

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI PIATRA-OLT

Contract de Servicii Nr. 14417 din 16.03.2022

«Elaborare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt»

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul ORAȘUL PIATRA-OLT, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: ORAȘUL PIATRA-OLT

Str. Florilor, Nr. 2, Piatra-Olt, Jud. Olt, România

Tel.: 0349 803 010 Fax: 0349 803 011 E-mail: primariapiatraolt@yahoo.com .

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

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

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





CUPRINS

ETAPA I a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC	7
1. INTRODUCERE	8
1.1. Scopul și rolul documentației	8
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	14
1.2.1. Cadrul european	17
1.2.2. Cadrul național	26
1.2.3. Cadrul regional	40
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	46
1.3.1. Planul Urbanistic General (P.U.G.) al Orașului Piatra-Olt, Județul Olt	46
1.3.2. Strategia de Eficiență Energetică a Orașului Piatra-Olt 2020-2026	51
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	52
1.4.1. Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Piatra-Olt 2014-2025	52
1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. al Orașului Piatra-Olt	52
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	55
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	55
2.1.1. Date demografice	55
2.1.2. Date socio-economice	59
2.1.3. Indicele de motorizare	71
2.2. Rețeaua stradală	74
2.3. Transport public	82
2.3.1. Transport public local	82
2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate	82
2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate	85
2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi	85
2.3.5. Transport feroviar	85



2.4. Transport de marfă	88
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	92
2.6. Managementul traficului	97
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate	99
3. MODELUL DE TRANSPORT	102
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	102
3.2. Colectarea de date	104
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare	105
3.2.2. Date privind volumele de trafic	108
3.2.3. Anchete Origine – Destinație	112
3.2.4. Date privind timpii de parcurs	114
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	116
3.4. Cererea de transport	118
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor	120
3.4.2. Distribuția pe destinații	121
3.4.3. Alegerea modală	122
3.4.4. Distribuția pe itinerarii	123
3.5. Calibrarea și validarea datelor	129
3.6. Prognoze	132
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	142
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	144
4.1. Eficiența economică	145
4.2. Impactul asupra mediului	151
4.2.1. Emisii de substanțe poluante	154
4.2.2. Zgomot	155
4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră	157
4.3. Accesibilitate	161
4.4. Siguranță	165
4.5. Calitatea vieții	170
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	173
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	173
5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor	179



6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	187
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	188
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale	191
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	193
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale	194
6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană	194
6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință	195
6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate	197
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	199
7.1. Eficiența economică	199
7.2. Impactul asupra mediului	199
7.3. Accesibilitate	201
7.4. Siguranță	204
7.5. Calitatea vieții	205
ETAPA a II-a a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL	206
1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG	207
1.1. Cadrul de prioritzare	207
1.2. Prioritățile stabilite	208
2. PLANUL DE ACȚIUNE	215
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	216
2.2. Transport public	219
2.3. Transport de marfă	224
2.4. Mijloace alternative de mobilitate	225
2.5. Managementul traficului	230
2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	234
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	235
2.8. Aspecte instituționale	235



ETAPA a III-a a P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	236
1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	237
2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D.	240
ANEXE	243
ANEXA 1. PORTOFOLIUL DE PROIECTE AFERENT PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI PIATRA-OLT	244



ETAPA I

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



1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

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

Numărul accidentelor rutiere mortale în Uniunea Europeană rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 23000 cazuri în anul 2018. O pondere de 38% dintre accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, sunt expuși în mod special. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicați *participanți vulnerabili la trafic – pietoni și bicicliști*. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedați în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39% comparativ cu 49% în cazul conducătorilor auto, progresele în reducerea numărului de accidente rutiere în zonele urbane situându-se sub medie. Indicatorul exprimat prin numărul de victime raportat la un milion de locuitori, situează România pe primul loc în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, cu o valoare de 96 victime la 1 milion de locuitori în anul 2019, în condițiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în același an a fost de 52 victime la 1 milion de locuitori¹. Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranța rutieră urbană și pentru a evita decesele și accidentele grave, în special în rândul participanților la trafic vulnerabili.

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20200701-1>



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

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt, județul Olt aferent perioadei de programare 2021-2027 stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare și management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Orașului Piatra-Olt, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen lung, până la nivelul anului 2029. Totodată, planul stabilește mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă și revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autoritățile învecinate.

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

Scopul esențial al PMUD este definit de Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în anul 2013. Potrivit acestui document legislativ, Planul de Urbanism General (PUG) trebuie să includă printre altele și un Plan de Mobilitate Urbană (Art. 46, lit. e, introdusă prin punctul 23 din Ordonanța de Urgență nr. 7/2011 începând cu 13.07.2013). Acesta reprezintă o



documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

Totodată, scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021–2027, alte programe operaționale și surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Urmare a abordării integrate susținută de către Comisia Europeană, elaborarea corelată a Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană și a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă o condiție necesară de bază în vederea finanțării proiectelor de mobilitate urbană prin FEDR (Fonduri Europene pentru Dezvoltare Regională).

În perioada de programare 2021-2027, potrivit Strategiei Programului Regional Sud-Vest Oltenia, finanțarea proiectelor pentru mobilitate urbană este condiționată de existența unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, instrument de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

În acest context, PMUD al Orașului Piatra-Olt va avea un rol esențial în accesarea finanțării din fonduri nerambursabile prin mecanisme de finanțare care vor fi disponibile în exercițiul financiar 2021-2027, precum și în următoarele. Prin implementarea măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea problemelor identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2021-2029.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Orașul Piatra-Olt, situat în zona centrală a județului Olt, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia a României (figura 1.1). Alegerea arealului acoperit de PMUD al Orașului Piatra-Olt s-a realizat prin corelarea cu prevederile Planului de Urbanism General, elaborat în anul 2015 și aprobat prin HCL nr. 53/ 30.05.2017, și ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul învecinat.

De asemenea, la alegerea arealului selectat al PMUD – teritoriul unității administrativ-teritoriale Orașul Piatra-Olt – 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.

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este de îmbunătățire a accesibilității în zonele urbane și asigurare a mobilității durabile, precum și a unor servicii de transport de calitate ridicată.



Figura 1.1. Arealul PMUD al Orașului Piatra-Olt.

PMUD al Orașului Piatra-Olt urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- **Accesibilitate și conectivitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- **Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de substanțe poluante, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Eficiența economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini desfășurarea activităților economice în Orașul Piatra-Olt, în condiții de dezvoltare durabilă;



- **Siguranță și securitate** - sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidente rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în localitățile cuprinse în Orașul Piatra-Olt.

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

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

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



aceștia să își recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței, prin conturarea de politici sectoriale integrate și măsuri privind întărirea cooperării instituționale, managementul mobilității orientat pe cerere și ITS (sisteme inteligente de transport), conectivitatea și coerența în transport, multimodalitatea și promovarea transportului public de călători, noduri de transport ecologice și durabile, sinergii între măsurile de îmbunătățire a siguranței și securității, integrarea mobilității cu planificarea urbană, logistica urbană. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țintelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt cuprinde acțiuni adresate UAT Orașul Piatra-Olt, grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. **Intervenții majore asupra rețelei stradale** – sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe;
2. **Transport public** – planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului);
3. **Transport de marfă** – prezintă măsuri de translație către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum zgomot, emisiile de CO₂, emisiile de substanțe poluante);
4. **Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate** – planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Dezvoltarea infrastructurii velo și amenajarea de trasee pietonale ia în considerare și alte opțiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor;



5. **Managementul traficului** – element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD al Orașului Piatra-Olt acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului;
6. **Zone cu nivel ridicat de complexitate** – complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației, astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale);
7. **Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare** – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;
8. **Aspecte instituționale** – sunt propuse intervenții pentru monitorizarea implementării planului de acțiune și pentru aplicarea legislației europene și naționale în domeniul transporturilor.

Analiza efectelor mobilității propuse este realizată prin dezvoltarea scenariului “A face ceva”. Costurile necesare acoperirii în întregime a măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse în cadrul scenariului preferat, cu orizontul 2029 sunt de 62.156.000 Euro (detalierea la nivel de intervenție este prezentată în Anexa 1).

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

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

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



d) planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;

e) planul de mobilitate urbană.

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

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

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

periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;

- dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;
- îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;
- utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.

În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD al Orașului Piatra-Olt aferent perioadei de programare 2021-2027 se corelează cu alte documente de planificare spațială relevante, la nivelurile european, național, regional și local. Planul de mobilitate întocmit susține politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și restricțiile legale.

1.2.1. Cadrul european

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

Tabelul 1.1. Documente/ Programe care fac referire la planificarea mobilității urbane – nivel european.

Anul	Document / Program
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – “Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”
2009	Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană
2010	Strategia Europa 2020 – “O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”
2011	Cartea Albă – “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor”
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – “Împreună pentru o mobilitate



Anul	Document / Program
	urbană competitivă care utilizează eficient resursele”
2013	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă
2017	Europa în mișcare – O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți
2019	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua
2020	Pactul verde european
2020	Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

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

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

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

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

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

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

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



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

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

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

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

→ Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

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

→ Tema 2 – Centrarea pe cetățeni

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

→ Tema 3 – Transport urban mai ecologic

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

→ Tema 4 – Consolidarea finanțării

- Acțiunea 14 - Optimizarea surselor de finanțare existente
 - Acțiunea 15 - Analiza nevoilor de finanțare viitoare
- Tema 5 – Schimbul de experiență și de cunoștințe
- Acțiunea 16 – Actualizarea datelor și a statisticilor
 - Acțiunea 17 - Crearea unui observator al mobilității urbane
 - Acțiunea 18 - Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații
- Tema 6 – Optimizarea mobilității urbane
- Acțiunea 19 - Transportul urban de marfă
 - Acțiunea 20 - Sistemele inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană

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

Strategia Europa 2020 subliniază importanța unui sistem de transport european durabil care să contribuie la dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene și evidențiază necesitatea explicitării dimensiunii urbane a transporturilor.

Tabelul 1.2. Obiectivul privind Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei – Europa 2020 (*comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990).

Obiectivele statelor membre/ UE	Reducerea emisiilor de CO2	Surse regenerabile de energie	Eficiență energetică – reducerea consumului de energie [Mtone]
Uniunea Europeană	Reducere cu 20%*	20%	Creștere cu 20%
România	Reducere cu 19%	24%	Creștere cu 10%

Strategia prevede cinci obiective principale formulate la nivelul Uniunii Europene și transpuse în obiective naționale, reflectându-se astfel nivelul contribuției fiecărui stat membru la îndeplinirea obiectivelor globale. Dintre acestea obiectivul privind **Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei** interacționează cu domeniul transporturilor. În tabelul 1.2 sunt prezentate valorile țintă prevăzute a fi atinse prin sub-obiectivele acestui obiectiv principal în anul 2020, la nivelul Uniunii Europene și la nivelul României.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experți în mobilitate durabilă și factori interesați la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privința principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanțele individuale ale statelor membre și ale zonelor urbane.

«Este necesară o schimbare radicală:

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

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

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

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

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

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană au reunit părți interesate și experți cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și

implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilității urbane durabile contribuie la creșterea calității vieții și este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puțin poluante, precum și transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri. Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câștigat importanță deosebită pe scena europeană, diferențierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

1.2.1.7. Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți

Documentul “Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți” a fost elaborat în anul 2017 de către Comisia Europeană.

Prin această comunicare, Comisia propune o agendă pentru viitorul mobilității în Uniunea Europeană care să cuprindă măsuri de reglementare și de sprijin pentru conturarea viitorului unei mobilități curate, competitive și conectate pentru toți.

Viziunea de dezvoltare a mobilității în Europa în 2025 se bazează pe un sistem care să permită tuturor să călătorească confortabil în orașe și între acestea și zonele rurale, rămânând totodată conectați. Pentru realizarea acestei viziuni sunt necesare o serie de măsuri de sprijin printre care se numără:

- *Investiții în infrastructură;*
- *Proiecte de cercetare și inovare;*
- *Teste transfrontaliere pentru utilizare interoperabilă;*
- *Platforme de cooperare între părțile interesate, etc.*

Toate măsurile sunt concentrate într-o agendă de mobilitate unică, orientată către viitor. Aceasta se axează în principiu pe contribuția transportului rutier privind mobilitatea în Europa în anul 2025. Principalele intervenții se referă la:

- *Accelerarea trecerii la o mobilitate curată și durabilă;*
- *Asigurarea unei piețe interne echitabile și competitive pentru transportul rutier;*
- *Valorificarea avantajelor digitalizării, automatizării și a serviciilor inteligente de mobilitate;*
- *Investiții într-o infrastructură modernă de mobilitate*

O infrastructură de reîncărcare de bază pentru UE până în 2025: Comisia va aborda problema finanțării investițiilor în contextul unui Plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru a sprijini instalarea unei infrastructuri de reîncărcare de bază în UE, cu scopul furnizării de acoperire completă pentru coridoarele rețelei centrale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T) cu puncte de reîncărcare până în 2025.

1.2.1.8. Liniile directoare pentru dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua

Publicarea celei de a doua ediție a Liniilor Directoare Europene pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) marchează o etapă importantă în adoptarea unei noi culturi de planificare în Europa. Cele patru faze ale planificării mobilității urbane durabile sunt evidențiate în figura următoare.



Figura 1.2. Planificarea mobilității urbane durabile (ediția a II-a). Sursa: Comisia Europeană, 2019.

Revizuirea cuprinzătoare a primei ediții a ghidului publicat în anul 2013, are ca scop integrarea dezvoltărilor dinamice în multe domenii ale mobilității urbane și a unei bogate experiențe a ultimilor ani în implementarea conceptului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile la nivelul orașelor din Uniunea europeană. În acest context, Comisia a inițiat în 2018 procesul de actualizare a liniilor directoare a PMUD pentru a se asigura că reflectă mai bine tendințele cele mai recente în materie de mobilitate, tehnologie și societate, toate afectând peisajul schimbării mobilității.

1.2.1.9. Pactul verde european

Documentul creionează investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile, de unde rezultă obținerea unei economii durabile. Acest lucru se realizează transformând problemele legate de schimbările climatice și de mediu în oportunități și asigurând tranziția echitabilă și incluzivă pentru toți europenii.

Pactul verde european oferă un plan de acțiune, destinat să stimuleze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară, mai curată, respectiv să refacă biodiversitatea și să reducă poluarea. În acest sens, s-a stabilit că sunt necesare acțiuni în toate sectoarele economiei, inclusiv:

- investiții în tehnologii ecologice;
- sprijin pentru inovare în sectorul industrial;
- introducerea unor forme de transport privat și public mai puțin poluante, mai ieftine și mai sănătoase;
- decarbonizarea sectorului energetic;
- îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor;
- colaborarea cu partenerii internaționali pentru îmbunătățirea standardelor de mediu la nivel mondial.

1.2.1.10. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

Acest document a fost elaborat în decembrie 2020 fiind însoțit de un plan de acțiune ce cuprinde 82 de inițiative în 10 domenii-cheie de acțiune și vine în completarea Pactului verde european, având ca obiectiv realizarea sistemului de transport verde și digital și reducerea cu 90% a emisiilor până în 2050. Potrivit documentației, pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă trebuie să se țină cont de următoarele condiții:

- Stimularea adoptării **vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon** și a infrastructurii aferente – de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte publice de încărcare până în 2030;
- Crearea de **aeroporturi și porturi cu emisii zero** – de exemplu, prin noi inițiative de promovare a combustibililor sustenabili în sectorul aviației și în cel maritim.
- Realizarea unei **mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză și dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani;
- **“Înverzirea” transportului de marfă** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050;
- **Tarifarea carbonului și oferirea de stimulente mai bune utilizatorilor** – de exemplu, prin aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă și eficientă în întreg sectorul transporturilor;



- Transformarea **mobilității multimodale conectate și automatizate** în realitate - de exemplu, oferind pasagerilor posibilitatea să cumpere bilete pentru călătoriile multimodale și asigurând o trecere fără probleme a mărfurilor de la un mod de transport la altul;
- Stimularea **inovării și a utilizării datelor și a inteligenței artificiale (IA)** pentru o mobilitate mai inteligentă – de exemplu, acordând un sprijin deplin implementării dronelor și a aeronavelor fără pilot la bord, precum și altor acțiuni care vizează construirea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea.

Principalele obiective, prevăzute în cadrul strategiei, pentru un viitor inteligent și sustenabil sunt:

→ Până în 2030:

- *cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero vor fi în exploatare pe drumurile europene;*
- *100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;*
- *traficul feroviar de mare viteză se va dubla la nivelul întregii Europe;*
- *călătoriile colective programate pentru deplasări cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punct de vedere al carbonului;*
- *mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă;*
- *navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*

→ Până în 2035:

- *aeronavele de mare capacitate cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*

→ Până în 2050:

- *aproape toate autoturismele, furgonetele, autobuzele și vehiculele grele noi vor avea emisii zero;*
- *traficul feroviar de marfă se va dubla;*
- *vom dispune de o rețea transeuropeană de transport (TEN-T) multimodală deplin operațională, pentru un transport sustenabil și inteligent, cu conectivitate de mare viteză.*

1.2.2. Cadrul național

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

Tabelul 1.3. Documente strategice sectoriale – nivel național.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2013	Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020	Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice
2013	Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2014	Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020	Comisia Europeană
2014	Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2015	Programul Operațional Regional 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2016	Master Planul General de Transport al României	Ministerul Transporturilor
2016	Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050	Ministerul Energiei
2018	Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	Guvernul României
2020	Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027	Ministerul Fondurilor Europene
2020	Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030	Ministerul Economiei
2021	Planul Național de Redresare și Reziliență	Ministerul Fondurilor Europene

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

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

- integrarea măsurilor de adaptare la efectele schimbărilor climatice în momentul implementării și modificarea legislației și politicilor actuale și viitoare;



- revizuirea tuturor strategiilor și programelor naționale astfel încât să includă cerințele de modificare a politicilor sectoriale;
- creșterea nivelului de conștientizare publică și dezvoltarea comunicării pentru implementarea măsurilor de adaptare la nivel local.

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

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

1.2.2.2. Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020

În anul 2013 a fost publicată versiunea draft a “Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională”, potrivit căreia Regiunile de Dezvoltare reprezintă cadrul pentru elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea politicilor de dezvoltare regională, inclusiv a strategiilor de dezvoltare regională și a programelor de coeziune economică și socială. La stabilirea obiectivelor acestei strategii s-a urmărit corelarea cu obiectivele europene privind creșterea competitivității regiunilor și promovarea echității prin prevenirea marginalizării zonelor cu probleme de dezvoltare economică și socială. Astfel, obiectivul general este:

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

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

- Creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială;



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

1.2.2.3. Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020

Pentru obținerea finanțării proiectelor de investiții din fondurile disponibile în perioada de programare 2014 – 2020, între România și Comisia Europeană a fost încheiat un acord de parteneriat în care sunt incluse cinci fonduri structurale și de investiții europene (fonduri ESI): (i) Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), (ii) Fondul de coeziune (FC), (iii) Fondul social european (FSE), (iv) Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și (v) Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (EMFF).

Acordul de parteneriat vizează următoarele provocări și prioritățile aferente:

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



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

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

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

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

Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României este structurat pe două niveluri: tehnic și politic. Nivelul tehnic presupune elaborarea studiilor de fundamentare, care conduc la un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-științific, iar nivelul politic intervine în etapele ce privesc formularea de obiective strategice.

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

1.2.2.5. Programul Operațional Regional 2014 - 2020

Programul Operațional Regional 2014-2020 asigură continuitatea viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, prin completarea și dezvoltarea direcțiilor și priorităților regionale conținute în PND și CSNR 2007–2013 și implementate prin POR 2007–2013, precum și prin alte programe naționale. Această abordare are la bază una dintre principalele recomandări ale Raportului de evaluare ex-ante POR 2007–2013, în



care se afirmă că pe termen lung obiectivul global al politicii de dezvoltare regională va putea fi atins dacă se urmăresc în continuare prioritățile majore de dezvoltare stabilite în perioada 2007-2013. Totodată, programul include o serie de priorități de investiții care asigură convergența cu Strategia Uniunii Europene pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, precum și cu scopul specific al Fondului European de Dezvoltare Regională, în conformitate cu obiectivele Tratatului, în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială. Astfel, Programul Operațional Regional 2014-2020 abordează toate provocările pentru dezvoltare identificate în Acordul de Parteneriat elaborat pentru România (și aprobat în data de 6 august 2014), adresând 9 din cele 11 Obiective tematice formulate în Strategia UE 2020.

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

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

Analizele întreprinse cu privire la elementele determinante ale creșterii economice la nivel regional identifică o serie de factori critici de creștere economică, printre care se numără **infrastructura conectivă**, capitalul uman, inovația și procesele de aglomerare/ economiile de aglomerare.

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

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



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

1.2.2.6. Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport al României, aprobat de Comisia Europeană, reprezintă un document strategic integrat care va sta la baza planificării investițiilor în domeniul transporturilor pentru perioada 2014 - 2030, a cărei existență condiționează accesarea fondurilor structurale aferente perioadei 2014 - 2020. În cadrul planului sunt stabilite prioritățile pentru investiții în rețeaua TEN-T centrală și extinsă. Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Rezultatele estimate ale Master Planului sunt:

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

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

1.2.2.7. Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050

În sectorul mobilitate, Strategia Energetică reliefează că până în anul 2030 se vor produce schimbări importante, asociate în principal cu înlocuirea aproape completă a parcului de autovehicule, cele noi trebuind să îndeplinească cerințe tot mai restrictive de eficiență energetică și emisii.

La nivelul anului 2030 nu se vor înregistra modificări de substanță în ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi, deoarece tranziția către aceștia este de durată, dar în perspectiva anului 2050 se va produce o transformare mult mai profundă a mobilității în România, inclusiv cu privire la pătrunderea pe piață a autovehiculelor cu propulsie hibridă sau electrică.



1.2.2.8. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

În anul 2015 statele membre ale Organizației Națiunilor Unite au adoptat *Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* – program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal, care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile: (i) economică, (ii) socială și (iii) de mediu.

La nivelul Uniunii Europene, documentul politic asumat de statele membre privind implementarea *Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* este: “Un viitor durabil al Europei: răspunsul UE la Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă”.

Ca membru al Organizației Națiunilor Unite și Uniunii Europene, România și-a exprimat adeziunea la cele 17 obiective de dezvoltare durabilă. *Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030* conturează cadrul național românesc pentru susținerea *Agendei 2030* și implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă:

- Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context;
- Eradicarea foamei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi sustenabile;
- Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă;
- Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți;
- Realizarea egalității de gen și întărirea rolului femeilor și al fetelor în societate;
- Asigurarea disponibilității și gestionării durabile a apei și sanitație pentru toți;
- Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern;
- Promovarea unei creșteri economice susținute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți;
- Construirea unor infrastructuri reziliente, promovarea industrializării, durabile și încurajarea inovației;
- Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și între țări;
- Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Asigurarea unor modele de consum și producție durabile;
- Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor;
- Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
- Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;



- Promovarea unor societăți pașnice și inclusive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile;
- Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

Documentul programatic are în centrul atenției cetățeanul, întemeindu-se pe inovație, optimism, reziliență și încrederea că statul servește nevoile fiecăruia, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat.

1.2.2.9. Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027

În cadrul Acordului de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027 sunt stabilite 5 obiective de politică și un obiectiv aferent Tranziției echitabile, și anume:

- *Obiectivul de Politică 1: O Europă mai inteligentă și mai competitivă*

Prin acest obiectiv România va contribui la sprijinirea creșterii gradului de integrare a sistemului Cercetare, Dezvoltare și Inovare din România în European Research Area. Principalele acțiuni întreprinse în cadrul obiectivului se referă la:

- *Dezvoltarea capacităților de cercetare, dezvoltare și inovare atât pentru organizațiile de cercetare (institute de cercetare și instituții de învățământ superior), cât și pentru întreprinderi;*
 - *Utilizarea digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al guvernelor;*
 - *Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor;*
 - *Intervenții în cercetarea din domeniul medical;*
 - *Intervenții pentru digitalizare în domeniul medical.*
- *Obiectivul de Politică 2: O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon, în tranziție spre o economie fără emisii și rezilientă, prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a reducerii impactului asupra schimbărilor climatice și adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor*

Contribuția României la atingere acestui obiectiv se referă la finanțarea nevoilor de dezvoltare din următoarele sectoare:

- *eficiență energetică;*
- *sisteme și rețele inteligente de energie;*
- *apă și apă uzată;*
- *economia circulară;*
- *biodiversitate;*
- *calitatea aerului;*
- *managementul riscurilor;*
- *situri contaminate;*
- *regenerare urbană;*
- *mobilitate urbană;*
- *pescuit și acvacultură*

→ *Obiectivul de Politică 3: O Europă mai conectată prin creșterea mobilității și conectivitatea TIC regională*

Prin acest obiectiv România își propune finalizarea unor tronsoane ale rețelei TEN-T principală și anume părți ale rețelei TEN-T globale, transportul fiind un factor important al dezvoltării economiei.

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- creșterea accesibilității regiunilor;
- finalizarea tronsoanelor rutiere;
- reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale;
- realizarea de legături rutiere secundare;
- dezvoltarea de soluții pentru decongestionarea/ fluidizarea traficului;
- îmbunătățirea sistemului de management;
- finalizarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare;
- creșterea atractivității transportului naval;
- creșterea atractivității transportului intermodal.

→ *Obiectivul de Politică 4: O Europă mai socială și incluzivă prin implementarea Pilonului european al drepturilor sociale*

România are în vedere crearea acelor pârghii fundamentale dezvoltării tuturor sectoarelor economice, respectiv investițiile în oameni. În acest context, intervențiile vizate au în vedere patru aspecte majore:

- asigurarea unei educații de calitate incluzive la toate nivelurile;
- adaptarea resursei umane la dinamica pieței muncii și a progresului tehnologic;
- combaterea sărăciei și promovarea incluziunii sociale prin măsuri personalizate;
- asigurarea unor servicii de sănătate de calitate și accesibile tuturor.

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- educație;
- infrastructura educațională;
- acces pe piața muncii;
- sănătate;
- sprijinirea incluziunii și promovarea dreptului la demnitate socială.

→ *Obiectivul de Politică 5: O Europă mai aproape de cetățeni prin promovarea dezvoltării durabile și integrate a tuturor tipurilor de teritorii și a inițiativelor locale*

Prin acest obiectiv se are în vedere sprijinirea dezvoltării urbane, pe baza priorităților identificate în Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană cum ar fi alocarea de sume pentru investiții în municipiile reședință de județ, zone funcționale, în scopul creșterii



economice, inovare, acces la noi locuri de muncă. În același timp, sunt prevăzute investiții și în zonele urbane de mici dimensiuni pentru asigurarea unui nivel de trai minim acceptabil pentru populație.

În acord cu cele 5 obiective de politică au fost stabilite următoarele programe care fac obiectul Acordului de parteneriat 2021-2027:

- Programul Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare
- Programul Sănătate
- Programul Incluziune și Demnitate Socială
- Programul Educație și Ocupare
- Programul Dezvoltare Durabilă
- Programul Transport
- Programul Asistență Tehnică
- Programul Tranziție Justă
- Programul Acvacultură și Pescuit
- Programul Regional București-Ilfov
- Programul Regional Nord-Vest
- Programul Regional Sud-Est
- Programul Regional Sud Muntenia
- Programul Regional Sud-Vest Oltenia
- Programul Regional Vest
- Programul Regional Centru
- Programul Regional Nord-Est

În domeniul mobilității urbane sunt avute în vedere acțiuni referitoare la:

- dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi);
- dezvoltarea unor culoare de mobilitate;
- realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi;
- dezvoltarea transportului metropolitan, precum și infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing;

- dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport cu metroul, inclusiv achiziție de material rulant;
- dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar metropolitan, inclusiv achiziție de material rulant;
- construirea/ modernizarea de parcuri "park-and-ride", stații și conexiuni intermodale, stații de transport.

Rezultatele așteptate la nivel național în cadrul FEDR vizează atingerea unui număr de 1,5 milioane persoane vor beneficia de infrastructuri verzi albastre, respectiv creșterea capacității materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv cu aproximativ 100.000 pasageri, promovarea transportului feroviar metropolitan, construirea a 1.400 km piste ciclabile, instalarea a peste 1.200 puncte de alimentare/ realimentare cu combustibil alternativ și 48 orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate, care vor contribui la creșterea numărului de utilizatori ai transporturilor publice și la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și poluanților atmosferici în transportul public urban.

1.2.2.10. Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030

Planul are ca obiectiv stabilirea bazelor politicilor și intervențiilor care vizează asigurarea unei tranziții echitabile din punct de vedere social pentru România.

Prioritizarea măsurilor și politicilor pentru atingerea obiectivelor a fost efectuată în principal pe baza interacțiunilor dintre dimensiuni, având în vedere maximizarea impactului preconizat al respectivelor politici și măsuri. Investițiile pentru creșterea eficienței energetice vor avea ca impact și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, creșterea ponderii de energie regenerabilă, dar și în combaterea sărăciei energetice.

Printre măsurile de sprinjin propuse de Plan se regăsesc și următoarele, concurente cu politicile de mobilitate durabilă:

- dezvoltarea prioritară și încurajarea utilizării transportului feroviar pentru transportul de persoane, în detrimentul transportului rutier, precum și integrarea intermodală a acestuia cu celelalte moduri de transport;
- promovarea electromobilității în transportul rutier (vehicule ușoare și transport public urban);
- dezvoltarea și promovarea mobilității alternative în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră.

1.2.2.11. Planul Național de Redresare și Reziliență

Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.



Obiectivul specific vizează atragerea fondurilor puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

Planul este structurat pe 15 componente care acoperă 6 piloni:

→ *Pilonul I. Tranziția verde*

- *I.1 Sistemul de management al apei*
- *I.2 Împădurim România și protejăm biodiversitatea*
- *I.3 Managementul deșeurilor*
- *I.4 Transport sustenabil*
- *I.5 Fondul pentru Valul Renovării*
- *I.6 Energie*

→ *Pilonul II. Transformare digitală*

- *II.1 Cloud guvernamental și sisteme publice digitale*

→ *Pilonul III. Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii*

- *III.1 Reforme fiscale și reforma sistemului de pensii*
- *III.2 Suport pentru sectorul privat, cercetare, dezvoltare și inovare*

→ *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială*

- *IV.1 Fondul local pentru tranziția verde și digitală*
- *IV.2 Turism și cultură*

→ *Pilonul V. Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională*

- *V.1 Sănătate*
- *V.2 Reforme sociale*
- *V.3 Reforma sectorului public, creșterea eficienței justiției și întărirea capacității partenerilor sociali*

→ *Pilonul VI. Politici pentru noua generație*

- *VI.1. România Educată*

Componenta C4. Transport sustenabil, care face parte din Pilonul I, are ca obiectiv sporirea sustenabilității sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri “environmental friendly” pe noile sectoare de transport de mare viteză, asigurarea elementelor de protecție a mediului, precum și a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a măsurilor de siguranță rutieră.

Totodată, **Componenta C10 – Fondul local**, corespunzătoare Pilonului IV propune asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin



investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean. Investiții care vor fi susținute prin această componentă se referă la:

- I1. Mobilitata urbană durabilă (intervenție susținută de reforma R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă);
- I1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante);
- I1.2. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC;
- I1.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice;
- I1.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/ metropolitan.

Prin derularea programului se urmărește modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/ metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimilate autobuzelor pentru transportul public de călători pe apă) la 60 % în 2025, comparativ cu 45,4 % în 2019. De asemenea, în urma punerii în aplicare a investițiilor în stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, România ar dispune în total de cel puțin 30 000 de stații de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv din Planul Național de Redresare și Reziliență. Potrivit Ghidului specific, investițiile se vor baza, în egală măsură, pe alinierea obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/ planul integrat de dezvoltare durabilă/ planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/ aglomerate, precum și pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

În cazul sub-investiției I1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) este obligatoriu ca cererile de finanțare să se depună în parteneriat sau de către o UAT care demonstrează apartenența la un ADI de transport public).

1.2.3. Cadrul regional

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

Tabelul 1.4. Documente strategice sectoriale – nivel regional.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2020	Plan de Menținere a Calității Aerului în Județul Olt 2020-2024	Consiliul Județean Olt
2021	Strategia de Dezvoltare a Județului Olt pentru perioada 2021-2027	Consiliul Județean Olt
2021	Planul pentru Dezvoltare Regională (PDR) al Regiunii Sud-Vest Oltenia 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2021	Strategia Regională de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2021	Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia

1.2.3.1. Plan de Menținere a Calității Aerului în Județul Olt 2020-2024

Planul de Menținere a Calității Aerului în Județul Olt 2020-2024 reprezintă o documentație elaborată de Consiliul Județean Olt pentru unitățile administrativ-teritoriale din compunerea județului. În cadrul planului de acțiune sunt propuse măsuri pentru păstrarea nivelului poluanților sub valorile-limită, respectiv sub valorile-țintă și pentru asigurarea celei mai bune calități a aerului înconjurător, în condițiile unei dezvoltări durabile.

Scopul prezentului plan este menținerea sau reducerea, după caz, a concentrațiilor pentru poluanții analizați și nu imperativ reducerea emisiilor; acest lucru se poate face și prin evitarea apariției de efecte cumulative din mai multe surse care emit simultan în același areal.

Măsurile de menținere a calității aerului în județul Olt sunt grupate pe categorii de surse de emisie și privesc următoarele domenii:

- reabilitarea și modernizarea infrastructurii județene de transport rutier pentru asigurarea de rute alternative;
- reducerea emisiilor asociate traficului rutier prin fluidizarea traficului;
- limitarea emisiilor atmosferice din surse staționare de la operatori economici;



- reabilitarea/modernizarea parcurilor și a spațiilor publice urbane de agrement;
- creșterea suprafețelor împădurite și de spații verzi și implicit reducerea densității surselor de emisie;
- repunerea în valoare a terenurilor degradate din domeniul public și reducerea emisiilor rezultate din resuspensia prafului;
- gestionarea deșeurilor;
- creșterea eficienței energetice a clădirilor;
- introducerea/extinderea alimentării cu gaze naturale;
- măsuri urbanistice și de amenajare a teritoriului în sensul evitării cumulului de emisii din surse grupate cu potențial de a emite simultan;
- măsuri privind creșterea gradului de conștientizare și implicare a populației.

1.2.3.2. Strategia de Dezvoltare a Județului Olt pentru perioada 2021-2027

Viziunea de dezvoltare propusă prin Strategia de Dezvoltare a Județului Olt pentru perioada 2021-2027 urmărește ca Județul Olt să devină un pilon economic important la nivel regional și național prin valorificarea superioară a resurselor existente: poziționarea geo-strategică, terenurile agricole, patrimoniul natural și antropic și resursa umană. Locuitorii județului Olt vor dispune de locuri de muncă variate și bine remunerate, acces la infrastructură, servicii publice de calitate și un cadru natural lipsit de poluare.

Pentru susținerea viziunii propuse, au fost stabilite următoarele priorități strategice:

- Dezvoltarea infrastructurii județene (reabilitarea infrastructurii locale și regionale de transport rutier) în raport cu obiectivele Strategiei UE pentru Regiunea Dunării;
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii sociale – accent pe infrastructura de sănătate (proiecte strategice la nivel regional);
- Dezvoltarea rurală durabilă și modernizarea agriculturii – accent pe crearea infrastructurii integrate de desfacere a produselor agricole (proiecte strategice la nivel regional).

Obiectivul general pentru perioada 2021-2027 vizează îmbunătățirea calității vieții populației prin valorificarea superioară a resurselor existente.

Obiectivele strategice care contribuie la atingerea obiectivului general sunt următoarele:

- *Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii județene de bază (căi rutiere, utilități) și a zonelor urbane;*
- *Creșterea competitivității economice a județului;*
- *Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii sociale (sănătate, educație, servicii sociale);*
- *Dezvoltarea resurselor umane în sprijinul unei ocupări durabile și a incluziunii sociale;*



- Dezvoltarea rurală durabilă și modernizarea agriculturii;
- Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural și a moștenirii cultural-istorice;
- Protecția mediului și creșterea eficienței energetice;
- Creșterea capacității administrative și asigurarea bunei guvernanțe.

1.2.3.3. Planul de Dezvoltare Regională (PDR) al Regiunii Sud-Vest Oltenia 2021-2027

PDR este un document de planificare strategică, elaborat de Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, în care este analizată situația existentă și identificate nevoile de dezvoltare ale regiunii, în vederea diminuării disfuncțiilor existente în raport cu celelalte regiuni mai dezvoltate.

Viziunea de dezvoltare a regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada de programare 2021-2027 este aceea de a deveni un promotor al competitivității atât în domeniul industrial, cât și în agricultură, dar și al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative și promovarea dezvoltării durabile.

Obiectivul general al Planului de Dezvoltare Regională al Regiunii Sud-Vest Oltenia 2021-2027 vizează *dezvoltarea durabilă a Regiunii Sud-Vest Oltenia în vederea reducerii disparităților existente între regiunea SV Oltenia și celelalte regiuni ale țării în scopul creșterii nivelului de trai al cetățenilor.*

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost elaborate o serie de obiective specifice, priorități de dezvoltare și domenii de intervenție după cum urmează:

- O.S. 1. Creșterea competitivității regionale prin accentuarea rolului cercetării-dezvoltării, promovarea inovării, a specializării inteligente și a digitalizării și modernizarea infrastructurii (Prioritățile 1, 2, 3, 4 și 5);
- O.S. 2. Dezvoltarea resurselor umane, asigurarea accesului la piața muncii, acces egal la servicii sociale și combaterea sărăciei și a excluziunii (Prioritățile 1 și 5).
- O.S. 3. Creșterea atractivității regionale și dezvoltarea durabilă a regiunii prin îmbunătățirea infrastructurii, valorificarea zonelor urbane și a potențialului turistic (Prioritățile 3 și 6).

Prioritățile și domeniile de intervenție propuse sunt:

- **PRIORITATEA REGIONALĂ 1: Creșterea competitivității economice a regiunii**
 - *Domeniul de intervenție 1.1: Consolidarea capacităților și competențelor în materie de cercetare și inovare, precum și preluarea tehnologiilor avansate;*
 - *Domeniul de intervenție 1.2: Consolidarea creșterii și competitivității întreprinderilor mici și mijlocii;*



- *Domeniul de intervenție 1.3: Investiții prioritare pentru a valorifica avantajele digitalizării pentru cetățeni, societăți comerciale și guverne.*
- PRIORITATEA REGIONALĂ 2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii regionale
 - *Domeniul de intervenție 2.1: Dezvoltarea de rețele transeuropene de transport durabile, mobilitatea națională, regională și transfrontalieră;*
 - *Domeniul de intervenție 2.2: Sprijinirea infrastructurii de sănătate (cu accent pe centrele de asistență medicală primară/ ambulatorie și de îngrijire intermediară);*
 - *Domeniul de intervenție 2.3: Îmbunătățirea infrastructurii educaționale;*
 - *Domeniul de intervenție 2.4: Modernizarea infrastructurii sociale;*
 - *Domeniul de intervenție 2.5: Modernizarea infrastructurii de mediu;*
 - *Domeniul de intervenție 2.6: Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor.*
- PRIORITATEA REGIONALĂ 3: Dezvoltare urbană durabilă
 - *Domeniul de intervenție 3.1: Mobilitate urbană intermodală;*
 - *Domeniul de intervenție 3.2: Smart city;*
 - *Domeniul de intervenție 3.3: Îmbunătățirea eficienței energetice în sectorul public și privat;*
 - *Domeniul de intervenție 3.4: Reabilitarea zonelor urbane degradate;*
 - *Domeniul de intervenție 3.5: Dezvoltarea capacității administrative.*
- PRIORITATEA REGIONALĂ 4: Dezvoltarea rurală durabilă și modernizarea agriculturii și a pescuitului
 - *Domeniul de intervenție 4.1: Modernizarea și creșterea viabilității exploatațiilor agricole;*
 - *Domeniul de intervenție 4.2: Infrastructura rurală – servicii de bază și reînnoirea satelor;*
 - *Domeniul de intervenție 4.3: Promovarea creării și dezvoltării IMM;*
 - *Domeniul de intervenție 4.4: Promovarea anumitor sectoare cu nevoi specifice.*
- PRIORITATEA REGIONALĂ 5: Dezvoltarea resurselor umane în sprijinul unei ocupări durabile și a incluziunii sociale
 - *Domeniul de intervenție 5.1: Investiții în educație, competențe și învățământ bazat pe rezultate;*
 - *Domeniul de intervenție 5.2: Ocupare și mobilitate pe piața forței de muncă;*
 - *Domeniul de intervenție 5.3: Incluziune socială și combaterea sărăciei.*



- PRIORITATEA REGIONALĂ 6: Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural și a moștenirii cultural-istorice
 - *Domeniul de intervenție 6.1: Conservarea, protecția și valorificarea patrimoniului natural și cultural al regiunii;*
 - *Domeniul de intervenție 6.2: Crearea/ modernizare infrastructurii de turism în vederea creșterii atractivității regiunii.*

1.2.3.4. Strategia Regională de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027

“Strategia Regionala de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027” propune un cadru coerent pentru investiții, care se concentrează pe susținerea start-up-urilor și a IMM-urilor inovative, consolidarea actualelor infrastructuri, capacități și competențe în materie de cercetare și inovare, stimularea cooperării între organizațiile publice de cercetare și industriile inovatoare sau facilitarea ascensiunii regiunilor în cadrul lanțului economic. Viziunea consideră cele mai importante provocări, situația la nivel regional și situația regiunii în context național, European, oferă o imagine atractivă, dar în același timp este și realistă.

- Viziunea regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada de programare 2021-2027 este aceea de a deveni un promotor al competitivității atât în domeniul industrial, cât și în agricultură, dar și al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative și promovarea dezvoltării durabile (PDR SV 2021-2027).
- Viziunea RIS: Regiunea Sud-Vest Oltenia va accelera procesele de transformare economică prin sprijinirea investițiilor în cercetare și inovare pentru creșterea durabilă și favorabilă incluziunii.

Obiectivul general al “Strategiei Regionale de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027” este reprezentat de asigurarea cadrului optim de dezvoltare și implementare a acțiunilor și activităților inovatoare la nivel regional, prin crearea condițiilor care să asigure sustenabilitatea acestora pe termen mediu și lung, cu efecte pozitive asupra dezvoltării durabile a regiunii.

Îndeplinirea obiectivului general determinat la nivelul strategiei are la bază următoarele priorități strategice:

- Sprijin pentru consolidarea capacității de cercetare-inovare la nivel regional;
- Dezvoltarea capacității de transfer tehnologic și eficientizarea transferului de know-how;
- Creșterea competitivității mediului de afaceri și sprijinirea tranziției industriale;
- Sprijin pentru digitalizare;
- Consolidarea ecosistemului de inovare.

1.2.3.5. Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027

Programul Sud-Vest Oltenia 2021-2027 este un document strategic elaborat de ADR Sud-Vest Oltenia care reflectă orientările politicii de coeziune a UE pentru perioada 2021-2027, luând în considerare nevoile și provocările existente la nivelul regiunii, precum și concluziile Raportului de țară din 2019/2020 pentru România.

Obiectivul strategic al PR SV Oltenia este de a îmbunătăți competitivitatea economică, coeziunea socială și accesibilitatea regiunii în vederea creșterii calității vieții cetățenilor. Strategia programului se concentrează pe valorificarea avantajelor competitive ale regiunii și pe abordarea blocajelor cheie în sectoare specifice (cum ar fi transportul, educația, mobilitatea, eficiența energetică, regenerarea urbană).

Investițiile pentru dezvoltarea regională durabilă vor fi realizate prin urmărirea a șase obiective specifice regionale (OSR) care contribuie la Obiectivele Politice ale UE pentru perioada 2021-2027, precum și la implementarea obiectivelor de dezvoltare durabilă ale ONU (4, 5, 7, 8, 9, 11, 17). Cele șase OSR sunt:

- OSR 1. Creșterea capacității de CDI și a competitivității întreprinderilor;
- OSR 2. Accelerarea transformării digitale a economiei regionale și a domeniilor de interes public;
- OSR 3. Reducerea emisiilor de carbon prin promovarea eficienței energetice, dezvoltarea infrastructurii verzi și îmbunătățirea transportului public urban;
- OSR 4. Creșterea mobilității și conectivității prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport rutier moderne;
- OSR 5. Promovarea incluziunii prin asigurarea condițiilor optime în educație și sprijinirea infrastructurilor dedicate copiilor și tinerilor;
- OSR 6. Dezvoltare integrată și valorificarea patrimoniului cultural și turistic.

Pentru *Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă*, în care sunt vizate măsuri/ activități privind îmbunătățirea eficienței și atractivității sistemului de transport public, inclusiv a transportului pentru elevi, a timpilor de parcurs, accesibilității, transferului către transportul public de călători (intermodal) și modurile nemotorizate de transport, atât la nivelul municipiilor reședință de județ, cât și la nivelul celorlalte municipii și orașe, alocarea financiară orientativă este de 98,54 milioane Euro.

Intervențiile eligibile prin acest program vizează următoarele tipuri de activități orientative:

- înființarea, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public prin investiții în achiziția de material rulant de transport urban curat (tramvai, autobuz, troleibuz, etc), susținerea infrastructurii de transport urban curate; Intervențiile în drumuri/ străzi vor avea în vedere îmbunătățirea parametrilor tehnici și funcționali prin introducerea/ reconfigurarea unei piste de biciclete, a unei linii de tramvai/



troleibuz, a unei benzi de circulație destinată exclusiv autobuzelor/ transportului public, introducerea sau lărgirea semnificativă a trotuarelor pentru încurajarea mersului pe jos; Investițiile pot include, într-un procent redus, intervenții care să vizeze infrastructura rutieră generală, ca acțiuni complementare celor de mai sus, într-un procent limitat.

- construirea/ modernizarea/ reabilitarea depourilor/ autobazelor aferente transportului public local/ zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;
- îmbunătățirea stațiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi stații și terminale intermodale pentru mijloacele de transport în comun;
- infrastructuri pentru combustibili alternativi, stații/ puncte de încărcare pentru mijloacele de transport public;
- realizarea de sisteme de tip park and ride în afara centrelor orașelor, integrate cu transportul public;
- sprijinirea realizării/ modernizării de infrastructuri pentru moduri de transport active: crearea/ modernizarea traseelor pentru pietoni, investiții în infrastructura pentru ciclism, sisteme de închiriere biciclete, etc;
- măsuri de sprijin a autorităților și instituțiilor publice în elaborarea/ actualizarea PMUD, în operaționalizarea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători și creșterea capacității administrative;
- măsuri pentru digitalizarea transportului urban (ex.: sisteme de e-ticketing pentru călători, sistematizarea intersecțiilor, panouri cu afisaj electronic în stațiile de transport etc.).

Conform strategiei programului, proiectele în domeniul mobilității urbane, care vor fi depuse pentru obținerea de finanțare nerambursabilă prin PR S-V Oltenia 2021-2027 vor fi obligatoriu bazate pe PMUD.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planul Urbanistic General (P.U.G.) al Orașului Piatra-Olt, Județul Olt

Conform legislației în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare și răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localităților care compun unitatea administrativ – teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- stabilirii direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltare urbanistică a localităților;
- utilizării raționale și echilibrate a terenurilor necesare funcțiunilor urbanistice;



- precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice, reducerea vulnerabilităților fondului construit existent);
- evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;
- creșterii calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;
- fundamentării realizării unor investiții de utilitate publică;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

Planul Urbanistic General al Orașului Piatra-Olt a fost elaborat în anul 2015 și aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Orașului Piatra-Olt nr. 53/ 30.05.2017. Obiectivul general este reprezentat de dezvoltarea echilibrată și armonioasă în Orașul Piatra-Olt, care să conducă la creșterea calității vieții locuitorilor.

În scopul îmbunătățirii condițiilor de circulație, în capitolul *Organizarea circulației* din cadrul PUG al Orașului Piatra-Olt au fost propuse următoarele intervenții:

- amenajarea punctelor de intersecție semnalate cu drumurile naționale și drumul județean;
- organizarea circulației interioare, locale;
- modernizarea circulației interioare, prin rectificări ale traseelor, ale geometriei și suprafeței carosabile (îmbrăcămintă asfaltică).

În domeniul infrastructurii rutiere sunt propuse următoarele obiective:

- asfaltare DC 78;
- modernizare DC 79;
- asfaltare DC 13;
- construire pasarelă Piatra Olt;
- asfaltare străzi în Orașul Piatra-Olt și în satele componente (Piatra, Enoșești, Criva de Sus, Criva de Jos și Bistrița Nouă);
- modernizare drumuri județene și comunale DC 13;
- propunere de amenajare a acceselor din DN 65 către sat Bistrița Nouă și Orașul Piatra-Olt.

O parte din soluțiile indicate la momentul respectiv au fost implementate (asfaltare DC 78, modernizare DC 79, asfaltare DC 13).

Propunerile din Planul Urbanistic General pentru Orașul Piatra-Olt și satele componente cuprinse în reglementările urbanistice sunt prezentate în figurile 1.3-1.7.

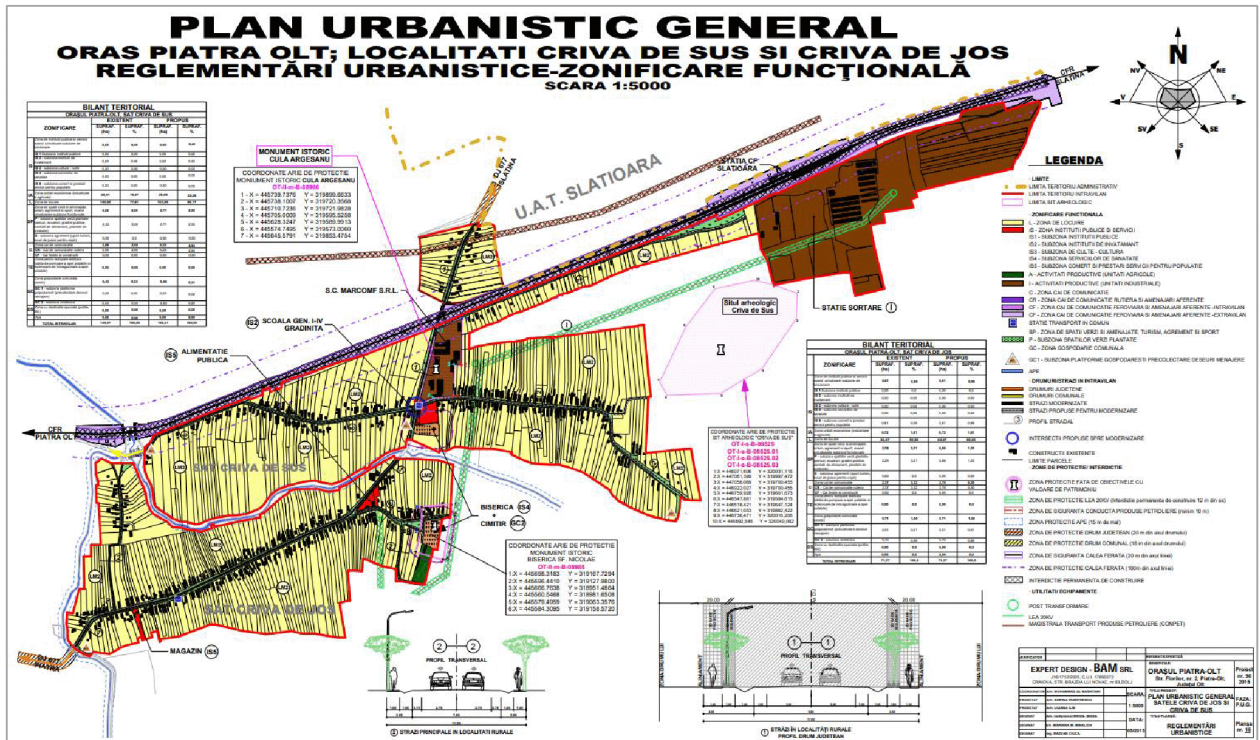


Figura 1.5. Reglementări urbanistice, satele Criva de Sus și Criva de Jos. Sursa: PUG al Orașului Piatra-Olt, 2017.

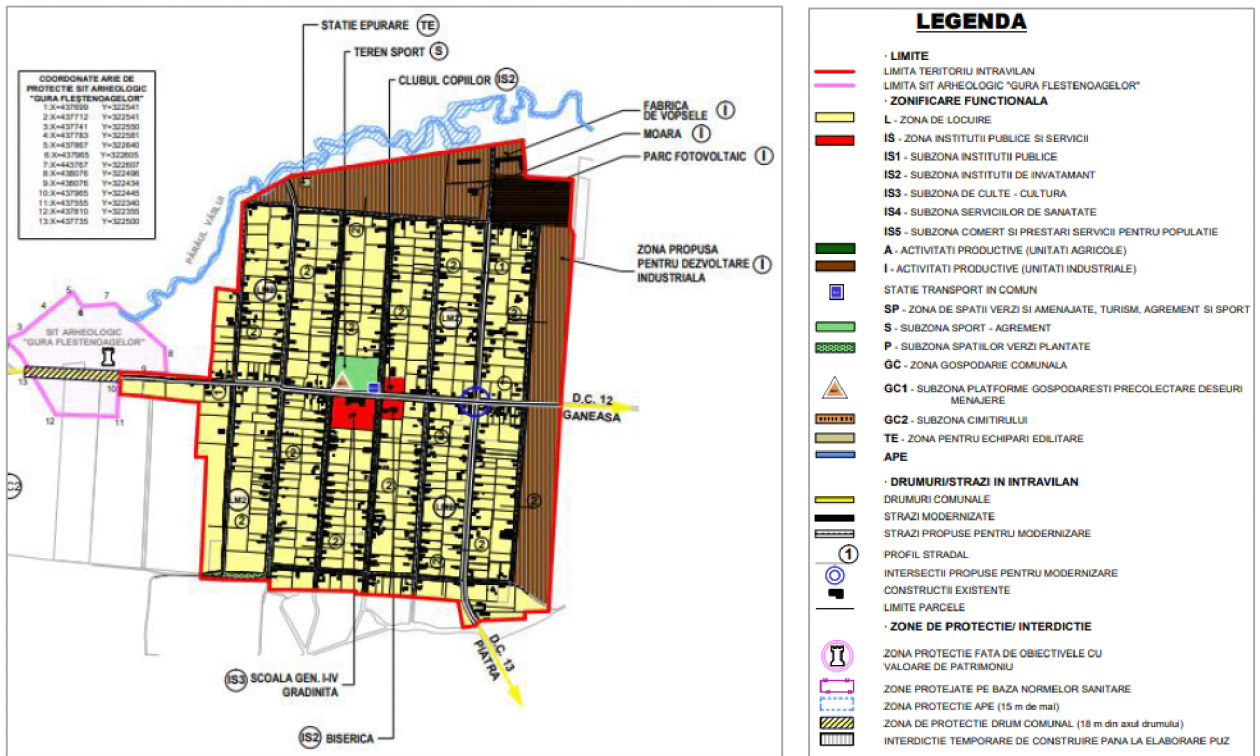


Figura 1.6. Reglementări urbanistice, satul Bistrița Nouă. Sursa: PUG al Orașului Piatra-Olt, 2017.

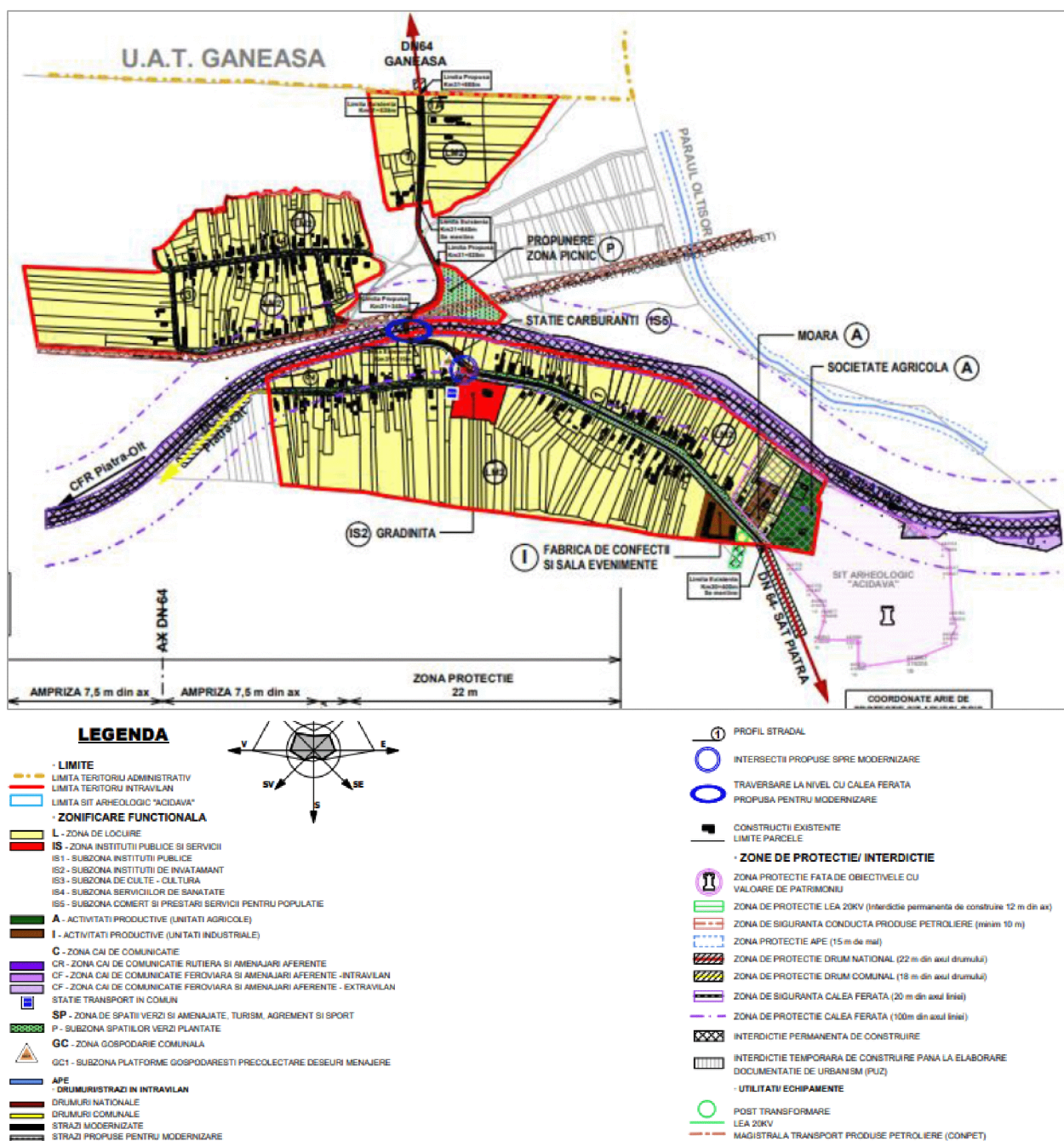


Figura 1.7. Reglementări urbanistice, satul Enoșești. Sursa: PUG al Orașului Piatra-Olt, 2017.

Propunerile planului de mobilitate se încadrează în prevederile PUG al Orașului Piatra-Olt (care nu au fost încă implementate) și sprijină atingerea unor priorități asumate prin acesta.

Planul de mobilitate ia în considerare toate propunerile din PUG care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic. Totodată, trebuie menționat faptul că în stabilirea planului de acțiune al PMUD s-a ținut cont de anvelopa bugetară disponibilă în perioada de implementare a documentației, adică până în anul 2029.

1.3.2. Strategia de Eficiență Energetică a Orașului Piatra-Olt 2020-2026

Strategia de Eficiență Energetică a Orașului Piatra-Olt pentru perioada 2020-2026 definește obiectivele Orașului Piatra-Olt în domeniul energiei electrice, respectiv a eficienței energetice, și modalitățile de realizare a acestora în condițiile asigurării unei dezvoltări durabile.

Obiectivul general al Strategiei reprezintă *îndeplinirea pe termen lung a cererii de energie electrică, la un preț cât mai scăzut, în condiții de calitate și siguranță, cu limitarea impactului instalațiilor energetice asupra mediului*. Prin Strategie se urmărește creșterea securității energetice prin economisirea resurselor epuizabile și înlocuirea treptată a acestora în timp, pe baza conceptului dezvoltării durabile.

Planul de acțiune are la bază următoarele sectoare/ domenii de acțiune:

- **Planificarea urbană** (planificarea urbană strategică, planificarea urbană de mobilitate durabilă, dezvoltarea de reglementări locale pentru sprijinirea construcțiilor durabile);
- **Clădiri și echipamente/ instalații aferente** (clădiri municipale, din sectoarele rezidențial și servicii, iluminat public);
- **Transport** (parc auto propriu, transport public, transport privat și comercial);
- **Promovarea utilizării unor surse regenerabile de energie la nivel local** (instalații termice solare și fotovoltaice, instalații termice folosind biomasă);
- **Achiziții** (reglementări locale privind eficiența energetică, privind utilizarea surselor de energie regenerabile, privind respectarea principiilor cuprinse în Directiva 2009/ 125/ CE);
- **Comunicare** (servicii de asistență tehnică și financiară, campanii de informare și conștientizare).

În ceea ce privește transportul, există o serie de măsuri după cum urmează:

- **Măsura 5.1: Achiziționarea de mijloace de transport noi cu consumuri reduse** – se are în vedere înnoirea parcului auto în perioada 2016-2022 în funcție de necesitățile Primăriei ;
- **Măsura 5.2: Realizarea unui sistem de transport în comun intrajudețean;**
- **Măsura 5.3: Reabilitări ale rețelelor de străzi și drumuri urbane care să contribuie la fluidizarea traficului** – se are în vedere fluidizarea traficului cu efecte pozitive asupra consumurilor de carburanți;
- **Măsura 5.4: Realizarea de parcări în zone centrale și în cartiere conform precizărilor din PUG** – se are în vedere reducerea timpului necesar pentru parcare cu implicații pozitive asupra consumului de combustibil;



- **Măsura 5.5:** Extinderea pistelor de biciclete în conformitate cu precizările din PUG – se are în vedere încurajarea utilizării bicicletelor, atât în deplasarea în timpul săptămânii la programul de lucru, cât și în zilele nelucrătoare.

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

1.4.1. Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Piatra-Olt 2014-2025

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Piatra-Olt este un document de planificare strategică în vederea dezvoltării urbane durabile a orașului în perioada pentru care a fost elaborat.

Implementarea **Obiectivului strategic 2. Sprijinirea dezvoltării urbane durabile**, se realizează prin **Obiectivul specific 2.1. Dezvoltarea capacității instituționale la nivel local** prin care sunt propuse următoarele proiecte în domeniul infrastructurii rutiere:

- Asfaltarea drumului comunal DC 78;
- Asfaltarea drumului comunal DC 79;
- Asfaltare străzi în Orașul Piatra-Olt;
- Construire pasarelă peste calea ferată.

Propunerile din prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) vor fi corelate cu cele din Strategia de Dezvoltare Durabilă (precondiție pentru accesarea finanțărilor în domeniul mobilității), în scopul sprijinirii atingerii unor priorități care vor fi asumate prin aceasta.

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. al Orașului Piatra-Olt

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

Procesul metodologic aplicat pentru elaborarea PMUD al Orașului Piatra-Olt, județul Olt aferent perioadei de programare 2021-2027 este reprezentat grafic în figura următoare.

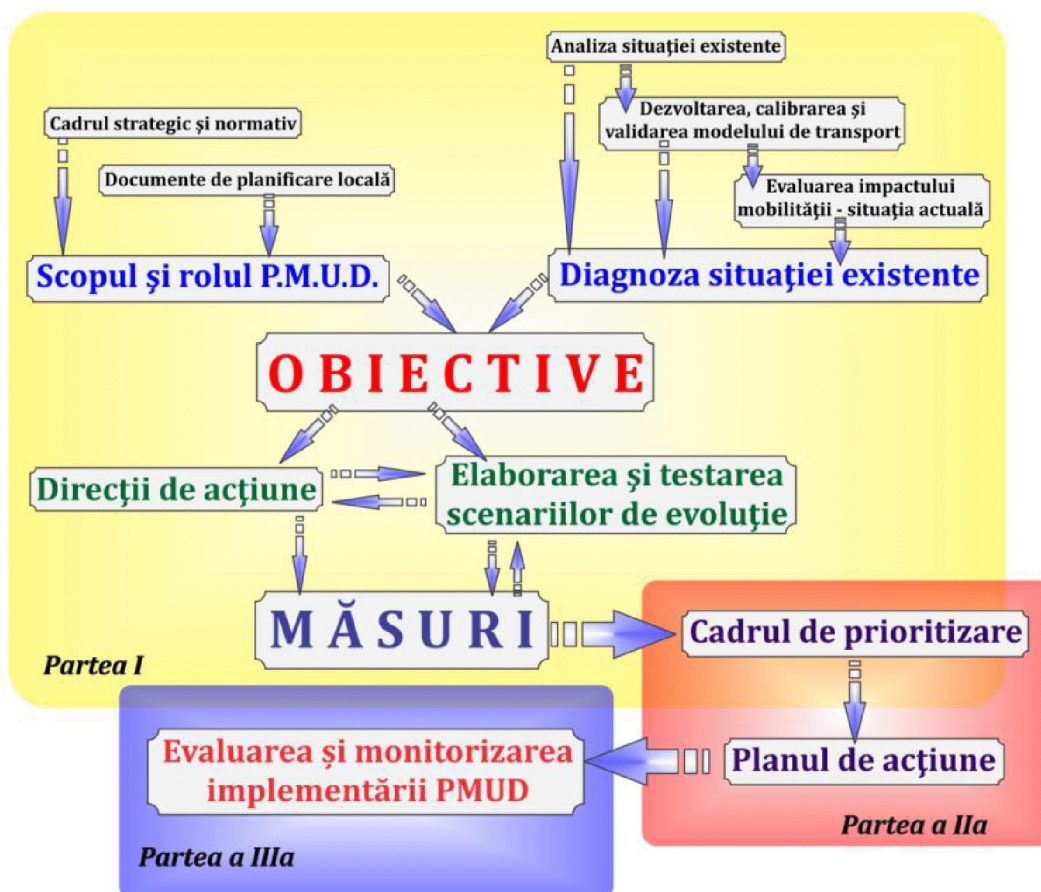


Figura 1.8. Schema metodologică de elaborare a PMUD al Orașului Piatra-Olt.

În acord cu cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt este structurat în 3 părți principale, corespunzătoare următoarelor etape:

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

- (1) Introducere
- (2) Analiza situației existente
- (3) Modelul de transport
- (4) Evaluarea impactului actual al mobilității
- (5) Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane
- (6) Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane
- (7) Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul și rolul documentației, urmărind încadrarea în cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional și în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local.

În capitolele 2, 3 și 4 se realizează caracterizarea și diagnosticarea situației actuale. Caracteristicile socio-economice și demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de



transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilității asupra societății (mediu, cadru social, dezvoltare urbană). Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relației dintre cererea și oferta de transport pentru fiecare element al rețelei de transport analizate, facilitând astfel evidențierea disfuncționalităților. Odată calibrat și validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate.

Urmărind reducerea disfuncționalităților cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu și având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Acestea le sunt asociate direcții de acțiune și măsuri grupate în scenarii de evoluție, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilității măsurilor propuse.

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

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

(2) Planul de acțiune

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

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

(1) Stabilirea procedurii de evaluare a implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

(2) Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt este conceput pentru perioada 2021-2029, perioadă care acoperă valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, național și european, respectiv care include perioada de programare curentă stabilită de Comisia Europeană, 2021-2027.



2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 12 ani evidențiază reducerea cu 5,1% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Orașul Piatra-Olt, tendință de variație similară cu cele înregistrate la nivel județean (-10,6%) și național (-1,8%).

În figura 2.1 este reprezentată variația numărului de locuitori în perioada 2010 – 2021 pentru România, județul Olt și localitățile urbane din acest județ. Cu excepția Orașului Piatra-Olt, valorile extreme negative s-au înregistrat în orașele Corabia (-15,3%) și Potcoava (-6,0%). Municipiile Slatina și Caracal au înregistrat, de asemenea, scăderi ale numărului de locuitori cu 7,2%, respectiv 11,1%.

Datele privind numărul total de locuitori disponibile pentru anul 2021, sunt prezentate în tabelul 2.1.

Tabelul 2.1. Numărul de locuitori - Orașul Piatra-Olt, anul 2021.

Localitatea	Număr de locuitori	Sursa
Orașul Piatra-Olt	6.320	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	6.259	Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date, Ministerul Afacerilor Interne

În ceea ce privește analiza detaliată la nivelul Orașului Piatra-Olt, în figura 2.2 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2010 - 2021. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

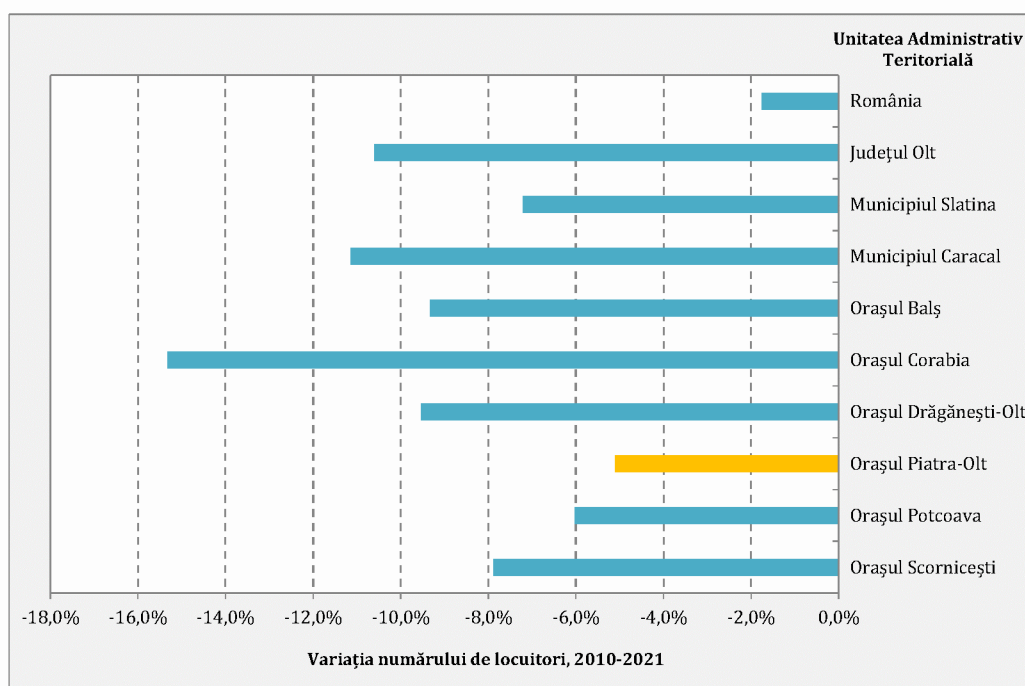


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, zonele urbane din Jud. Olt.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

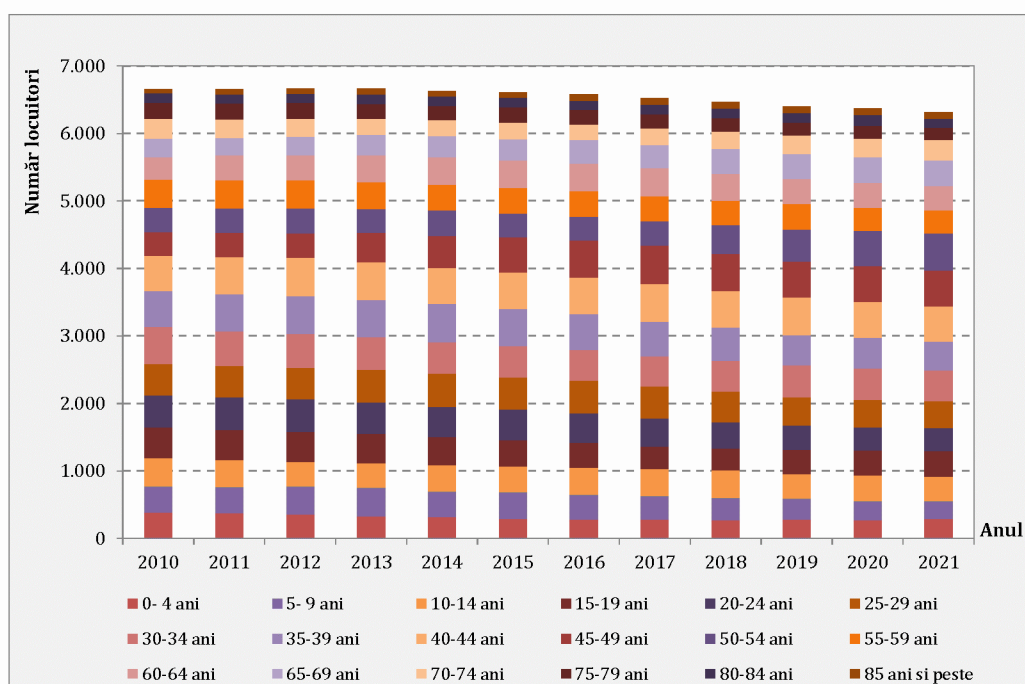


Figura 2.2. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, Orașul Piatra-Olt.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3), relevă scăderea cu 19% a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 14%), aspect care reflectă fenomenul de

îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

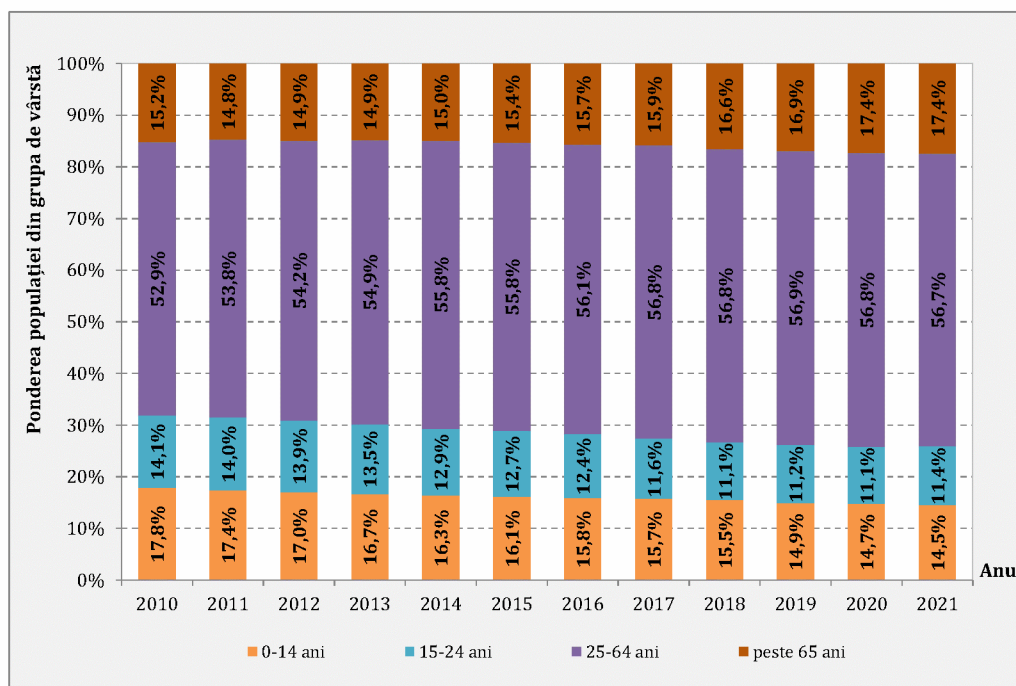


Figura 2.3. Ponderea populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2010-2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Ca urmare a solicitării Orașului Piatra-Olt, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Orașul Piatra-Olt înregistrați la sfârșitul anului 2021. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc). Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic¹, în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date. Distribuția pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.4) s-a făcut respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2021, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică. Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Orașului Piatra-Olt este de 807 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2021 este de 783 persoane/km². Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori: *populația totală și densitatea populației*.

¹ În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărțit în 46 zone de trafic, 20 zone interne în Orașul Piatra-Olt, 19 interne reprezentând localitățile componente și 7 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumul expres, drumurile naționale, drumul județean și drumurile comunale care penetrează acest teritoriu.

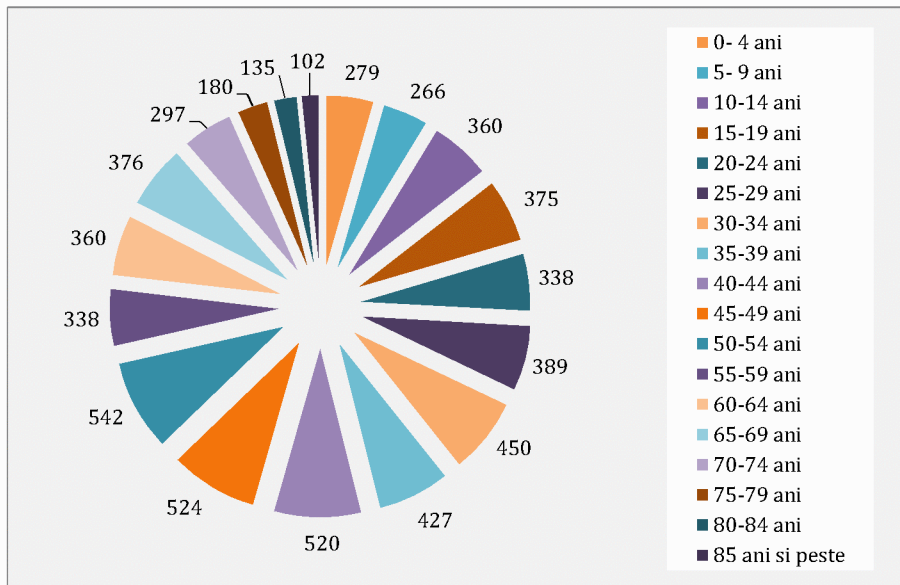


Figura 2.4. Distribuția populației înregistrate în anul 2021 pe grupe de vârstă, Orașul Piatra-Olt.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În cadrul PMUD al Orașului Piatra-Olt distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2021) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.5 și 2.6).

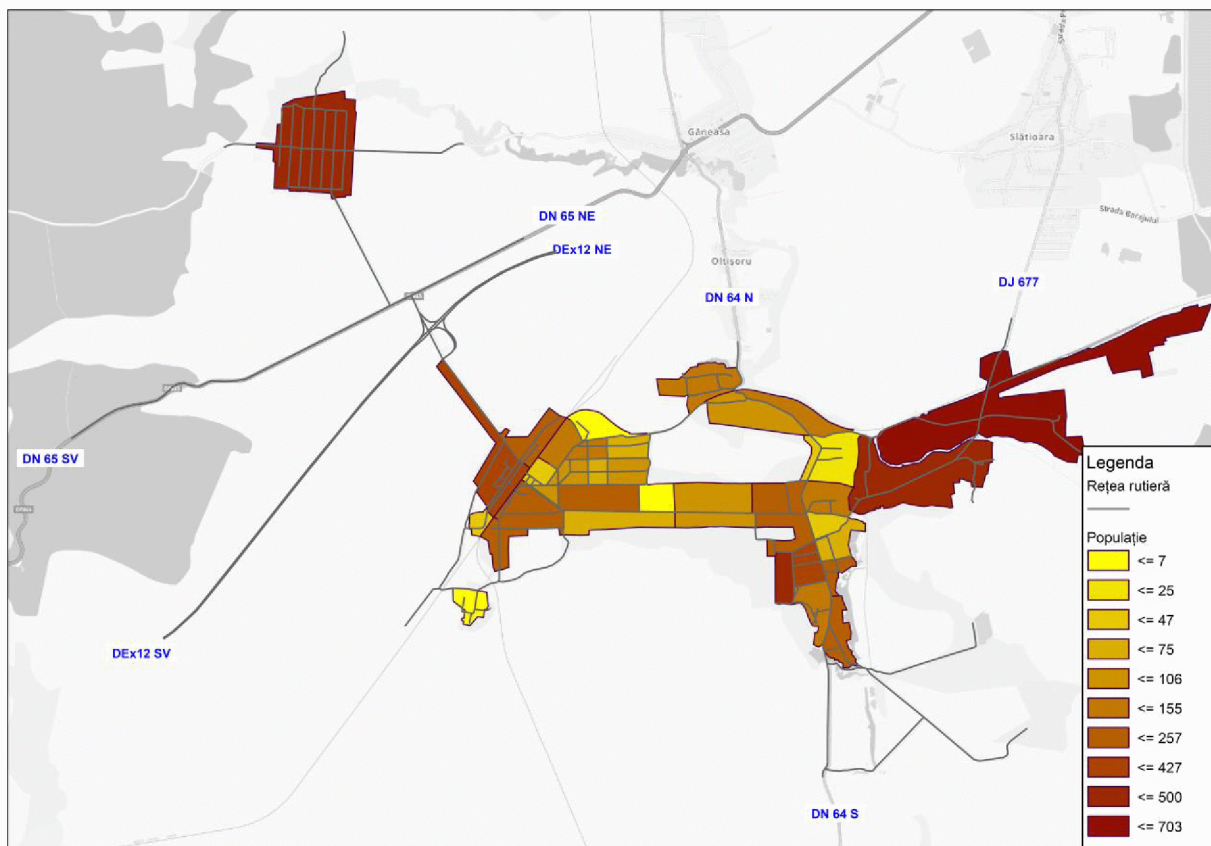


Figura 2.5. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

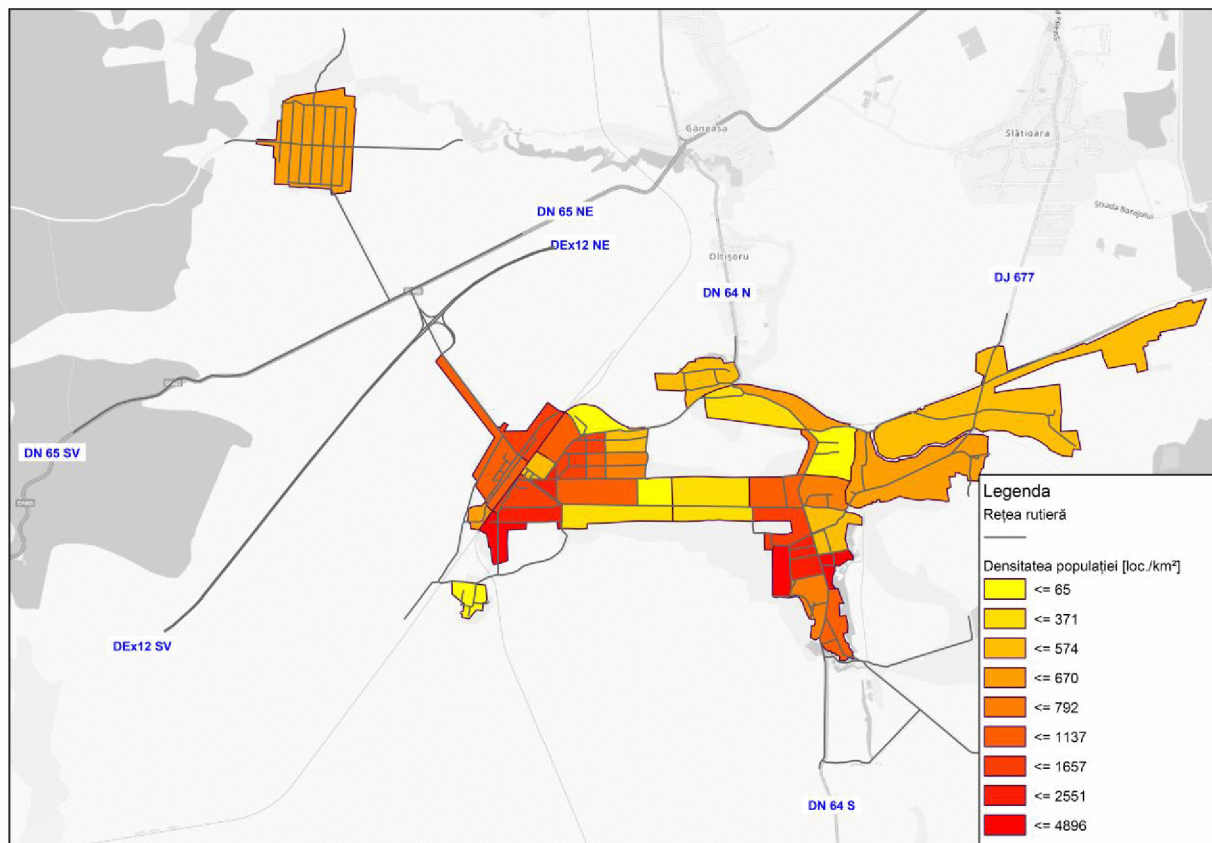


Figura 2.6. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic.

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

Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în partea de vest și sud a teritoriului. Situație similară se întâlnește și în cazul densității de locuire. Dintre satele componente Piatra concentrează cea mai mare populație - 1.974 locuitori, urmată de Criva de Sus cu 646 locuitori, Criva de Jos cu 487 locuitori, Bistrița Nouă cu 492 locuitori și Enoșești cu 316 locuitori.

Aglomerările rezidențiale reprezintă zone cu potențial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

2.1.2. Date socio-economice

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

Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul Teritorial de Muncă Olt, la nivelul anului 2021, în Orașul Piatra-Olt au fost înregistrați 678 salariați activi, distribuiți celor 91 angajatori publici și privați cu sediul în această localitate. La nivelul teritoriului de analiză numărul locurilor de muncă ocupate reprezintă 11% din totalul numărului de locuitori, în timp ce valoarea înregistrată la nivel județean este de 17% (tabelul 2.2).

Tabelul 2.2. Ponderea populației ocupate, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr salariați	Număr locuitori	Ponderea salariaților din numărul de locuitori
Orașul Piatra-Olt	696	6.320	11%
Județul Olt	71.163	426.025	17%

În anul 2021, din totalul celor 82 angajatori, 7 au avut cel puțin 20 salariați activi, concentrând 62% din numărul total de locuri de muncă ocupate (tabelul 2.3). Cu excepția serviciilor oferite de instituții publice, principalii angajatori activează în industria extractivă și construcții (Extracția pietrișului și nisipului, extracția argilei și caolinului, Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale).

Tabelul 2.3. Principalii angajatori, anul 2021. Sursa datelor: ITM Olt.

Nr. crt.	Angajator	CAEN	Domeniul de activitate	Număr Salariați activi
1	S.C. Mineralport S.R.L.	0812	Extracția pietrișului și nisipului, extracția argilei și caolinului	170
2	Liceul Tehnologic Piatra-Olt	8531	Învățământ secundar general	56
3	Primăria Orașului Piatra-Olt	8411	Servicii de administrație publică generală	47
4	Atelier CFR IRLU Piatra-Olt	3317	Repararea și întreținerea altor echipamentelor de transport N.C.A.	40
5	S.C. Adela Indcons S.R.L.	4120	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	26
6	S.C. Bogjoinery Prod-Industrial S.R.L.	2312	Prelucrarea și fasonarea sticlei plate	26
7	S.C. Prolyte Products Ro S.R.L.	2511	Fabricarea de construcții metalice și părți componente ale structurilor metalice	21

Din totalul celor 82 angajatori, 52% au între 2-10 salariați activi, iar 37% au un singur angajat, situație în care sunt înregistrate 30 cazuri (figura 2.7).

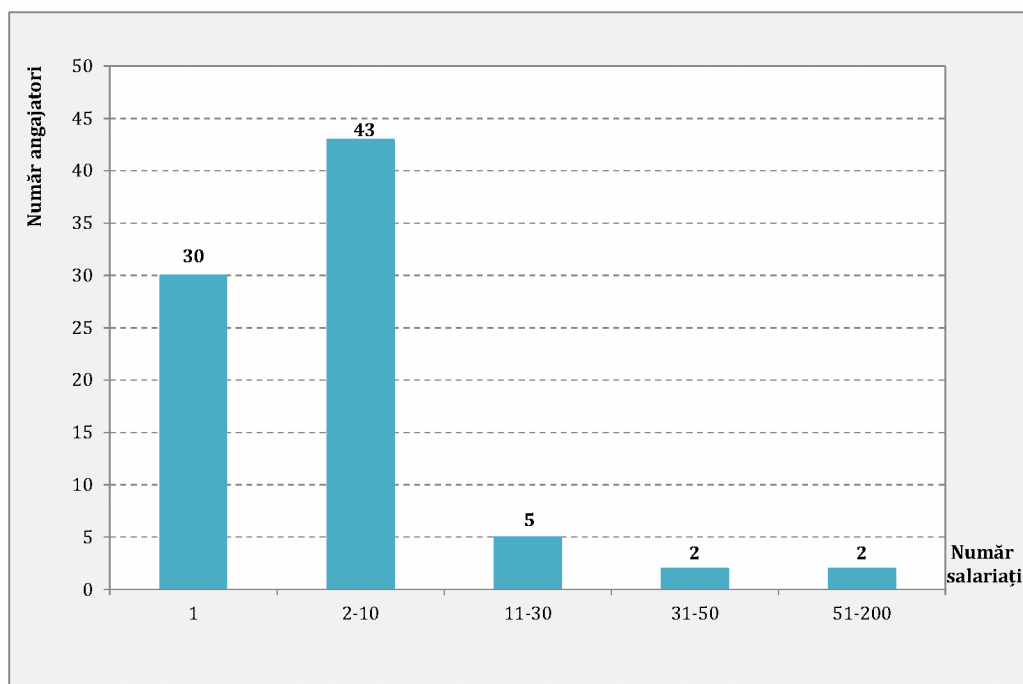


Figura 2.7. Distribuția angajatorilor după numărul de salariați. Sursa datelor: ITM Olt.

Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori și distribuția în teritoriu a locurilor de muncă asigurate de agenții economici (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărțit teritoriul Orașului Piatra-Olt) sunt prezentate în figurile 2.8 și 2.9. Se observă concentrarea locurilor de muncă în zona centrală a teritoriului.

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 12 ani (figurile 2.10 și 2.11). Rezultatele prelucrării datelor indică menținerea constantă în perioada analizată a ponderii numărului de salariați din Orașul Piatra-Olt din totalul celor înregistrați la nivel județean (aproximativ 1,5%).

Conform Institutului Național de Statistică, vârstele de muncă considerate sunt:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 16 la 61 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 16 la 65 ani.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 12 ani și date prognozate² ale acestui indicator pentru județul Olt (Comisia Națională de Strategie și Prognoză), a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Orașului Piatra-Olt în perioada 2022-2025.

Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 8% a numărului de salariați din Orașul Piatra-Olt în anul 2025 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2021.

² Comisia Națională de Strategie și Prognoză, *Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2022 - 2025*, iunie 2022.

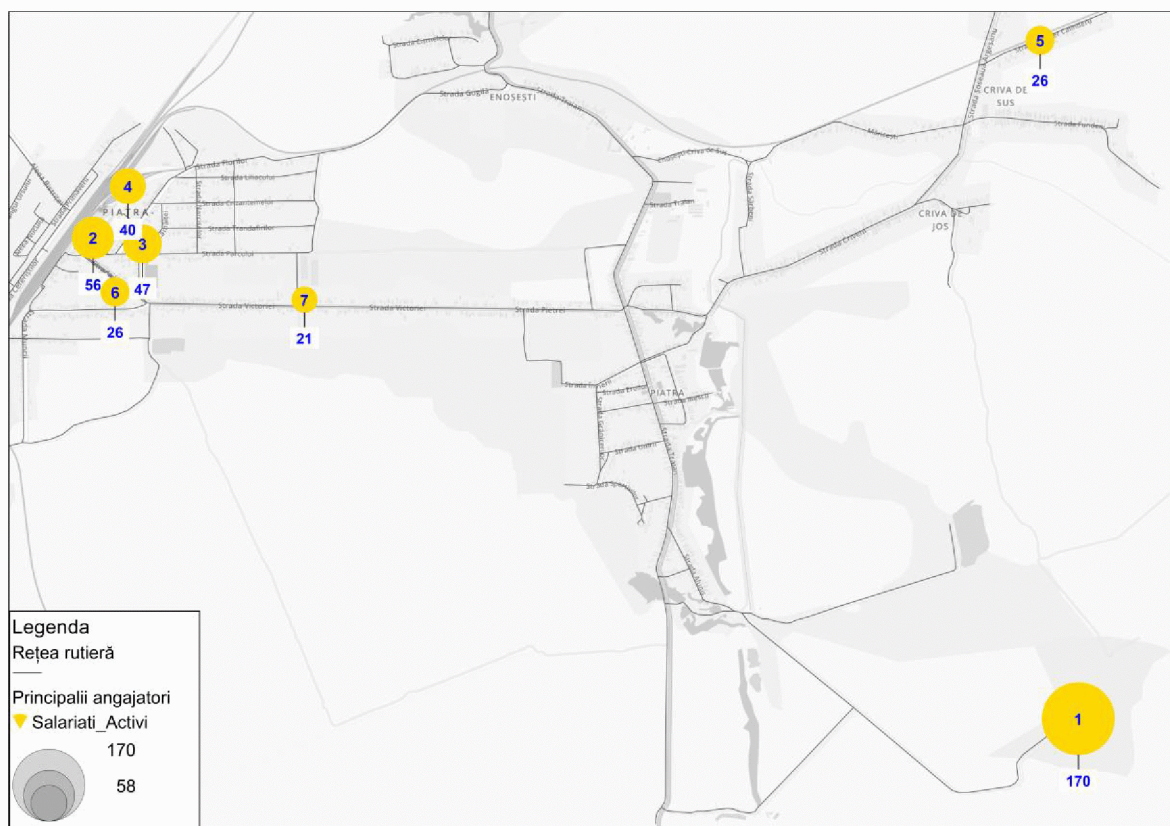


Figura 2.8. Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori. Sursa datelor: ITM Olt.

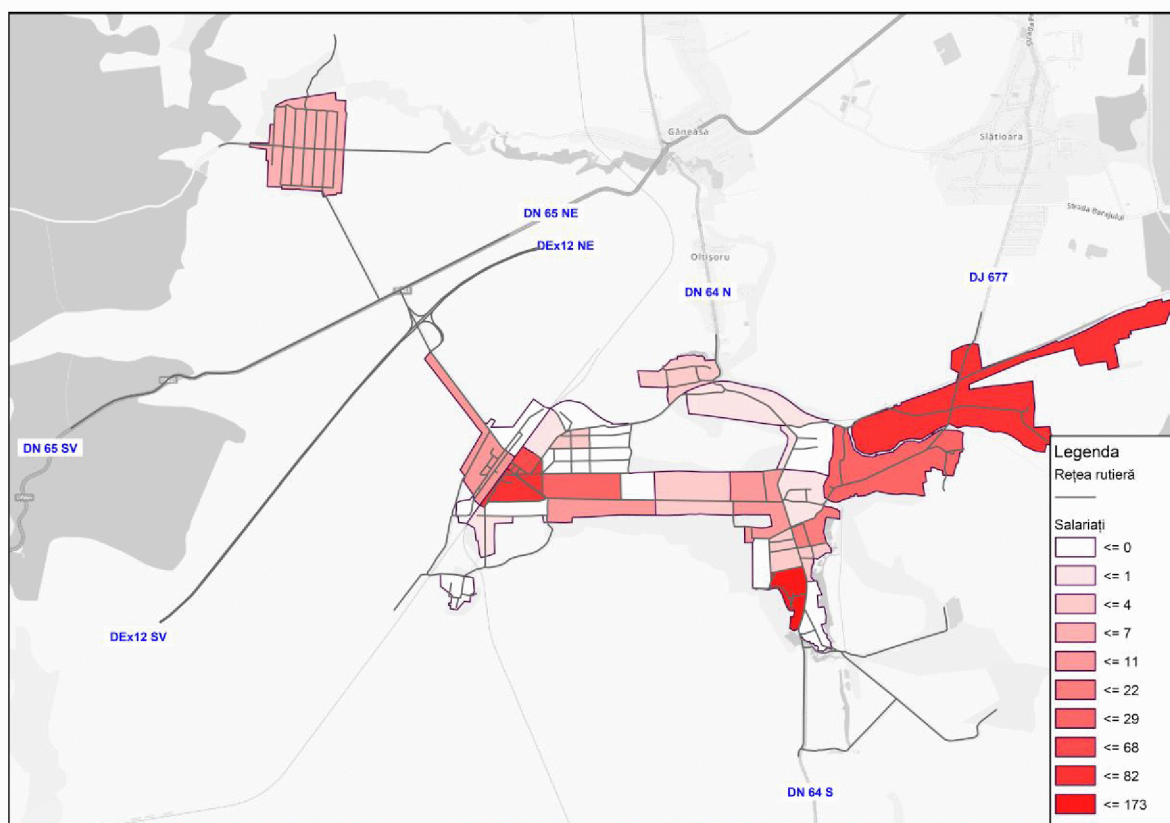


Figura 2.9. Distribuția teritorială a locurilor de muncă. Sursa datelor: ITM Olt.

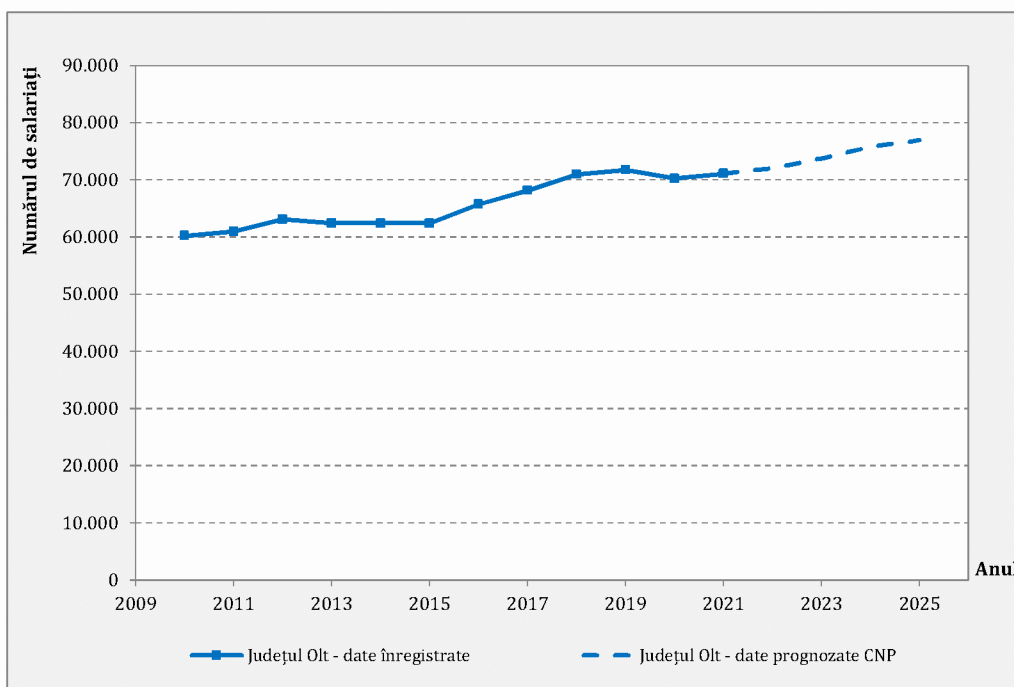


Figura 2.10. Variația numărului de salariați – județul Olt, perioada 2010-2021; 2022-2025.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP).

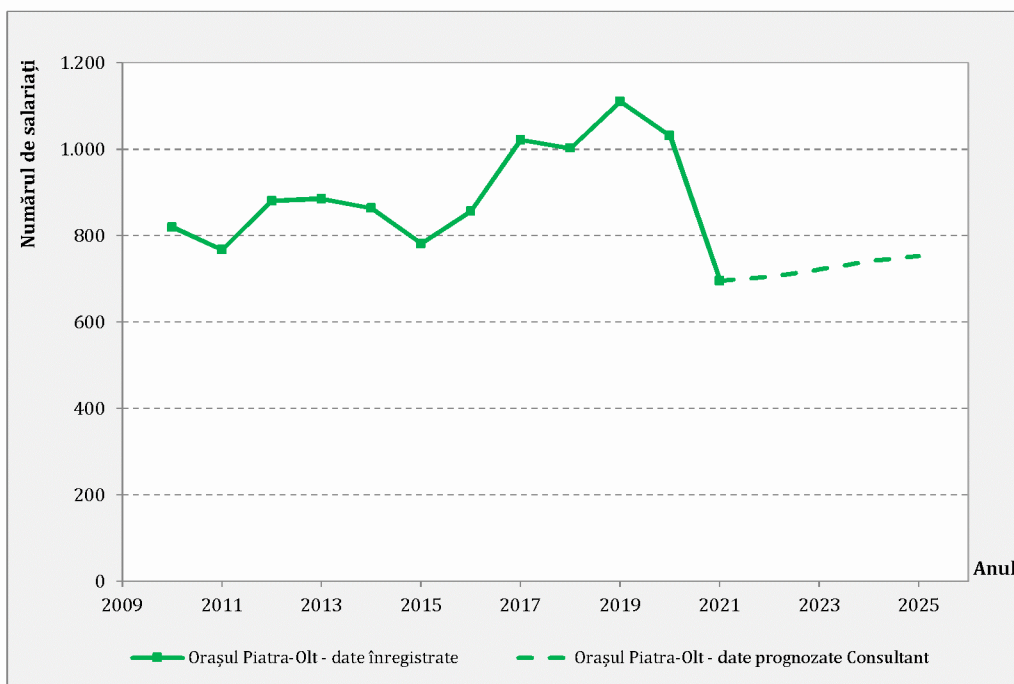


Figura 2.11. Variația numărului de salariați – Orașul Piatra-Olt, perioada 2010-2021; 2022-2025.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP).

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Orașului Piatra-Olt. Se observă că în perioada analizată 2010-2021 s-a manifestat o tendință generală descrescătoare a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.12). În ipoteza translatării acestor persoane în categoria salariaților,

putem concluziona că în ultimii ani s-a produs, o creștere a deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

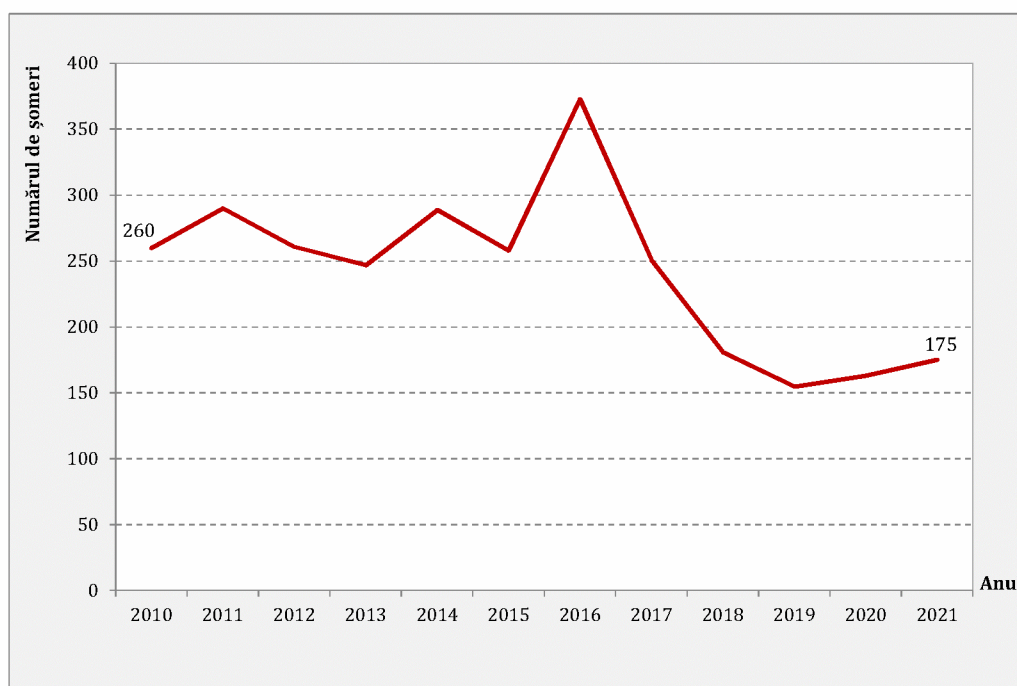


Figura 2.12. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Referitor la cauzele șomajului în Orașul Piatra-Olt, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat.

În vederea susținerii dezvoltării activităților economice, acțiuni ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivel urban.

Ca urmare a analizei zonificării funcționale realizate în cadrul Reglementărilor Urbanistice aferente PUG al Orașului Piatra-Olt (figura 2.13), se constată concentrarea activităților de producție industrială în zona de est a orașului, și activități de producție agricolă în partea de sud. Obiectivele de tip instituții publice și servicii sunt localizate în zona centrală. Concentrarea locurilor de muncă în zone compacte implică probleme de mobilitate, în sensul constituirii unor poli de atragere și generare a călătoriilor.

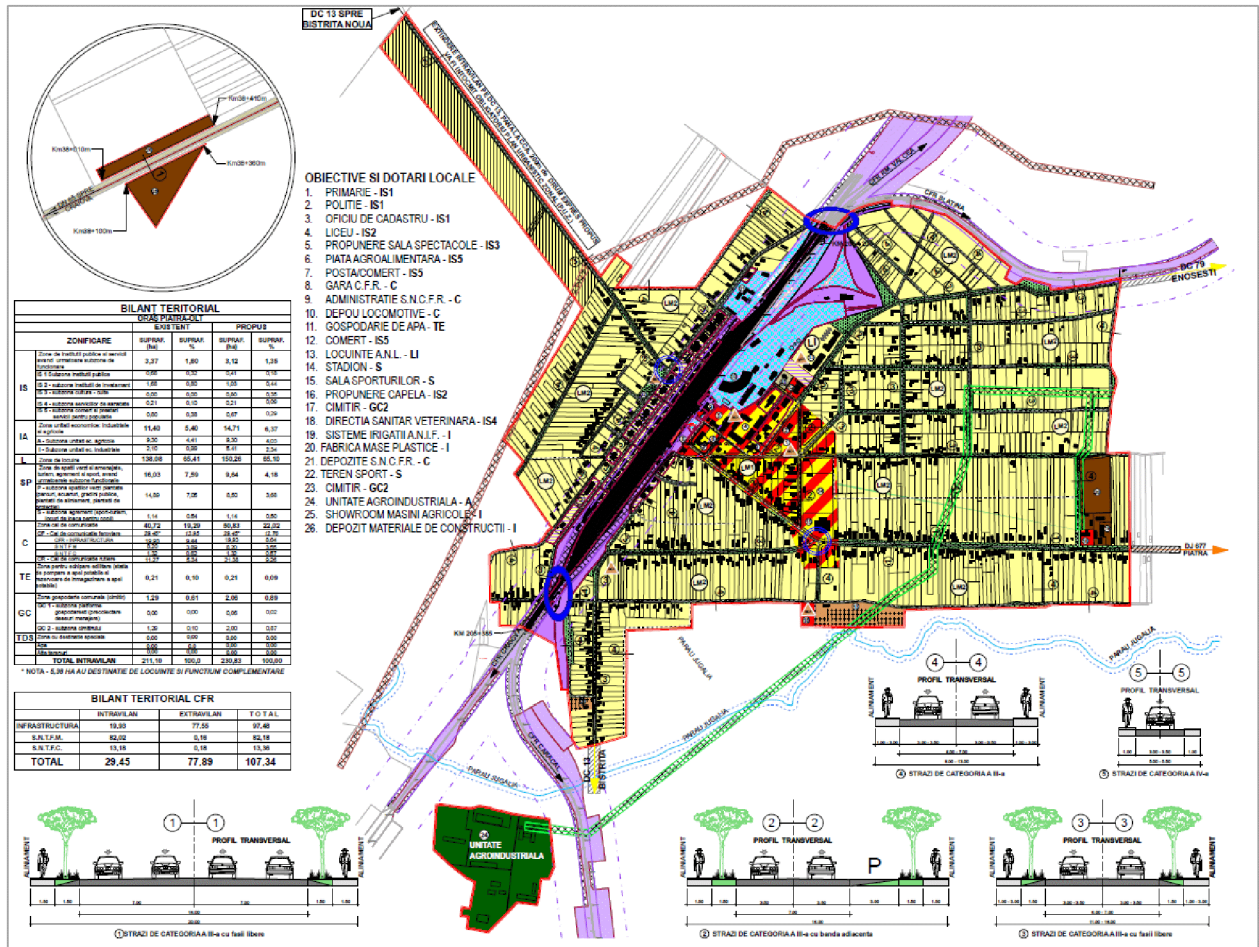


Figura 2.13. Funcțiuni de utilizare a teritoriului. Sursa: PUG al Orașului Piatra-Olt.

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Așa cum se observa din figura 2.14, zone comerciale care includ magazine de tip supermarket se regăsesc pe Str. Stadionului și Aleea Tineretului.

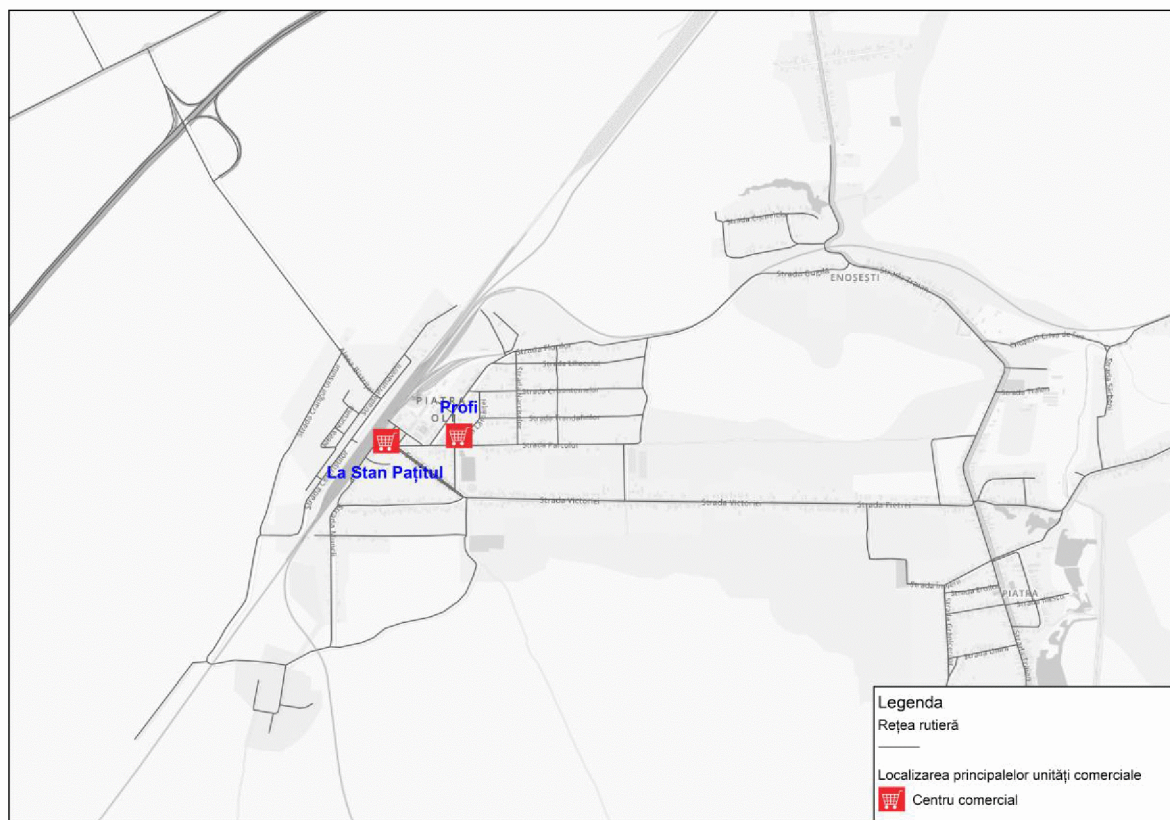


Figura 2.14. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Orașul Piatra-Olt.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În Orașul Piatra-Olt funcționează 2 unități de învățământ preuniversitar de stat (liceal – 1, gimnazial – 1), care au arundate câte o grădiniță. În total, în anul 2021 la unitățile de învățământ din oraș au fost înmatriculați 639 elevi și preșcolari.

Unitățile de învățământ preuniversitar de stat din Orașul Piatra-Olt descrise în tabelul 2.4. sunt reprezentate grafic în figura 2.15.

Tabelul 2.4. Unități de învățământ. Sursa datelor: Primăria Orașului Piatra-Olt.

Nr. crt.	Unitatea de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa
Învățământ primar și gimnazial și preșcolar arondat		
1.	Școala Gimnazială Piatra	Cartier Piatra, Str. Traian, nr. 115-117, Orașul Piatra-Olt
	Grădinița cu Program Normal	Cartier Piatra, Str. Traian, nr. 154, Orașul Piatra-Olt

Nr. crt.	Unitatea de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa
Învățământ liceal și preșcolar arondat		
2.	Liceul Tehnologic Piatra-Olt	Str. Aleea Tineretului, nr. 2, Orașul Piatra-Olt
	Grădinița cu Program Normal Piatra-Olt	Cartier Bistrița Nouă, Str. Pădurea Sarului, nr. 15

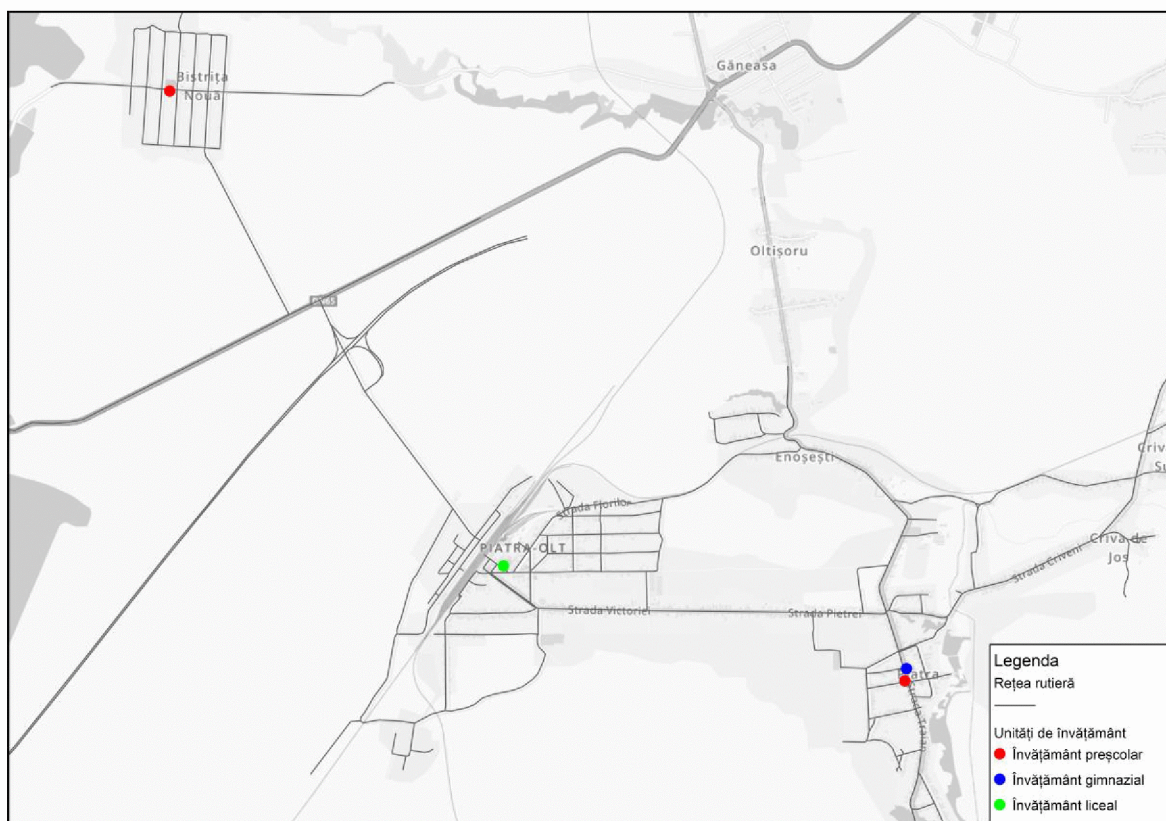


Figura 2.15. Localizarea unităților de învățământ de stat pe teritoriul Orașului Piatra-Olt.

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de elevi în cazul tuturor nivelurilor de învățământ. În cazul învățământului profesional au fost înregistrați elevi doar în anii 2010 și 2021 figura 2.16.

Reducerea populației școlare poate fi asociată ratei scăzute a natalității, care se reflectă în populația tânără, cu vârsta cuprinsă între 0 și 24 ani, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut în perioada de analiză (figura 2.3).

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2021 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060³ (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele

³ Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat reduceri ale numărului de elevi din învățământul preuniversitar (figura 2.17).

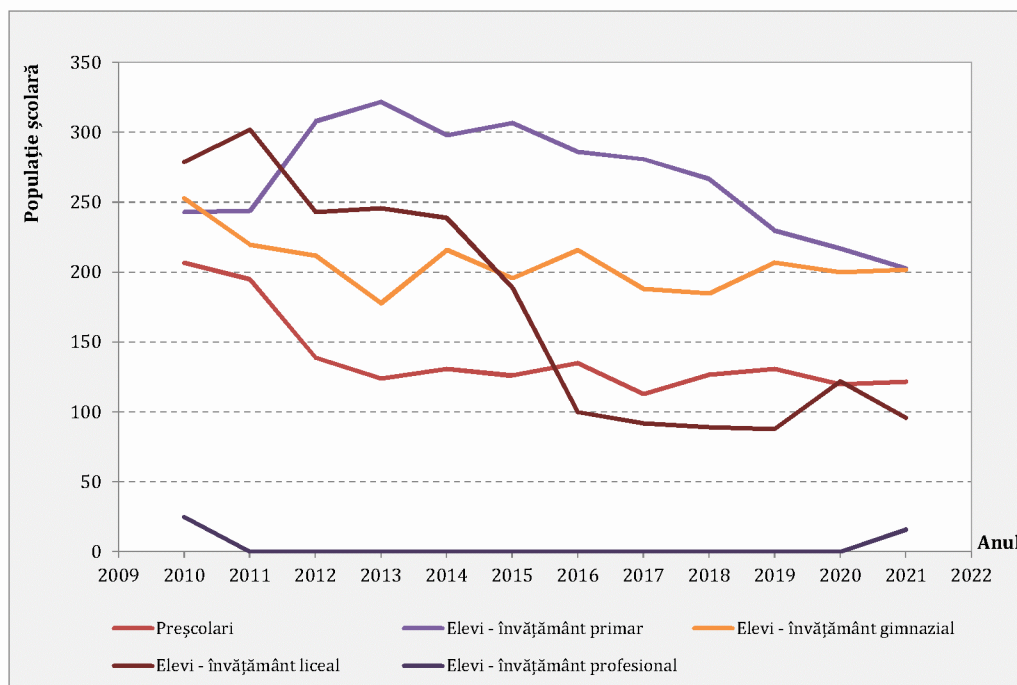


Figura 2.16. Variația populației școlare din Orașul Piatra-Olt, 2010-2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

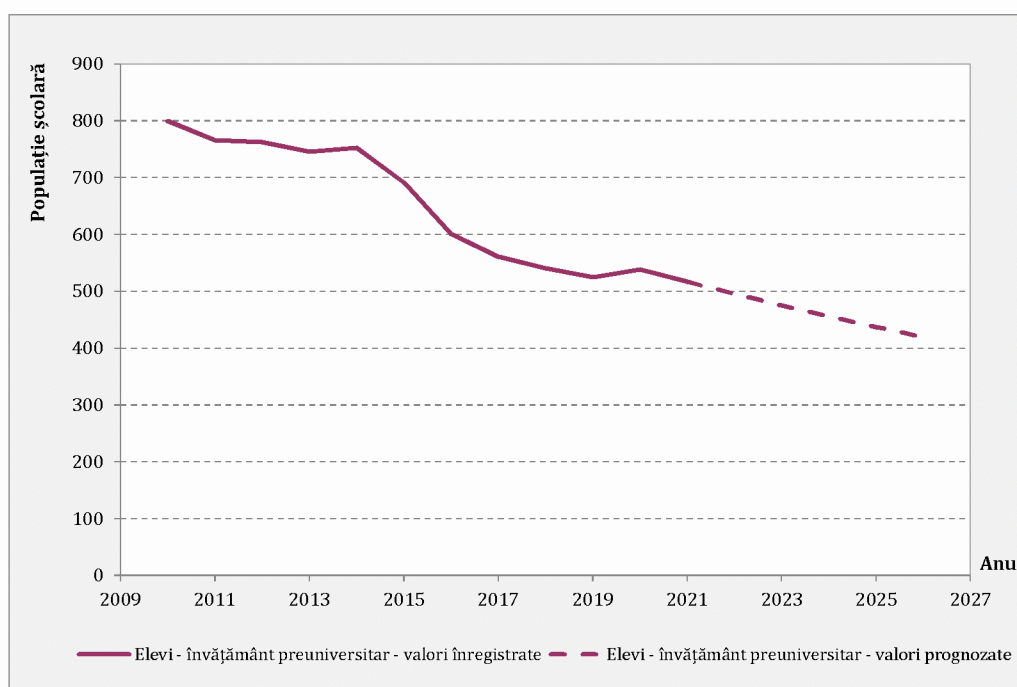


Figura 2.17. Variația populației școlare din Orașul Piatra-Olt – date prognozate.



Amplasarea unității de învățământ la nivelul teritoriului și lipsa transportului public local contribuie la înregistrarea în număr mare a deplasărilor cu autovehiculul personal care au ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală”.

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

- Zona instituțiilor publice și servicii
- Zona unităților economice (industriale și agricole)
- Zona de locuire
- Zona de spații verzi și amenajate, turism, agrement și sport
- Zona căi de comunicație
- Zona de echipare edilitară
- Zona gospodărire comunală
- Zona cu destinație specială

În Regulamentul Local de Urbanism sunt prevazute următoarele zone și subzone:

→ **IS - Zona instituțiilor publice și servicii**

IS 1 – Subzona instituțiilor publice

IS 2 – Subzona instituțiilor de învățământ

IS 3 – Subzona cultură-culte

IS 4 – Subzona sănătate

IS 5 – Subzona comerț și prestări servicii pentru populație

→ **IA - Zona unităților economice (industriale și agricole)**

I – Subzona unităților industriale

A – Subzona unităților agricole

→ **L - Zona de locuire**

LI – Subzona locuințelor colective în regim de înălțime maxim P+4E

LM1 – Subzona locuințelor individuale izolate sau cuplate în regim de înălțime maxim P+2E

LM2 – Subzona locuințelor individuale înșiruite sau cuplate în regim de înălțime maxim P+2E+M



→ **SP - Zona de spații verzi și amenajate, turism, agrement și sport**

P – Subzona spațiilor verzi plantate (parcuri, scuaruri, grădini publice, plantații de aliniament, plantații de protecție)

S – Subzona agrement (sport-turism, locuri de joacă pentru copii)

→ **C - Zona căi de comunicație**

CR – Subzona căilor rutiere

CF – Subzona căilor ferate

→ **TE - Zona de echipare edilitară**

→ **GC - Zona gospodărire comunală**

GC 1 – Subzona platformelor gospodărești (precolectare deșeuri menajere)

GC 2 – Subzona cimitirelor

→ **DS - Zona cu destinație specială**

În cadrul Memoriului General al PUG sunt reglementate următoarele obiective de utilitate publică:

- Asfaltare DC 78
- Modernizare DC 79
- Construire pasarelă Piatra-Olt
- Asfaltare DC 13
- Asfaltare străzi în sat Piatra
- Asfaltare străzi în sat Enoșești
- Asfaltare străzi în sat Criva
- Asfaltare străzi în sat Bistrița Nouă
- Alimentare cu apă str. Șoseaua Argeșanu
- Extindere canalizare Piatra Olt, Piatra, Criva, Enoșești, Bistrița Nouă
- Construire 1 bloc ANL
- Modernizare liceu Piatra Olt
- Modernizare școala generală Piatra
- Modernizare școala generală Bistrița Nouă
- Parc Fotovoltaic 990 kwp
- Modernizare stadion Bistrița Nouă
- Modernizare stadion Piatra Olt
- Piață Agroalimentară
- Executare rețele gaze naturale în orașul Piatra Olt și în satele componente

2.1.3. Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori.

La nivel local, în anul 2021 s-a atins valoarea de 289 autoturisme/ 1000 locuitori. Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Orașului Piatra-Olt este cu 5% mai mic decât valoarea medie județeană și cu 16% mai mic decât valoarea medie națională. În figura 2.18 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2017 - 2021 înregistrată în Orașul Piatra-Olt, județul Olt și la nivel național. Se observă o tendință crescătoare a indicelui de motorizare pe întreaga perioadă analizată.

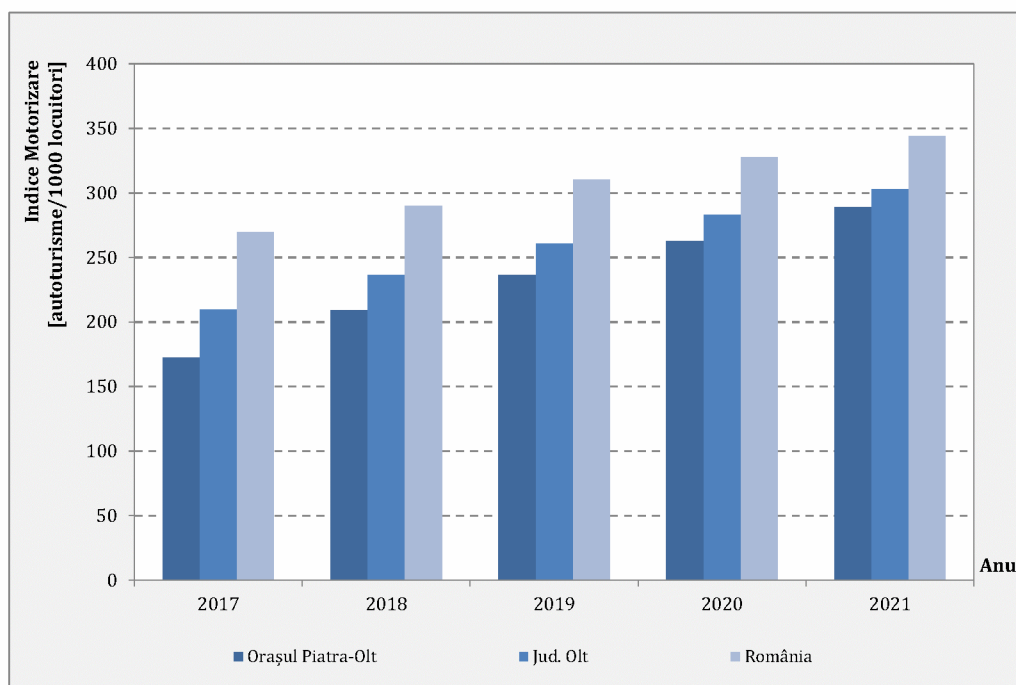


Figura 2.18. Variația indicelui de motorizare, 2017 – 2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line, DRPCIV.

Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual în județul Olt, în ultimii 12 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 6% și 40% din numărul total de înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 2.19). Vechimea parcului de autovehicule are contribuție semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

În ceea ce privește detalierea analizei la nivelul Orașului Piatra-Olt, au fost utilizate date referitoare la deținerile de autovehicule, la nivelul străzilor din zona urbană așa cum sunt înregistrate la serviciul Impozite și Taxe Locale. În figurile 2.20-2.22 sunt reprezentate pentru fiecare zonă de analiză a traficului valorile înregistrate în anul 2021 pentru: *numărul total de autovehicule; numărul total de autoturisme; indicele de motorizare.*

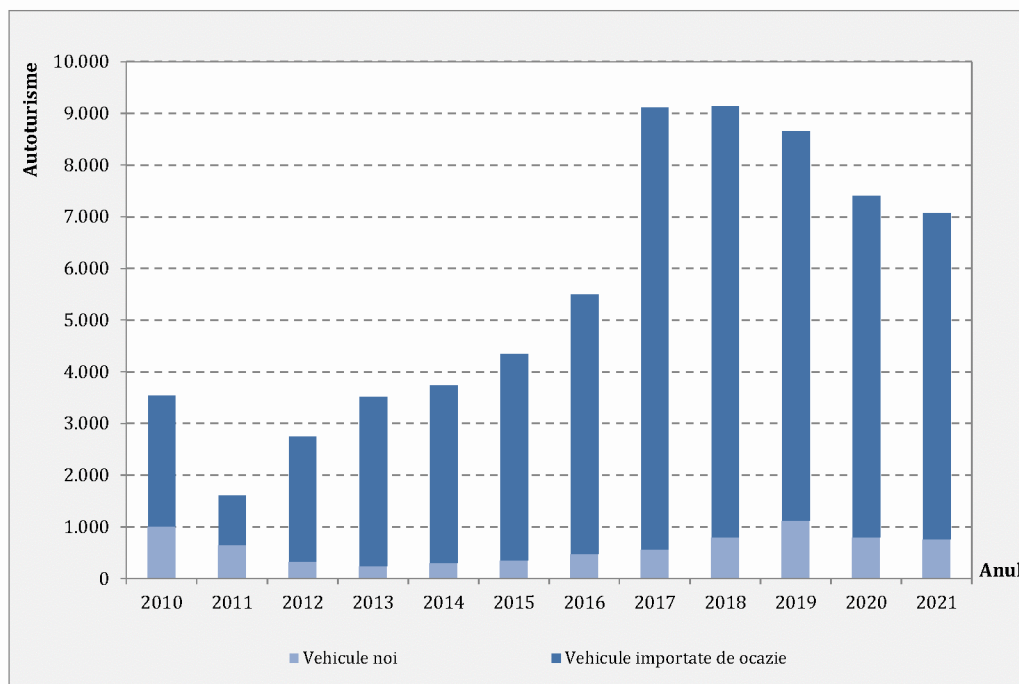


Figura 2.19. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în județul Olt, 2010 – 2021.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

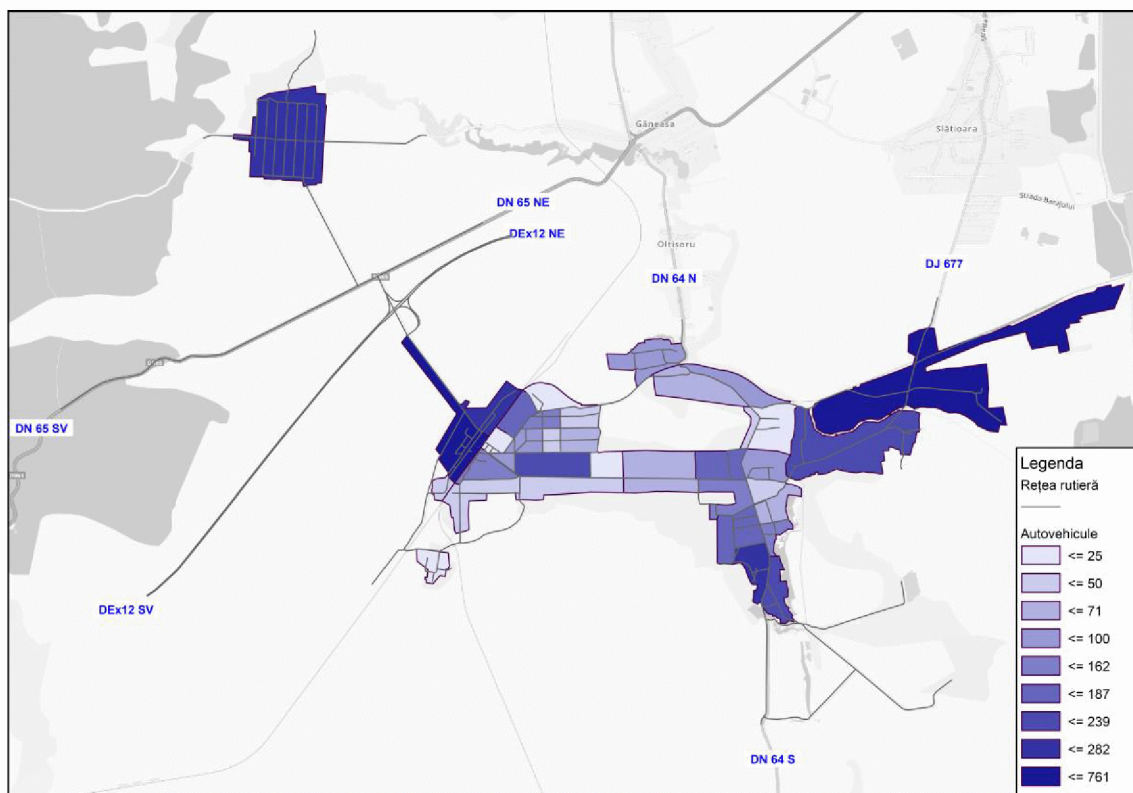


Figura 2.20. Distribuția autovehiculelor la nivelul zonelor de trafic, Orașul Piatra-Olt.
Sursa datelor: Primăria Orașului Piatra-Olt.

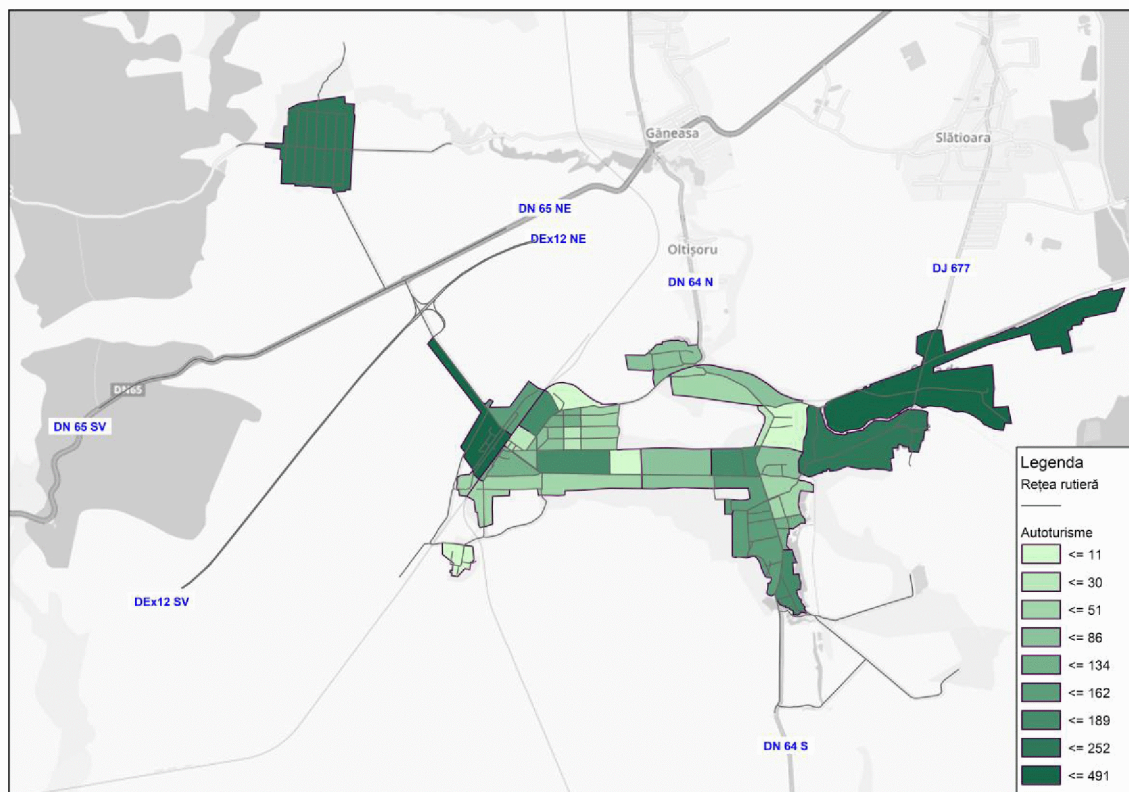


Figura 2.21. Distribuția autoturismelor la nivelul zonelor de trafic, Orașul Piatra-Olt. Sursa datelor: Primăria Orașului Piatra-Olt.

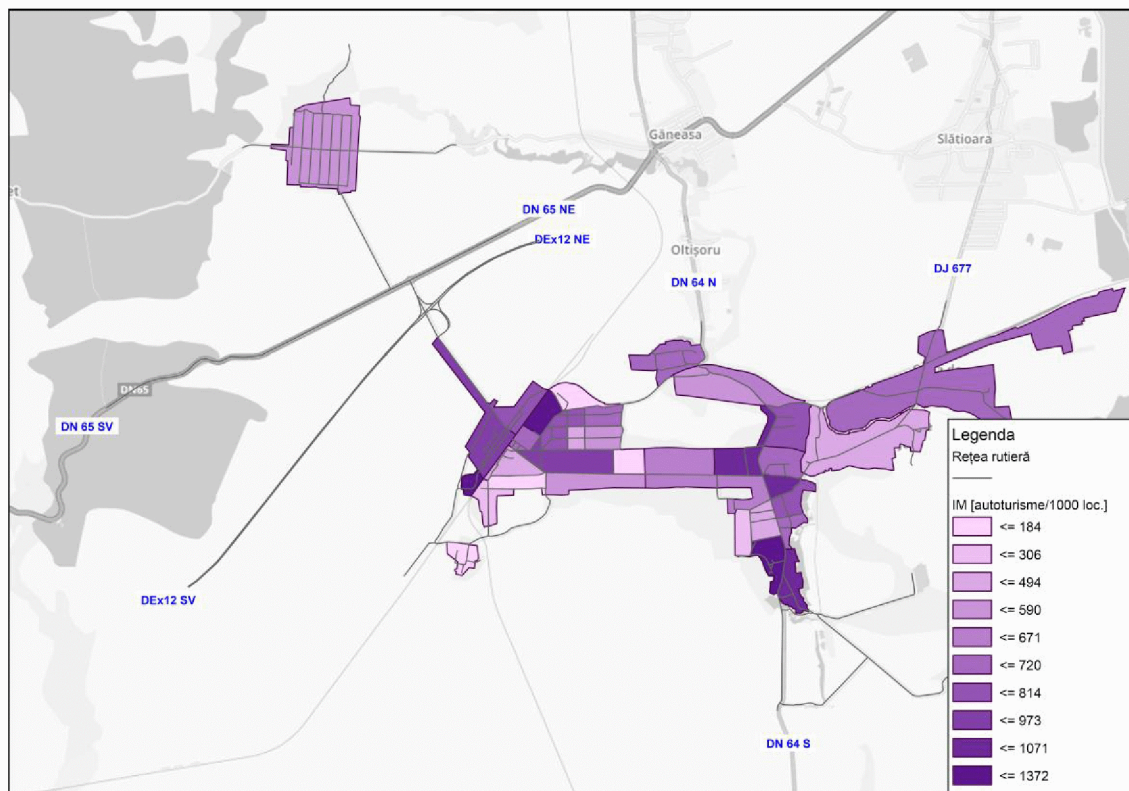


Figura 2.22. Distribuția indicelui de motorizare la nivelul zonelor de trafic, Orașul Piatra-Olt. Sursa datelor: Primăria Orașului Piatra-Olt.



Valori ridicate ale deținerilor de autovehicule se înregistrează în zona de vest a teritoriului, în care s-a identificat densitate mare de locuire. De asemenea, concentrare a numărului de autovehicule se observă și în satele componente: Piatra, Criva de Sus și Bistrița Nouă.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuție pe destinație și alegere modală (Capitolul 3).

2.2. Rețeaua stradală

La nivelul reței globale de transport rutier, Orașul Piatra-Olt este racordat prin drumul DC 13 la Drumul Expres Craiova-Pitești, care face parte din rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) (figura 2.23).

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este reprezentată de drumul expres Craiova-Pitești, drumurile naționale DN 64 și DN 65, drumul județean DJ 677 și drumurile comunale DC 12, DC 13, DC 78 și DC 79 care traversează teritoriul Orașului Piatra-Olt.

Traseele drumurilor care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat, sunt centralizate în tabelul 2.5. și reprezentate grafic în figura 2.24.

La nivel local, sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumului național DN 64 și drumului județean DJ 677 sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime. Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Orașului Piatra-Olt este generată de lipsa unei variante de ocolire pe latura de est, care să conducă la eliminarea totală din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând în acest fel externalitățile suportate de locuitori.

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

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DEx 12	Km 0+000, Craiova	Km 121+180, Pitești (A1)	Robănești – Slatina - Colonești
DN 64	Km 0+000, Caracal (DN 6)	Km 135+434, Olănești	Drăgășani – Râmnicu Vâlcea
DN 65	Km 0+000, Craiova (DN 6)	Km 121+893, Pitești (DN 7)	Balș - Slatina

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DJ 677	Km 23+850, Limita Jud. Vâlcea	Km 57+300, Piatra Olt	Cârlogani - Scorbura - Cepari - Cocorăști - Arcești - Pleșoiu - Salcia - Slătioara - Criva de Sus - Criva de Jos - Piatra
DC 12	Km 0+000, Oltșoru (DN 64)	Km 19+000, Comănești (DJ 644)	Bistrița Nouă - Bechet - Bobicești - Chințești - Govora
DC 13	Km 0+000, DJ 677 (Arcești)	Km 11+180, Piatra Olt (DJ 677)	Grădiștea - Bistrița Nouă
DC 78	Km 0+000, Enoșești (DN 64)	Km 2+186, Criva de Sus	-
DC 79	Km 0+000, Enoșești (DN 64)	Km 2+467, Piatra Olt	-

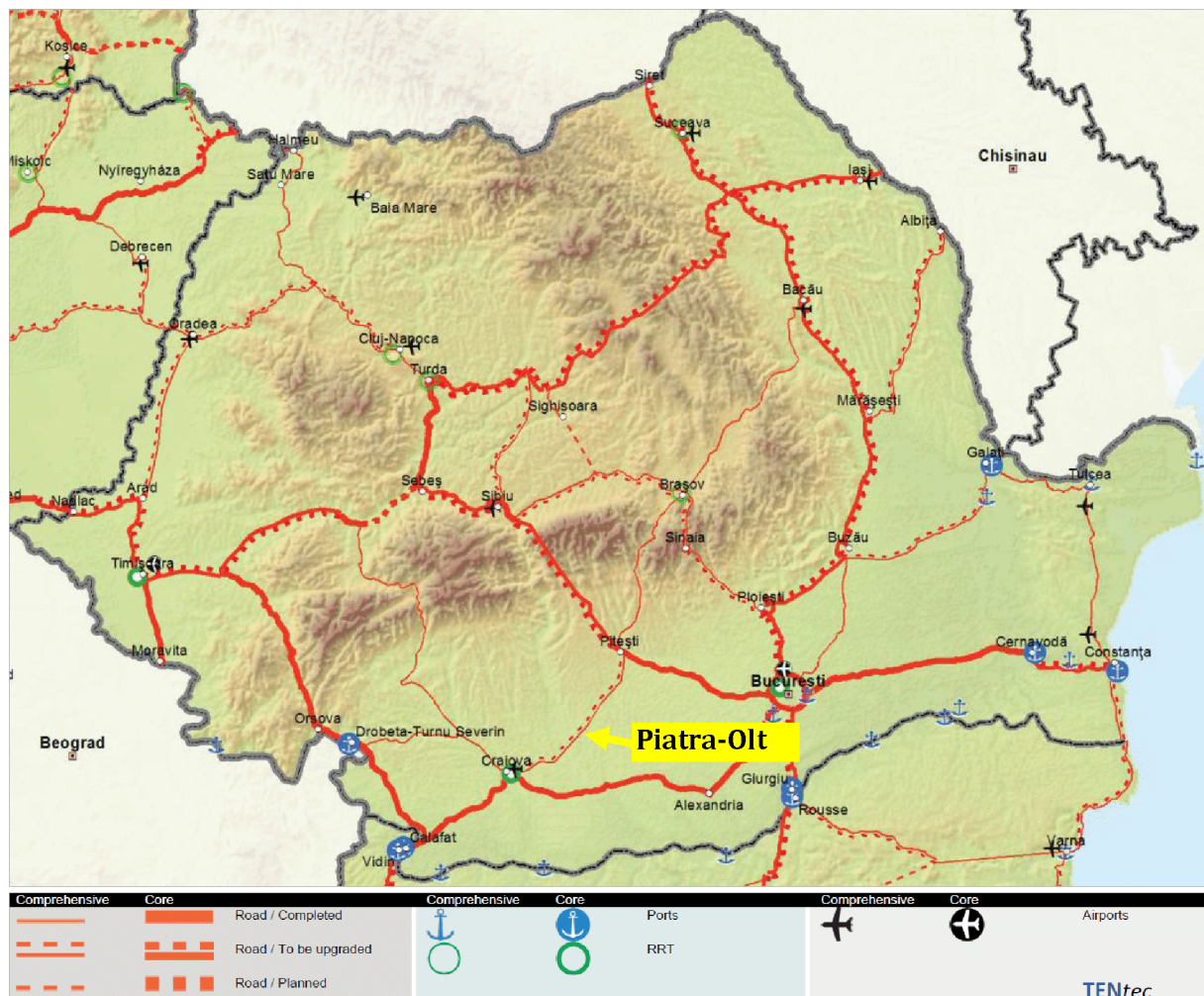


Figura 2.23. Rețeaua TEN-T rutieră în zona Orașului Piatra-Olt. Sursa: Comisia Europeană, 2021.

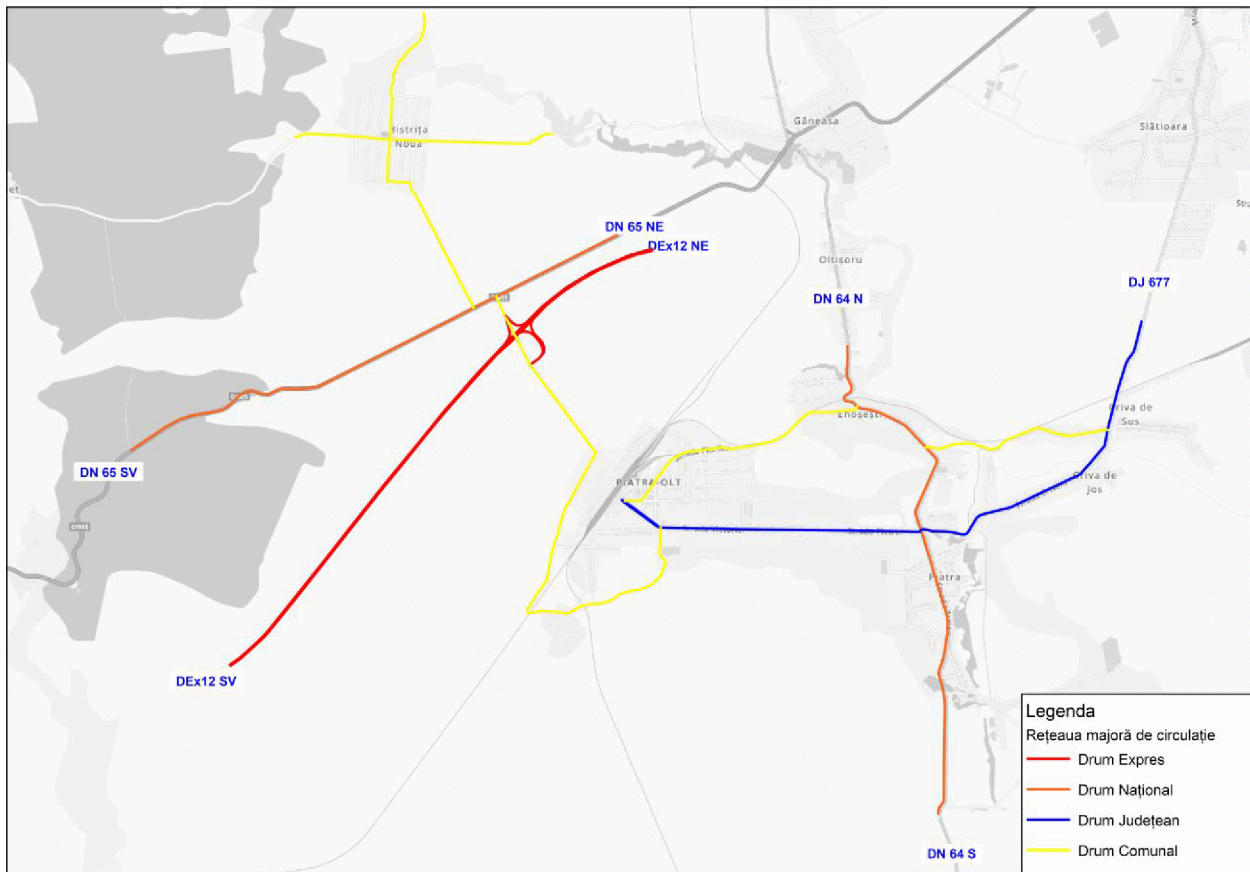


Figura 2.24. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.

Rețeaua feroviară secționează teritoriul intravilan al Orașului Piatra-Olt pe latura de Vest, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest. La nivelul teritoriului de analiză există 4 intersecții la nivel, 2 în Orașul Piatra-Olt, una pe DC 13 și una pe Str. Primăverii, una în satul Enoșești pe DN 64 și una în satul Criva de Sus pe DJ 677. Aceste intersecții generează timp de așteptare suplimentari și probleme de siguranța circulației.

Cursul Râului Oltisor reprezintă o barieră naturală care traversează satele Criva de Sus și Criva de Jos. Rețeaua stradală internă conține trei structuri de traversare, două pe drumul județean 677, iar cealaltă pe Str. Măricești.

În figura 2.25 sunt reprezentate infrastructurile de traversare a Râului Oltisor și ale căii ferate.

În ceea ce privește starea tehnică a infrastructurii rutiere, potrivit datelor statistice publicate de INS, rețeaua stradală din zona urbană are o lungime de 50 km, care în proporție de 92% este modernizată. Ponderea lungimii străzilor modernizate din totalul rețelei a crescut de la 64% în anul 2010, la 92% în anul 2021 (figura 2.26).

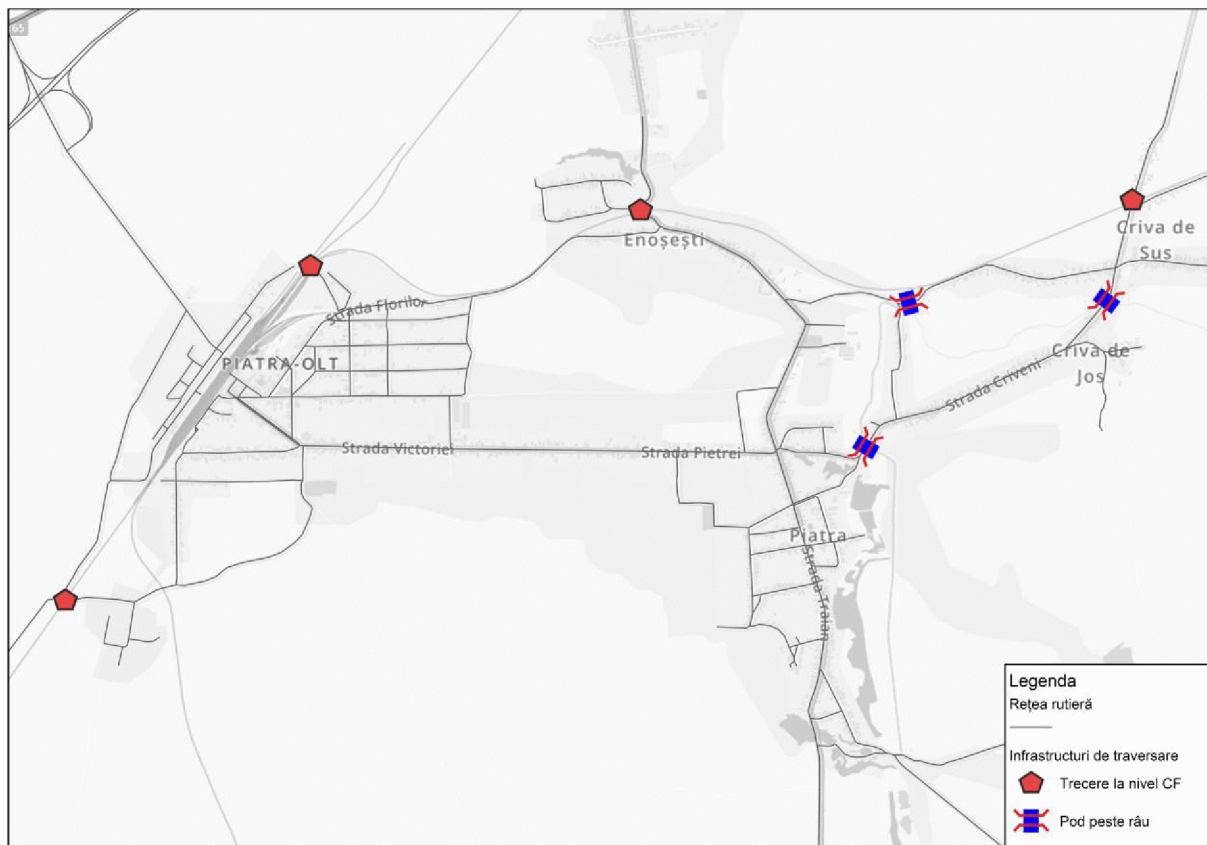


Figura 2.25. Traversări ale căii ferate și ale Râului Oltișor în Orașul Piatra-Olt.

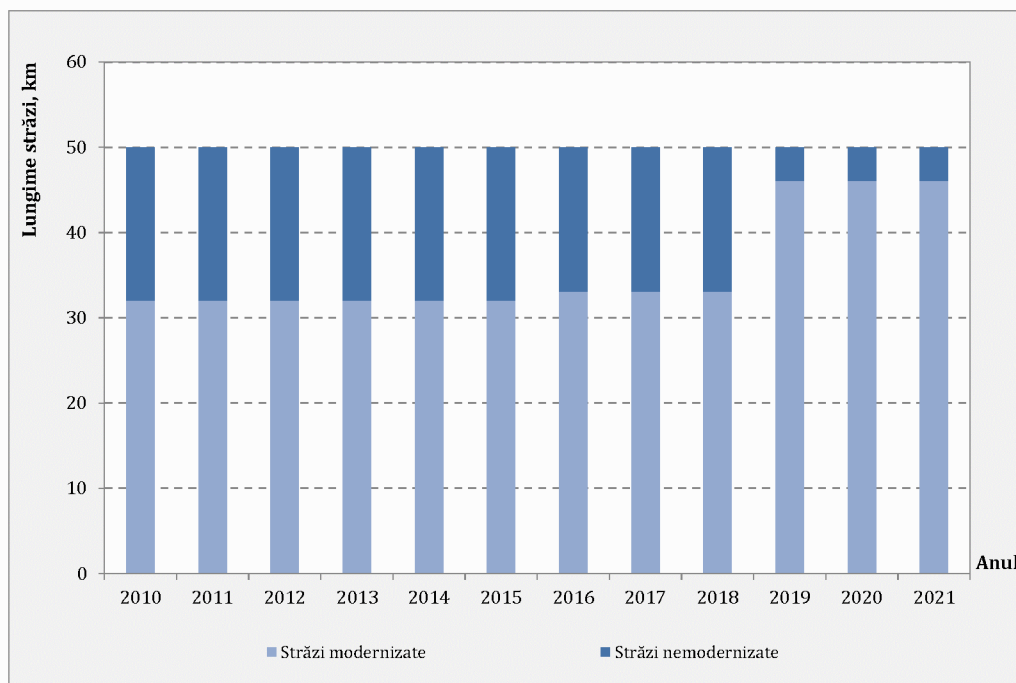


Figura 2.26. Lungimea rețelei stradale din Orașul Piatra-Olt 2010-2021.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

La nivelul localității se întâlnesc atât străzi cu îmbrăcăminte în stare tehnică bună (figura 2.27), cât și străzi în stare tehnică necorespunzătoare, ceea ce constituie disfuncție majoră din punct de vedere al accesibilității și calității mediului urban (figura 2.28).



Figura 2.27. Străzi în stare tehnică bună (exemplificare).





Figura 2.28. Străzi în stare tehnică proastă (exemplificare).

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2017-2021, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliție al Județului Olt, obținute la solicitarea Orașului Piatra-Olt. Din analiza datelor statistice se remarcă o creștere a numărului de accidente în perioada 2017-2019, urmată de o scădere în anul 2020, care poate fi asociată situației generate de pandemia de COVID-19, și din nou de o creștere în ultimul an de analiză figura 2.29.

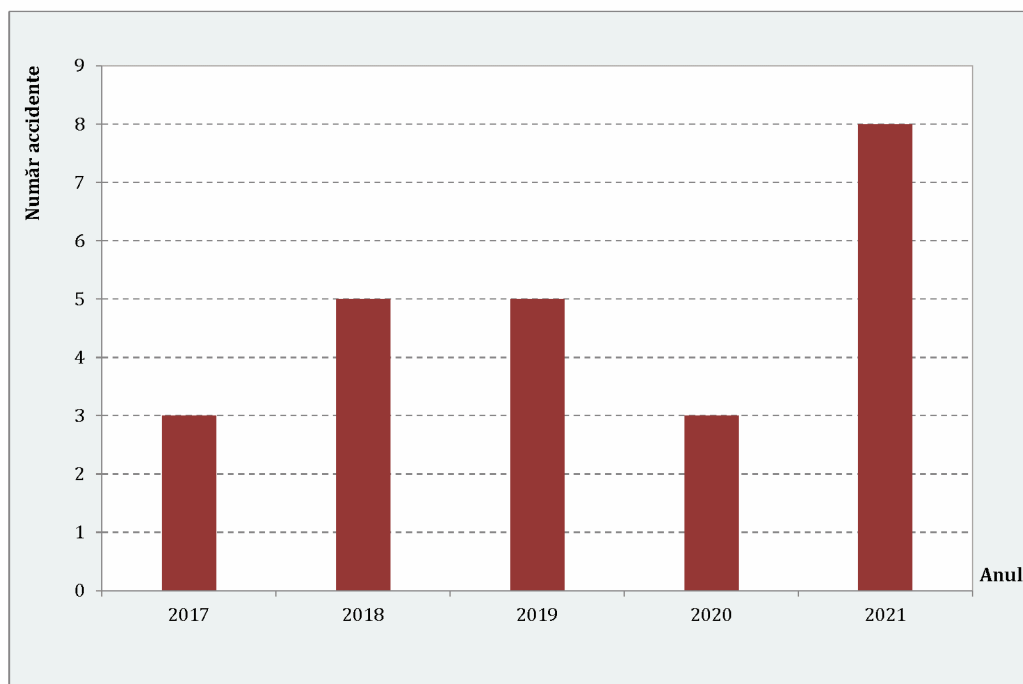


Figura 2.29. Variația numărului total de accidente, 2017-2021.

Sursa datelor: Poliția Orașului Piatra-Olt.

Referitor la victimele accidentelor, pe întreaga perioadă de analiză s-au înregistrat 28 răniri, dintre care 19 ușoare și 9 grave. Variația anuală a victimelor urmează tendința manifestată în variația numărului de accidente. Valoarea maximă s-a înregistrat în anul 2021 (12 cazuri), iar cea minimă în anii 2017 și 2020 (3 cazuri), figura 2.30.

Statistica numărului de accidente anuale în funcție de cauzele producerii acestora este centralizată în tabelul 2.6. Se observă că abaterile bicicliștilor, conducerea sub influența alcoolului și prezența pietonilor pe partea carosabilă reprezintă principalele cauze de producere a accidentelor.

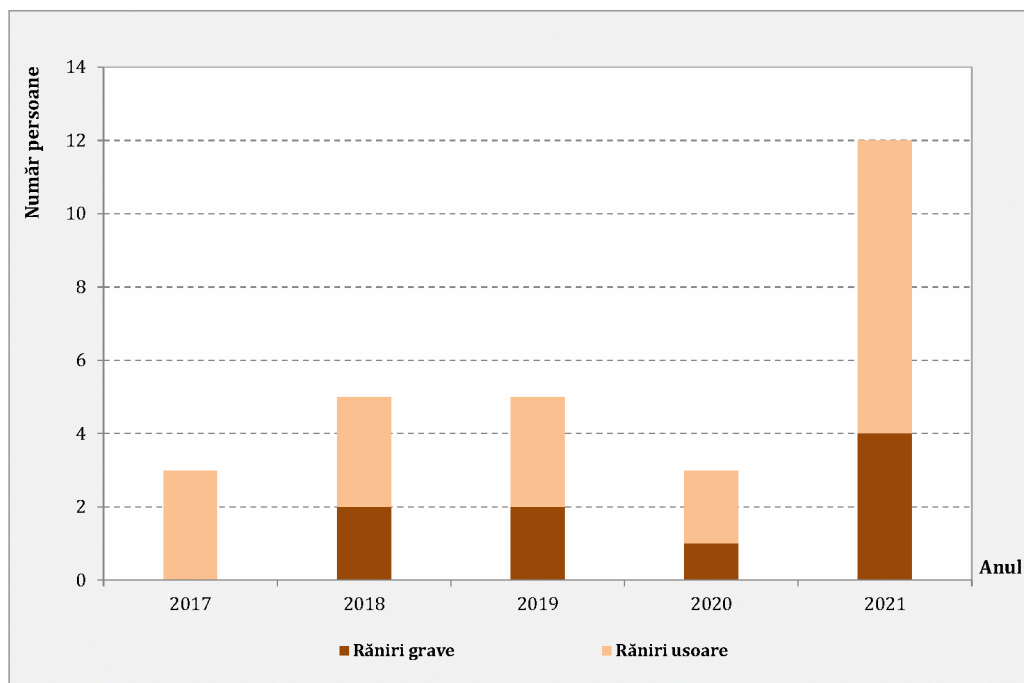


Figura 2.30. Variația numărului de victime, 2017-2021. Sursa datelor: Poliția Orașului Piatra-Olt.

Tabelul 2.6. Cauzele accidentelor în Orașul Piatra-Olt, în perioada 2017-2021.

Sursa datelor: Poliția Orașului Piatra-Olt.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
Abateri bicicliști	2	2	2	2	3
Abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale			1		
Adormire la volan					1
Conducere sub influența alcoolului	1		2		
Depășire neregulamentară				1	1
Neacordare prioritate vehicule		1			
Neasigurare la schimbarea direcției de mers		1			
Pietoni pe partea carosabilă		1			2
Viteză neregulamentară					1

Sectoarele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație și victime asociate acestora (figura 2.31) sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic (Capitolul 3).

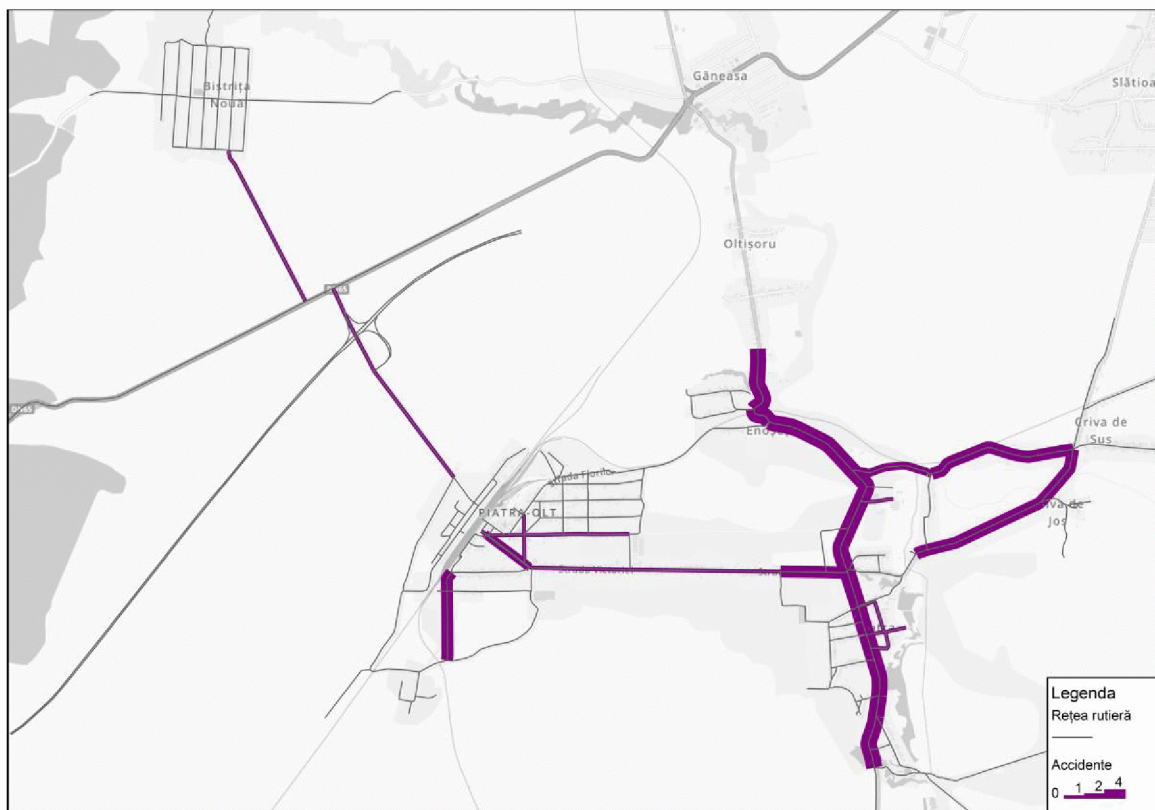


Figura 2.31. Artere pe care s-au produs accidente în perioada 2017-2021.

Sursa datelor: Poliția Orașului Piatra-Olt.

Probleme de fluentă a circulației se întâlnesc și în situațiile în care capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

În zonele de locuințe autovehiculele sunt parcate în fața curții (în zona unde ar trebui să se desfășoare circulația pietonală) sau pe carosabil, deși exista loc de parcare în curtea fiecărui locuitor. Acest aspect conduce la îngreunarea circulației pentru pietoni și conducători auto și implicit la creșterea riscului de producere a accidentelor (figura 2.32).

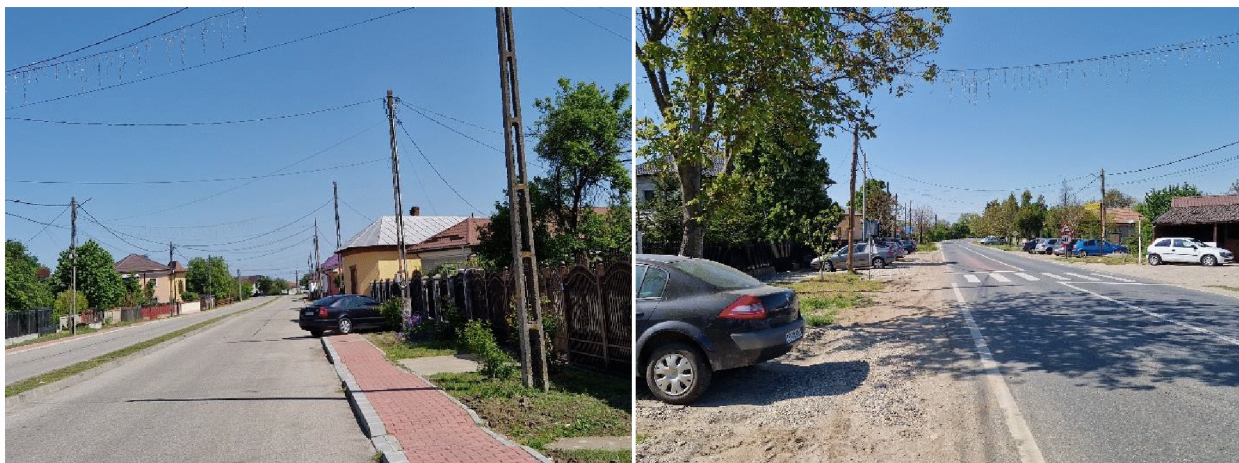


Figura 2.32. Îngreunarea circulației de către vehicule parcate în fața proprietăților.



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

- rețeaua de transport rutier prezintă conexitate ridicată fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) prin DC 13;
- afectarea conectivității rețelei stradale de către Râul Oltișor și rețeaua de transport feroviar;
- existența sectoarelor stradale suprapuse peste traseele drumului național DN 64 și drumului județean DJ 677, pe care se înregistrează valori mari de trafic de tranzit și număr crescut de accidente; această situație este generată în special de lipsa unei variante de ocolire, aspect care constituie deficiența majoră a rețelei de circulații;
- creșterea numărului de accidente și de persoane rănite în accidente de circulație conturată în ultimul an;
- limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare.

2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători la nivel regional și național este asigurat de modul de transport rutier și feroviar.

La nivel regional, serviciul de transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean, precum și prin servicii de transport feroviar. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Olt. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR – SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF Craiova, iar operarea este asigurată de operatorul public CFR Călători.

2.3.1. Transport public local

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

2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiză operând curse care își au originea sau destinația în Orașul Piatra-Olt. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Olt, având operatori privați.

Conform actualului program de transport aprobat de Consiliul Județean Olt, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deserveșc cererea de transport generată/ atrasă

de Orașul Piatra-Olt este 16. Acestea sunt distribuite pe 3 trasee ale căror caracteristici sunt descrise în tabelul următor.

Tabelul 2.7. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Olt.

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	008	Slatina	Piatra-Olt	Mărgheni	26	1	23
2	030	Slatina	Găneasa	Piatra-Olt	17	8	10
3	100	Slatina	Găneasa	Bistrița Nouă	15	7	10

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseul pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată este *Slatina – Găneasa – Piatra-Olt*, operat cu microbuze. Pe acest traseu, frecvența este de 1 vehicul/ oră în intervalele 06:00-08:00, 10:00-11:00, 12:00-13:00, 14:00-15:00, 16:00-17:00 și 18:00-20:00 (figura 2.33).

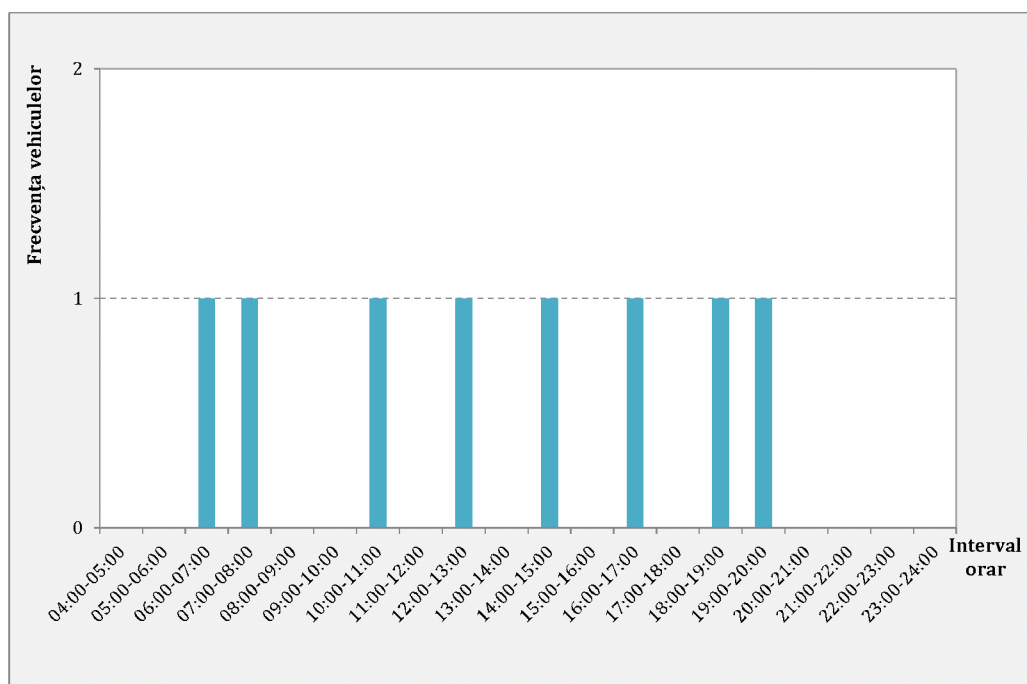


Figura 2.33. Numărul de curse pe oră, traseul Slatina – Găneasa – Piatra-Olt.

Sursa datelor: Consiliul Județean Olt.

În situația actuală la nivelul localității nu este funcțional un terminal de transport amenajat astfel încât să ofere condiții corespunzătoare din punct de vedere al siguranței și confortului călătorilor. Cursele asociate Orașului Piatra-Olt au stații pe arterele principale de circulație.

Acestea sunt prevăzute în mare parte cu adăpost pentru călători, dar nu au afișat programul de circulație al mijloacelor de transport (figura 2.34).



Figura 2.34. Stații de transport public amenajate.

La nivelul localității se întâlnesc și situații în care amenajările pentru călători sau pentru siguranța circulației lipsesc (figura 2.35). În aceste situații, vehicule de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, punând în pericol călătorii care urcă/ coboară.



Figura 2.35. Stații de transport public cu accesibilitate redusă pentru călători (exemplificare).

Îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stații poate fi realizată prin implementarea unui sistem de supraveghere video, amenajarea de alveole destinate opririi mijloacelor de transport public și integrarea într-un sistem de management al transportului public (informare în timp real). Pentru asigurarea unor condiții corespunzătoare desfășurării acestui serviciu public, sunt necesare investiții pentru dezvoltarea unui terminal de transport intermodal (transport local/ județean/ regional) modern.

2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de A.R.R., în Orașul Piatra-Olt nu este prevăzută nici o cursă cu punct de plecare sau sosire în localitate.

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

În prezent, la nivelul Orașului Piatra-Olt transportul public în regim de taxi nu funcționează.

2.3.5. Transport feroviar

Teritoriul de analiză este racordat la rețeaua națională de cale ferată în stația Piatra-Olt amplasată la intersecția liniilor principale 101: București Nord – Chitila – Golești – Pitești – Piatra-Olt – Craiova și 201: Podu Olt – Câineni – Lotru – Călimănești – Râmnicu Vâlcea – Drăgășani – Piatra Olt cu linia secundară 110: Caracal – Corabia. În decursul unei zile lucrătoare, în intervalul orar 00:00-23:59, stația Piatra-Olt reprezintă punct de plecare/sosire pentru 55 perechi trenuri operate de CFR Călători. Acestea sunt încadrate în rangul Regio și Regio Expres. În figura alăturată sunt evidențiate orele de plecare și sosire a trenurilor din/în stația Piatra-Olt. Se observă că frecvența cea mai ridicată este de 6 trenuri pe oră, ofertă care este întâlnită în intervalul 13:00-14:00.

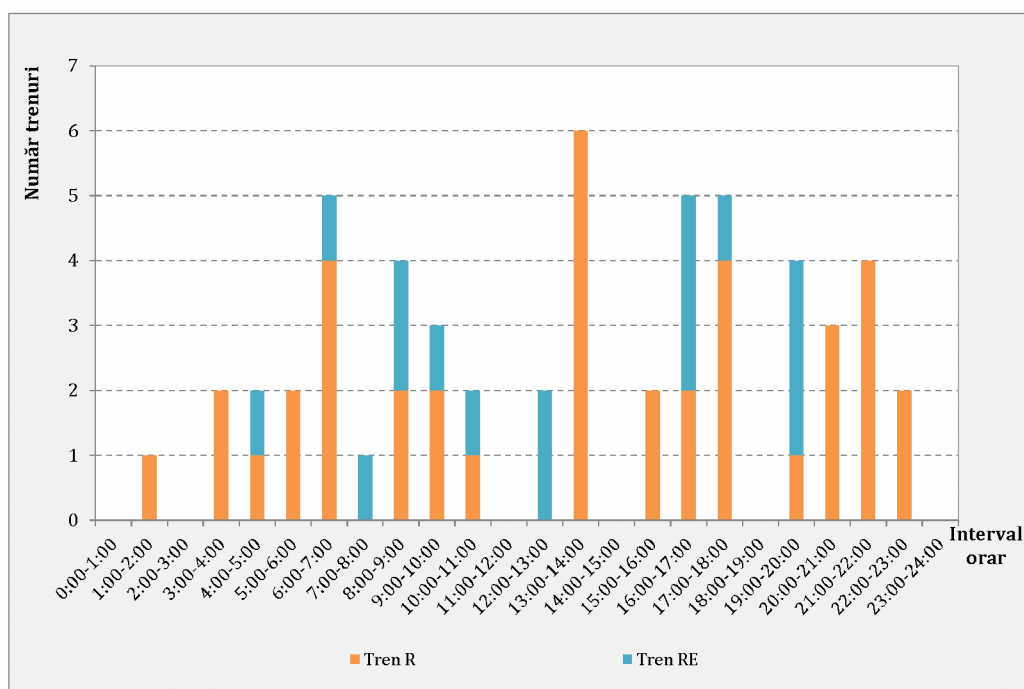


Figura 2.36. Distribuția ofertei de transport, stația Piatra-Olt. Sursa datelor: CFR Călători.

Pe lângă stația Piatra-Olt, la nivelul teritoriului de analiza trenurile au punct de plecare/ sosire și în halta Criva și stația de cale ferată Slătioara amplasate pe linia principală 101. În decursul unei zile lucrătoare halta Criva este tranzitată de 14 trenuri de rang Regio, iar stația Slătioara de 12 trenuri de rang Regio (figurile 2.37 și 2.38).

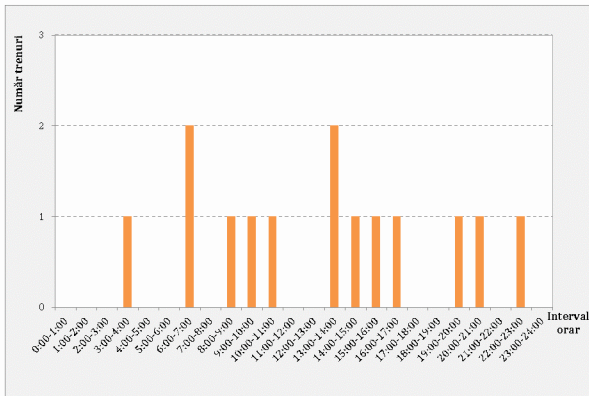


Figura 2.37. Distribuția ofertei de transport, stația Criva h. Sursa datelor: CFR Călători.

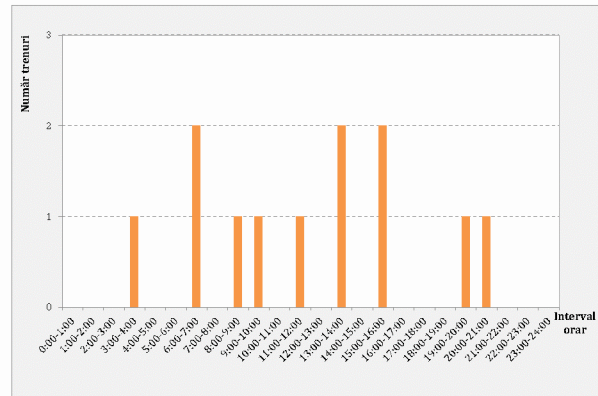


Figura 2.38. Distribuția ofertei de transport, stația Slătioara. Sursa datelor: CFR Călători.

Conform Documentului de Referință al Rețelei C.F.R., Anexa 34.a, versiunea 12.1.1, stația Piatra-Olt este stație de gradul I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri, iar Slătioara este haltă de mișcare amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri. Amplasarea stațiilor de cale ferată la nivelul teritoriului de analiză este prezentată în figura 2.39.

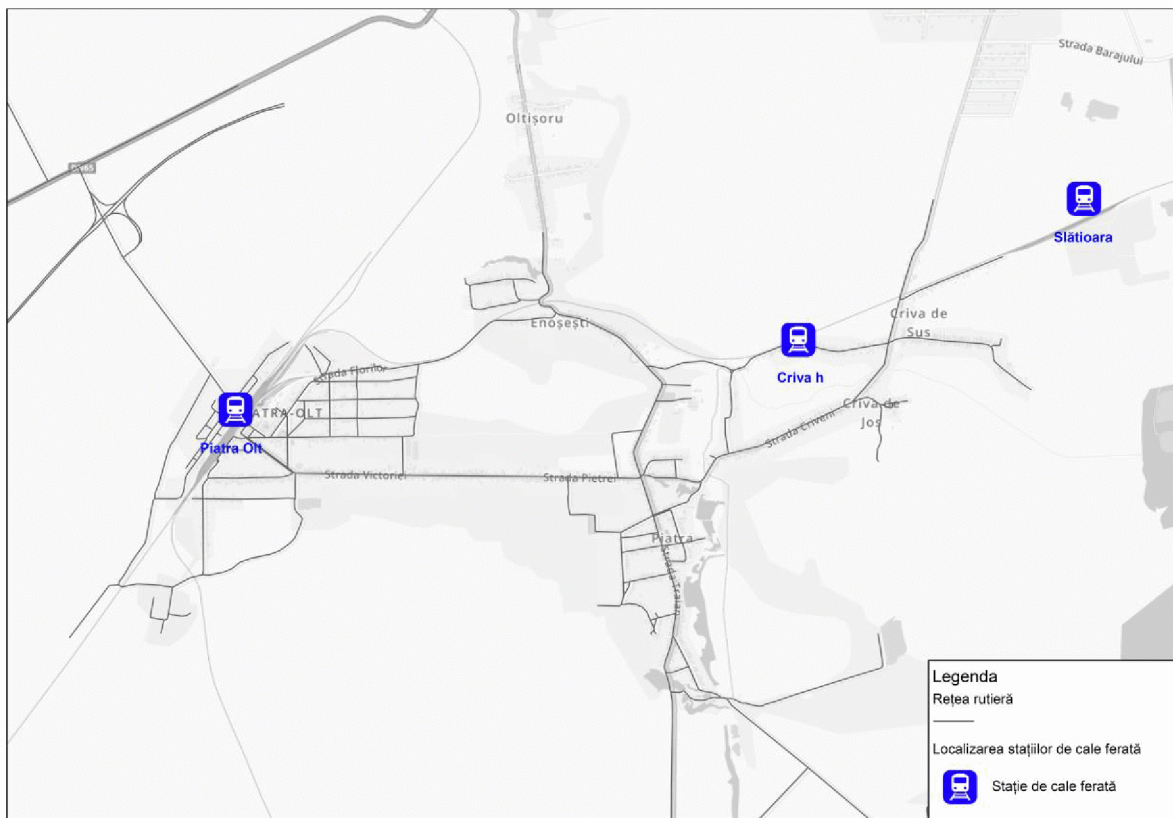


Figura 2.39. Localizarea stațiilor de cale ferată în Orașul Piatra-Olt.

În ceea ce privește cererea de transport, potrivit datelor puse la dispoziție de operatorul de transport feroviar C.F.R. Călători, valoarea medie anuală a călătorilor urcați și coborâți care au tranzitat stația Piatra-Olt în perioada 2017-2021 este 4.862 urcări și 19.993 coborâri (figura 2.40).

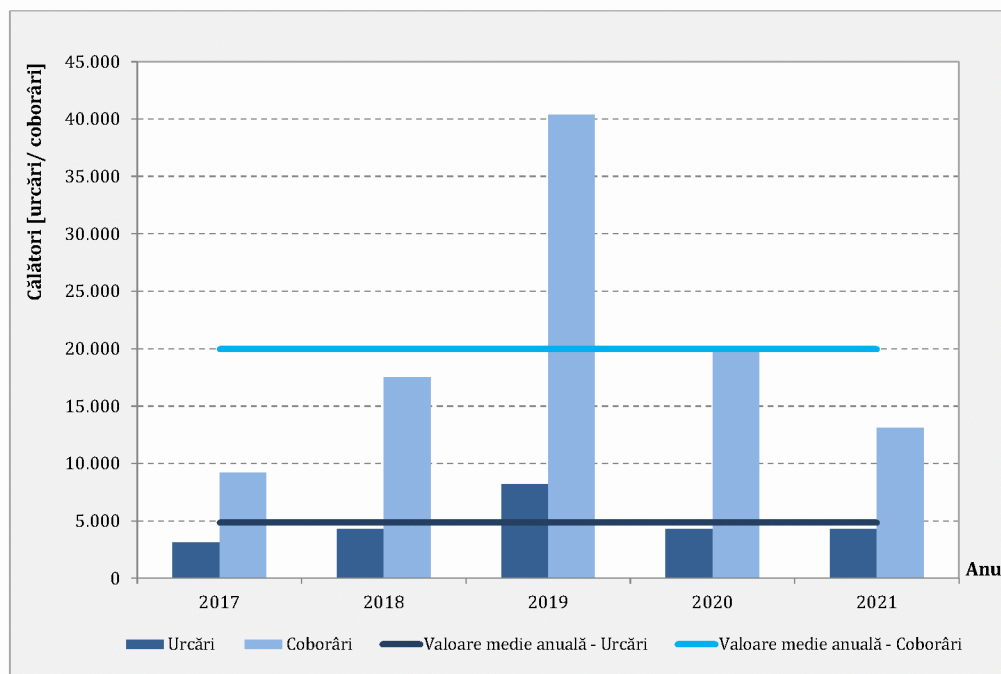


Figura 2.40. Variația anuală a numărului de călători – stația Piatra-Olt, 2017-2021.

Variația lunară a numărului de călători (urcați și coborâți) înregistrați în stația Piatra-Olt, specifică anilor 2019 și 2021, este reprezentată în figurile următoare.

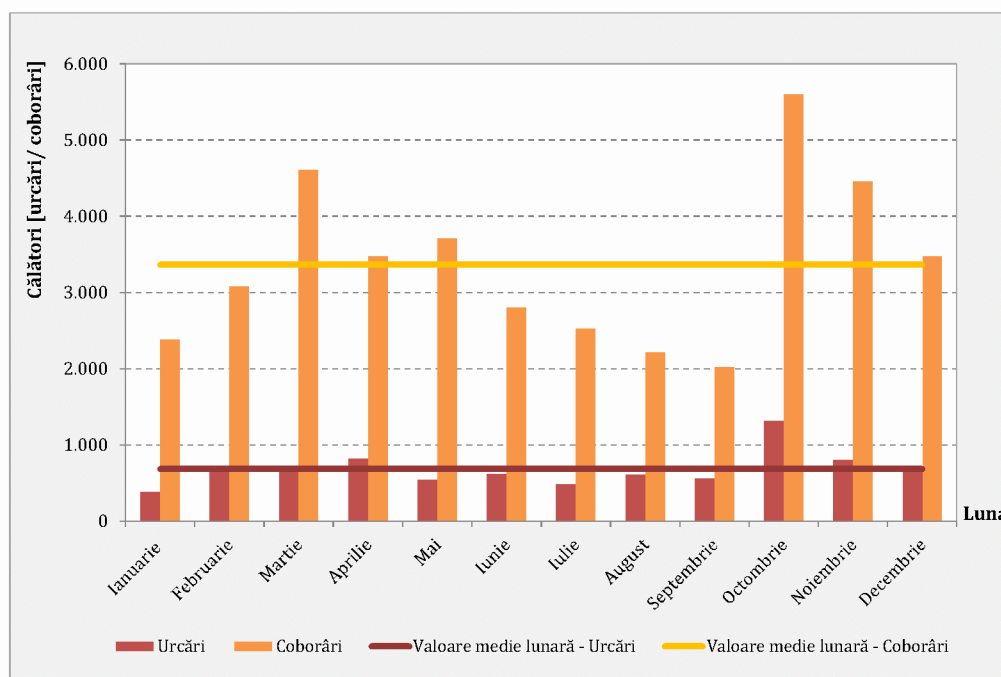


Figura 2.41. Variația lunară a numărului de călători – stația Piatra-Olt, 2019.

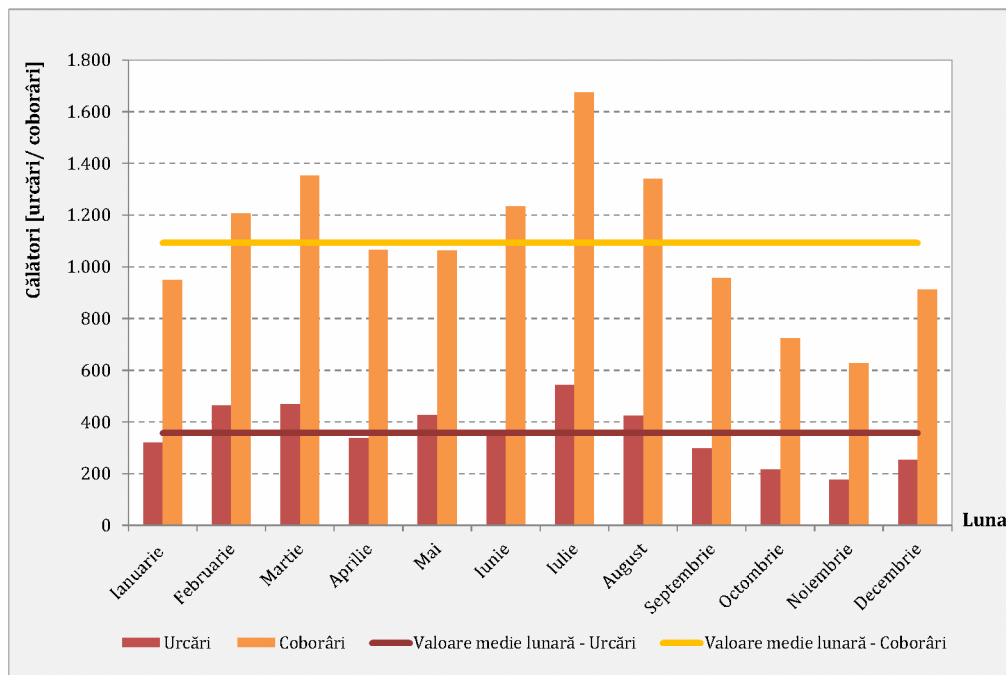


Figura 2.42. Variația lunară a numărului de călători – stația Piatra-Olt, 2021.

Se observă că numărul maxim de călători s-a înregistrat în luna octombrie 2019, respectiv luna iulie 2021, în timp ce valoarea minimă a fost înregistrată în lunile ianuarie 2019 și noiembrie 2021.

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

- lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Orașul Piatra-Olt (care să funcționeze în baza regulamentului CE 1370);
- lipsa unui terminal de transport;
- existența unor stații de transport public județean care prezintă deficiențe privind amenajările pentru călători;
- accesibilitate teritorială redusă a sistemului de transport public existent;
- lipsa transportului interjudețean și în regim de taxi;
- atractivitate ridicată a transportului feroviar în stația Piatra-Olt.

2.4. Transport de marfă

Principalul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Orașului Piatra-Olt este cel rutier.

Circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată (M.T.M.A.) depășește 7,5 tone este permisă pe traseele drumurilor: Dex 12, DN 64, DN 65, DJ 677, DC 13

și străzilor Muncii și Depozitelor (figura 2.43). Cu excepția drumului expres Dex 12 și drumului național DN 65 care sunt în afara teritoriului intravilan, celelalte trasee tranzitează zone în care sunt concentrate atât funcțiuni de locuire, cât și funcțiuni socio-economice și administrative, caracterizate de atractivitate ridicată a fluxurilor de pietoni (figura 2.44), constituind o disfuncție majoră la nivel local.

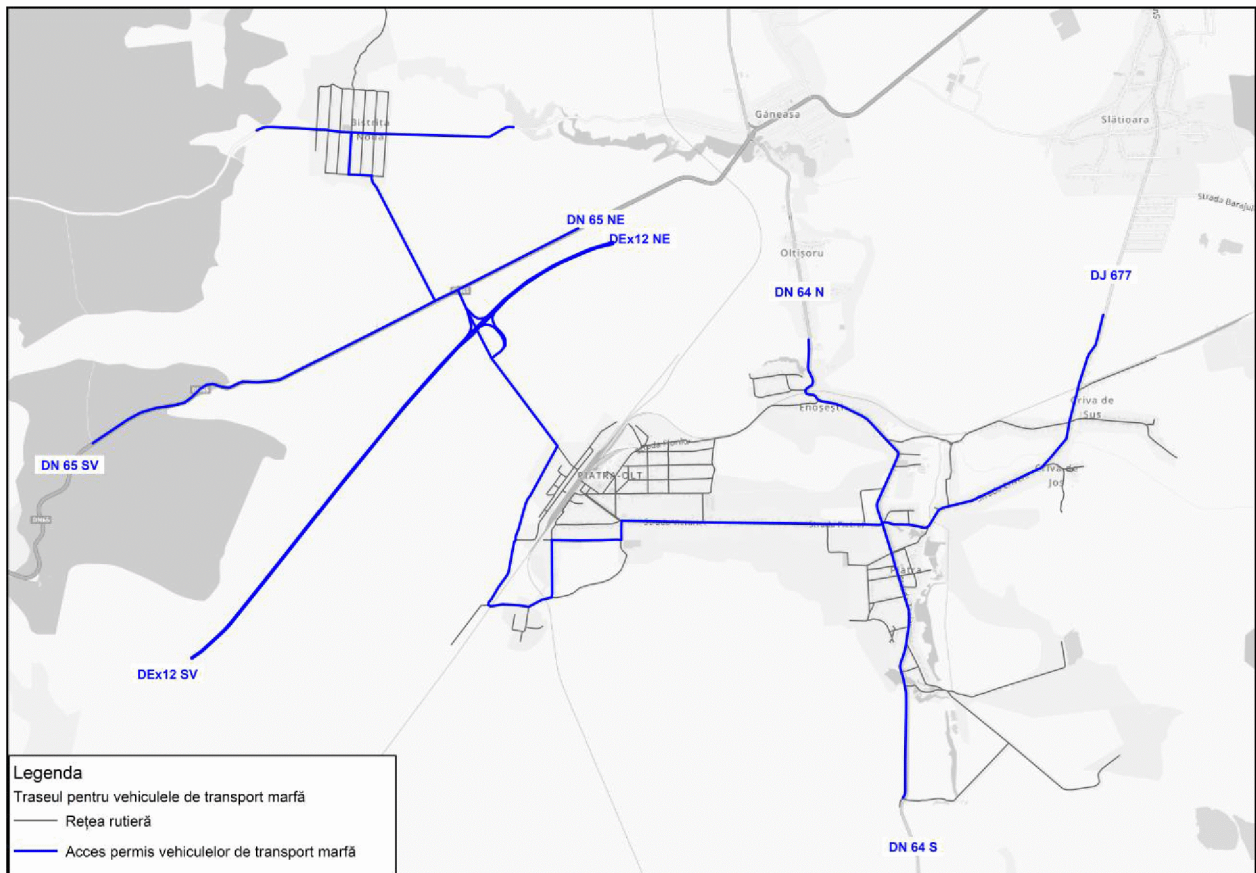


Figura 2.43. Trasee utilizate de vehiculele de marfă.



Figura 2.44. Traversarea zonelor de locuințe/ funcțiuni socio-economice de vehiculele grele de marfă.

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

Conform datelor de trafic monitorizate cu ocazia întocmirii prezentului plan (Capitolul 3), în medie, în decursul unei zile lucrătoare, aproximativ 1100 autovehicule de marfă (ușoare și grele) utilizează Dn 64 în localitatea Piatra. Lipsa unei variantei de ocolire a Orașului Piatra-Olt pe latura de est conduce la înregistrarea acestui trafic de tranzit prin intravilanul localității, degradând calitatea vieții locuitorilor prin efectele externe pe care le creează.

În ceea ce privește transferul intermodal de marfă, acesta poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar. Cel mai apropiat terminal multimodal este amplasat în Craiova. Din figura 2.45, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul rețelei naționale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză această soluție de transport este slab dezvoltată.

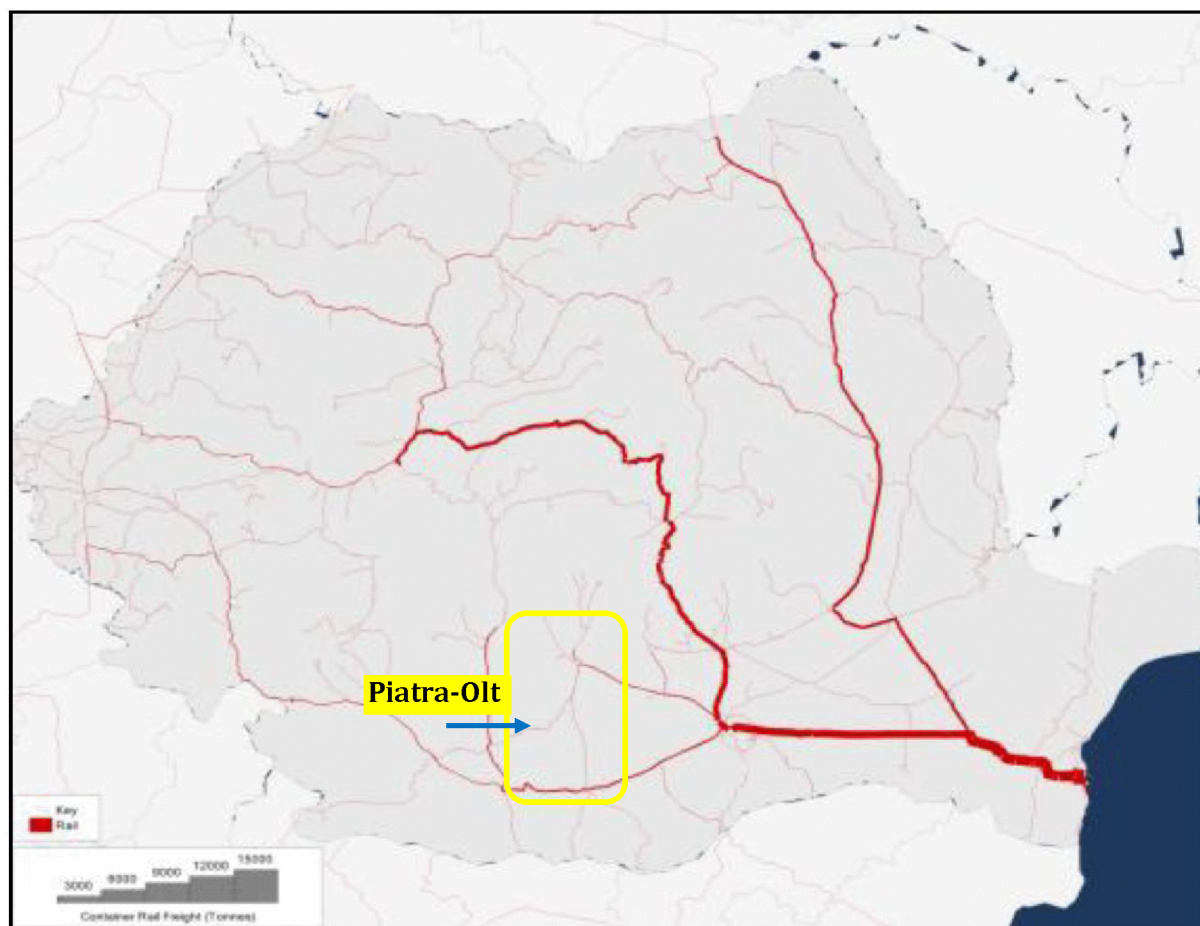


Figura 2.45. Fluxul de transport feroviar de containere, tone.

Sursa: Master Planul General de Transport al României, 2016.

Activitatea de transport de marfă în Orașul Piatra-Olt, exprimată prin numărul trenurilor de marfă, care au tranzitat anual această stație în perioada 2015-2019 este prezentată în figura

2.46. În anul 2015 a fost înregistrată valoare maximă, de 10.581 trenuri, iar în anul 2018 valoarea minimă, de 6.785 trenuri. Anul 2019 a înregistrat volume de trafic cu aproximativ 6% mai mici decât media anuală – 8.794 trenuri.

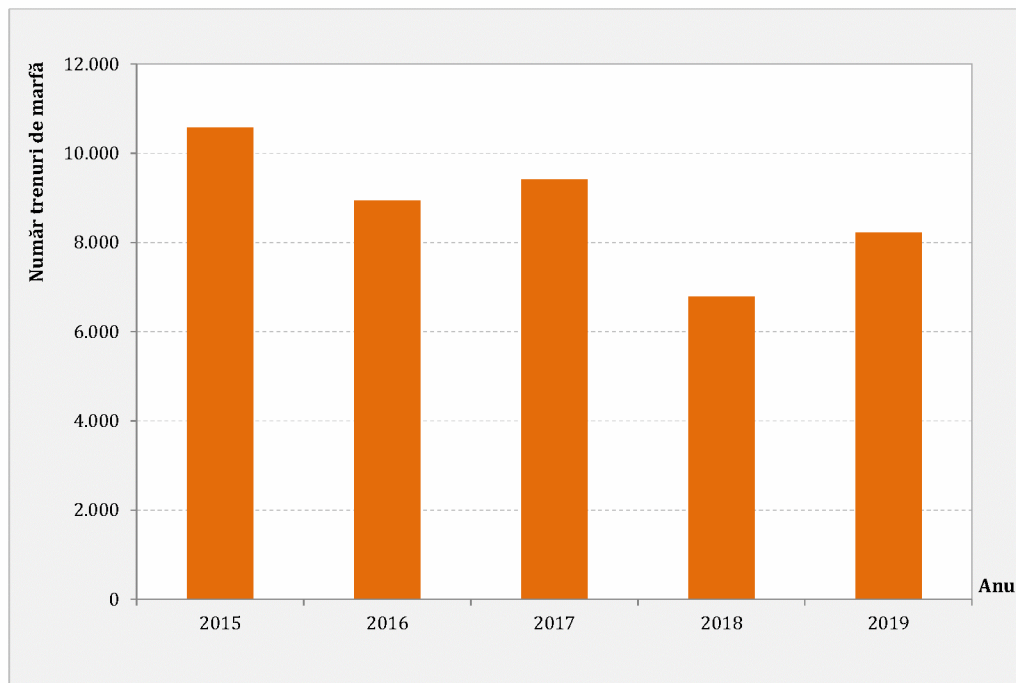


Figura 2.46. Numărul trenurilor de marfă – Orașul Piatra-Olt. Sursa datelor: www.citadini.ro.

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

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

- sunt instituite restricții privind circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 7,5 tone pe străzile din interiorul cartierelor de locuințe;
- lipsa unei variante de ocolire, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone utilizate frecvent de pietoni și bicicliști;
- nu sunt reglementate aspecte privind logistica urbană.



2.5. Mijloace alternative de mobilitate

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

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

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

Rețeaua de transport rutier a Orașului Piatra-Olt este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală. În situația actuală, întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare (figura 2.47), respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de cetățeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar și sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare, care lipsesc sau care sunt afectate de diferite obstacole (figura 2.48).

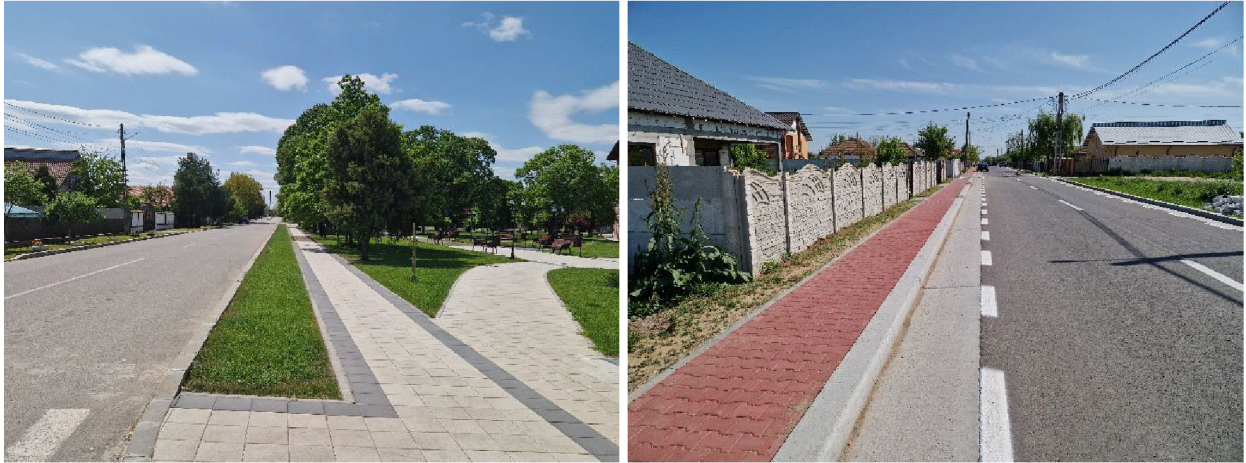


Figura 2.47. Trotuare în stare bună (exemplificare).



Figura 2.48. Trotuare în stare necorespunzătoare sau care lipsesc (exemplificare).

Situația trotuarelor pe drumurile principale care fac legătura orașului cu satele componente este reprezentată în figura de mai jos. Se remarcă faptul că aproximativ 94% din rețea nu dispune de trotuare. Lipsa acestora afectează accesibilitatea și nivelul de siguranță a circulației, și totodată împiedică susținerea deplasărilor nemotorizate.

Referitor la infrastructura pietonală din zonele aglomerate, principala problemă este generată de lipsa locurilor de parcare, care produce consecințe negative privind accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarele sunt utilizate pentru parcare a autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe carosabil sau să se strecoare printre autovehicule.

O altă situație întâlnită frecvent este în zona locuințelor de tip casă, unde autovehiculele sunt parcate la poartă, pe trotuar, caz în care pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe partea carosabilă, generând probleme de siguranță circulației. Redarea spațiului public către cetățeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcare nereglementară, măsură fezabilă numai în situația oferirii unei alternative pentru cei care în prezent parchează vehiculele pe spații cu altă destinație – locuri de parcare amenajate astfel încât impactul asupra spațiului public să fie minim. În figura de mai jos sunt exemplificate astfel de situații.

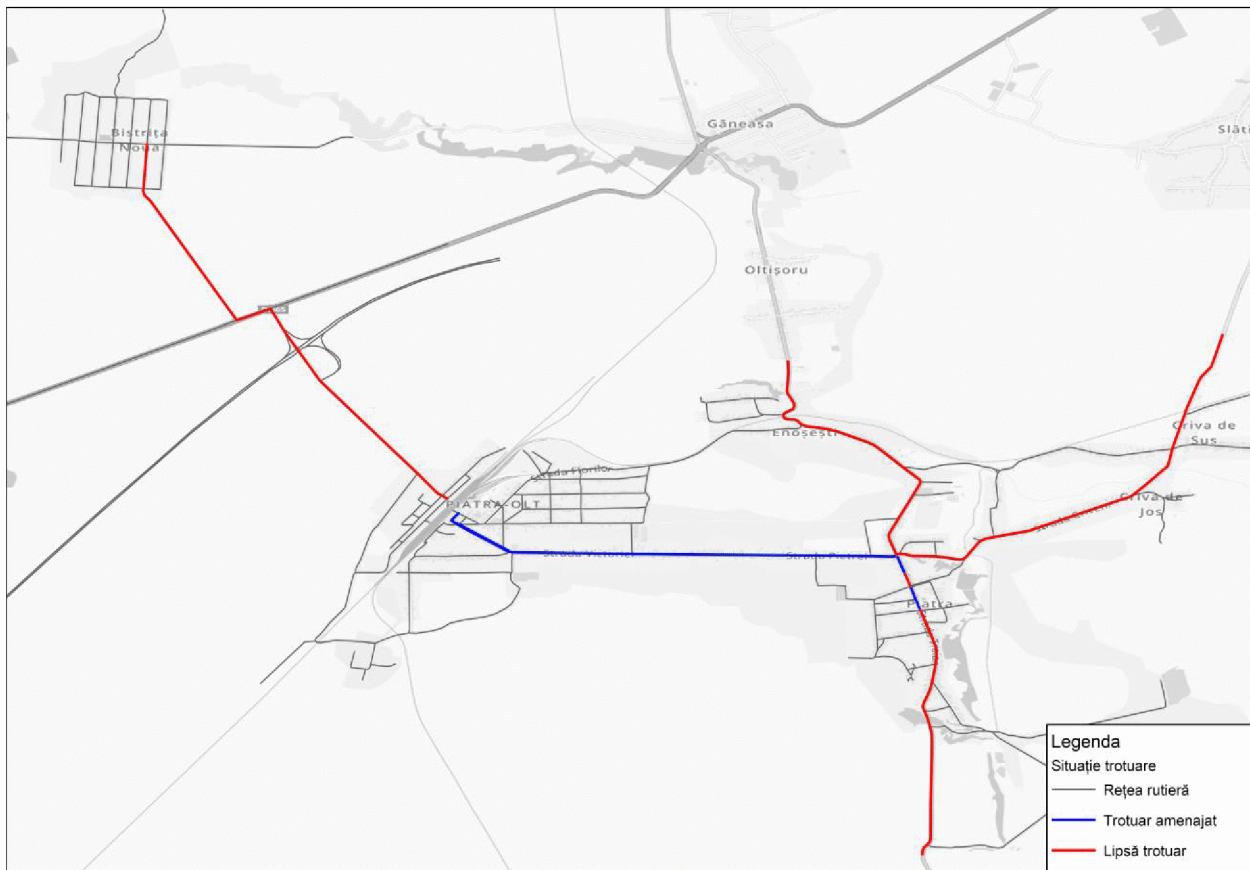


Figura 2.49. Situație trotuare – Orașul Piatra-Olt.



Figura 2.50. Trotuare acaparate de autovehicule parcate (exemplificare).

În ceea ce privește facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane însoțite de copii, etc.), la nivelul rețelei de transport au fost identificate zone în care sunt implementate soluții de îmbunătățire a accesibilității (borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare) – figura 2.51.



Figura 2.51. Treceri de pietoni accesibilizate (exemplificare).

Totodată, în situația actuală, există în continuare zone cu deficiențe de accesibilitate a spațiului urban – borduri înalte care îngreunează deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă sau a persoanelor însoțite de cărucioare pentru copii/ pentru cumpărături (figura 2.52), însă trebuie menționat aspectul pozitiv de demarare a acțiunilor de accesibilizare a zonelor pietonale.

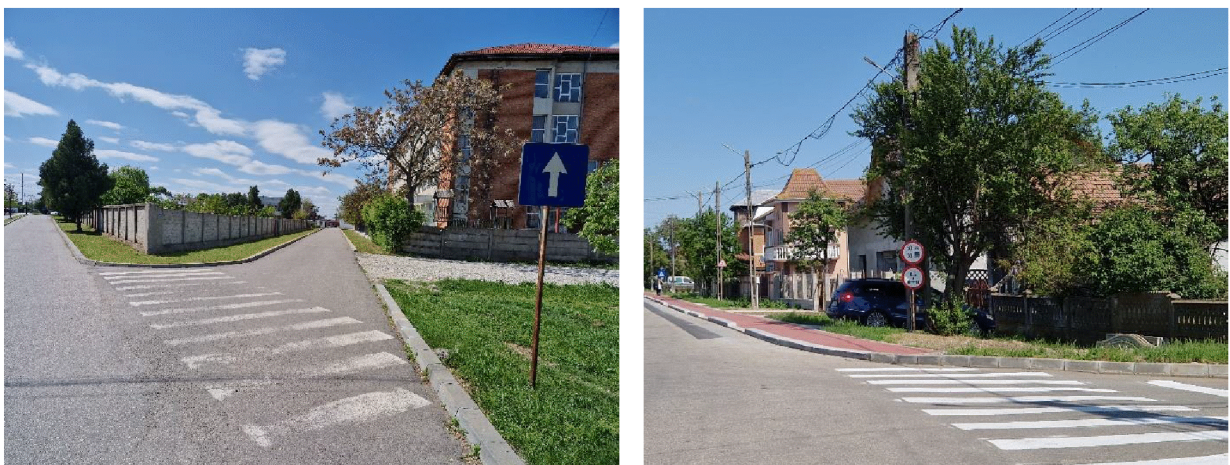


Figura 2.52. Treceri de pietoni greu accesibile (exemplificare).

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

Spațiile publice sunt organizate în mare parte pentru satisfacerea cererii de circulație și parcare a autovehiculelor private ceea ce face ca acestea să fie sărăcite de calitatea peisagistică și ambientală necesară unei bune calități a locuirii.

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportarea statistică a accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că pietonii au fost implicați în 13% din numărul total de accidente. Cauza generatoare de

accidente rutiere vizează pietonii – ”pietoni pe partea carosabilă”, care prin circulația pe partea carosabilă sau prin angajarea în traversare prin locuri neamenjate sau fără să se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă îmbunătățirea sistemului de management al traficului (sistem de semnalizare și reglementare a circulației), se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupă un loc prioritar în categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentând accesibilitate ridicată în rândul populației comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice).

La momentul actual, Orașul Piatra-Olt nu dispune de sistem de transport dedicat ciclismului, circulația bicicletelor desfășurându-se pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor sau pe trotuare, aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic (figura 2.53).

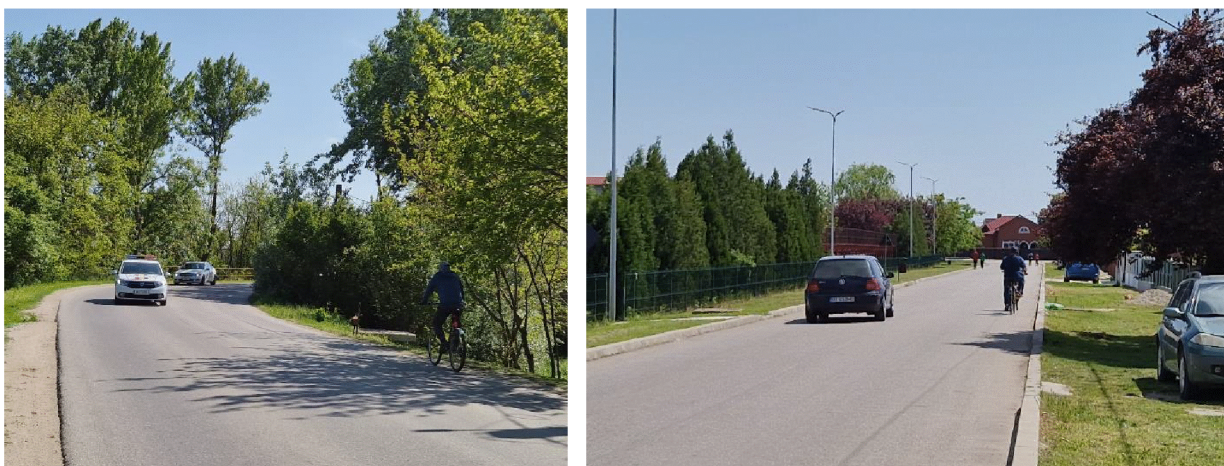


Figura 2.53. *Circulația bicicletelor pe partea carosabilă (exemplificare).*

Benzile/ pistele dedicate circulației bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport în cauză, pentru întregirea acestuia fiind necesare mijloace de transport și tehnici de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe lângă realizarea rețelei este necesară funcționarea unor centre de închiriere a bicicletelor și desfășurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport.

Siguranța deplasării cu acest mod de transport a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliștii au fost implicați în 46% din numărul total accidente. Din analiza statistică realizată a rezultat că ”abaterile bicicliștilor” este cauza de producere a accidentelor rutiere. Ca și în cazul pietonilor, pentru diminuarea acestor aspecte negative,



pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. Potrivit datelor furnizate de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2021 în Orașul Piatra-Olt erau înmatriculate 6 autoturisme cu propulsie hibridă. În situația actuală, la nivelul teritoriului de analiză nu funcționează nicio stație de încărcare cu energie electrică.

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

- lipsa spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space") în zonele de interes pentru locuitori;
- existența problemelor privind accesibilitatea spațiilor pietonale (borduri, alte obstacole);
- existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "pietoni pe partea carosabilă" și "abateri bicicliști";
- lipsa infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulația bicicletelor, centre de închiriere biciclete);
- lipsa infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).

2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluenta circulației și siguranța participanților la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare. La nivelul rețelei majore de circulație sunt amenajate 2 sensuri giratorii (figura 2.54).

Dispozitivele de control al traficului ajută participanții la trafic să evalueze o situație necunoscută, să recunoască și să înțeleagă mesajul de reglementare a circulației, respectiv să identifice cu ușurință traseul pe care doresc să-l parcurgă. În mod ideal, sensul mesajului sau simbolul care apar pe un indicator trebuie să fie evidente pentru conducătorul auto

dintr-o privire, astfel încât atenția lui să nu fie distrasă de la alte activități, precum cea de conducere.

Lipsa unui sistem de management al traficului, care să includă o componenta de organizare a parcărilor însoțită de reguli stricte și penalizare în cazul nerespectării acestora, conduce la utilizarea haotică a infrastructurii, generând aglomerarea traficului și probleme de siguranța circulației (figura 2.55).



Figura 2.54. Sisteme de reglementare a circulației – Orașul Piatra-Olt.

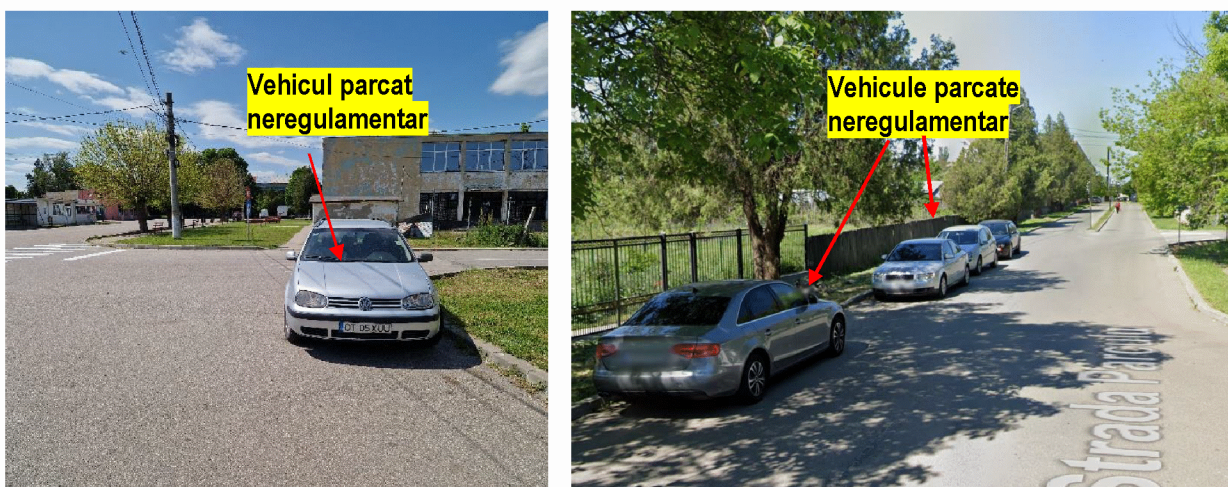


Figura 2.55. Nerespectarea regulilor de circulație (exemplificare).



Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni și unde nu există amenajări speciale pentru pietoni. De asemenea, se va avea în vedere propunerea de soluții smart pentru semnalizarea trecerilor de pietoni din zonele aglomerate.

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

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

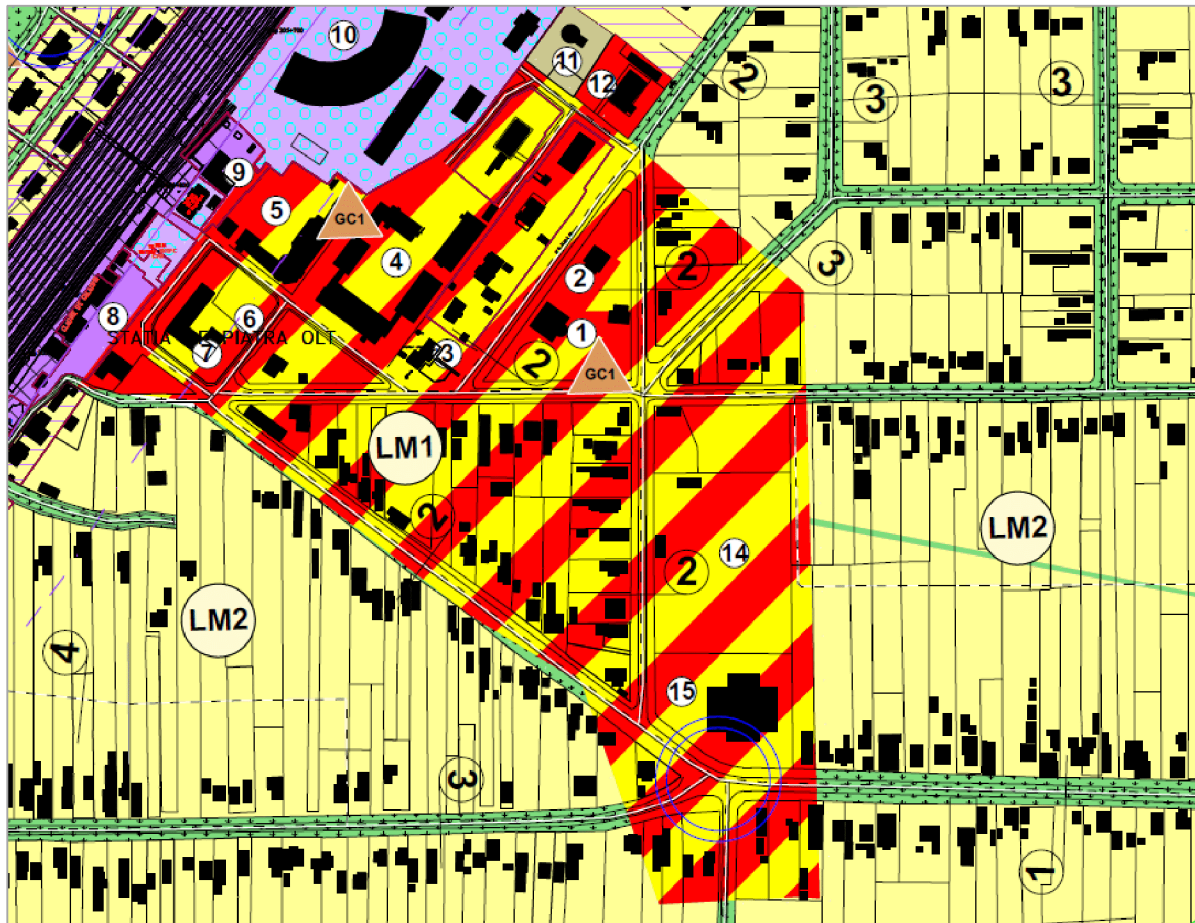
- lipsa zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 30 km/h;
- lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure optimizarea circulației la nivelul rețelei stradale;
- deficiențe în respectarea regulilor de circulație;
- lipsa unui sistem de monitorizare a traficului în timp real.

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

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

2.7.1. Zona centrală

Zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității este zona centrală a Orașului Piatra-Olt cuprinsă în aria delimitată de: Depou locomotive și Depozite SNCFR, Gospodărie Comunală la Nord, Str. Victoriei la Sud, Stadionului și Sala de sport la Est și Zona CFR la Vest (figura 2.56).



LEGENDA

- LIMITE
- LIMITA TERITORIULUI ADMINISTRATIV
- LIMITA TERITORIULUI INTRAVILAN
- LIMITA ZONA CENTRALA
- ZONIFICARE FUNCTIONALA
- ZONA CENTRALA A ORASULUI PIATRA OLT
- L - ZONA DE LOCUIRE
- REGIM DE INALTIME (nr niveluri)
- IS - ZONA INSTITUTII PUBLICE SI SERVICII
- IS1 - SUBZONA INSTITUTII PUBLICE
- IS2 - SUBZONA INSTITUTII DE INVATAMANT
- IS3 - SUBZONA DE CULTE - CULTURA
- IS4 - SUBZONA SERVICIILOR DE SANATATE
- IS5 - SUBZONA COMERT SI PRESTARI SERVICII PENTRU POPULATIE
- A - ACTIVITATI PRODUCTIVE (UNITATI AGRICOLE)
- I - ACTIVITATI PRODUCTIVE (UNITATI INDUSTRIALE)
- C - ZONA CAI DE COMUNICATIE
- CR - ZONA CAI DE COMUNICATIE RUTIERA SI AMENAJARI AFERENTE
- CF - ZONA CAI DE COMUNICATIE FERROVIARA SI AMENAJARI AFERENTE
- ZONA CFR - INFRASTRUCTURA FERROVIARA
- ZONA SNTFC
- ZONA SNTFM
- ZONA CFR - INFRASTRUCTURA FERROVIARA, CU DESTINATIA LOCUINTE
- ZONA CAI DE COMUNICATIE FERROVIARA SI AMENAJARI AFERENTE, EXTRAVILAN
- STATIE TRANSPORT IN COMUN
- SP - ZONA DE SPATII VERZI SI AMENAJATE, TURISM, AGREMENT SI SPORT
- S - SUBZONA SPORT - AGREMENT
- P - SUBZONA SPATIILOR VERZI PLANTATE
- GC - ZONA GOSPODARIE COMUNALA
- GC1 - SUBZONA PLATFORME GOSPODARESTI PRECOLECTARE DESEURI MENAJERE
- GC2 - SUBZONA CIMIRITURILUI
- TE - ZONA PENTRU ECHIPARI EDILITARE
- APE
- DRUMURI/STRAZI IN INTRAVILAN
- DRUMURI JUDETENE
- DRUMURI COMUNALE
- STRAZI MODERNIZATE
- STRAZI PROPUSE PENTRU MODERNIZARE
- 3
- PROFIL STRADAL
- INTERSECTII PROPUSE SPRE MODERNIZARE
- TRAVERSARE LA NIVEL CU CALEA FERATA PROPUSA PENTRU MODERNIZARE
- CONSTRUCTII EXISTENTE
- LIMITE PARCELE
- ZONE DE PROTECTIE/ INTERDICTIE
- ZONA PROTECTIE FATA DE OBIECTIVELE CU VALOARE DE PATRIMONIUL
- ZONA DE PROTECTIE LEA (20KV - 12 m din ax)
- ZONA DE SIGURANTA CONDUCTA PRODUSE PETROLIERE (minim 10 m)
- ZONA PROTECTIE APE (15 m de mal)
- ZONA DE PROTECTIE DRUM JUDETEAN (20 m din axul drumului)
- ZONA DE PROTECTIE DRUM COMUNAL (18 m din axul drumului)
- ZONA DE SIGURANTA CALEA FERATA (20 m din axul liniei)
- ZONA DE PROTECTIE CALEA FERATA (100m din axul liniei)
- INTERDICTIE PERMANENTA DE CONSTRUIRE
- INTERDICTIE TEMPORARA DE CONSTRUIRE PANA LA ELABORARE PUZ
- UTILITATI/ ECHIPAMENTE
- POST TRANSFORMARE
- LEA 20KV
- MAGISTRALA TRANSPORT PRODUSE PETROLIERE (CONPET)
- CALE FERATA

Figura 2.56. Zona centrală a Orașului Piatra-Olt. Sursa: PUG Piatra-Olt.

Zona Centrală conține funcțiuni mixte, reunind obiective administrative, sociale, comerciale, recreaționale și de locuire. În interiorul zonei se identifică concentrarea obiectivelor recreaționale (Station, Sala Sporturilor), comerciale, administrative (Primăria Orașului

Piatra-Olt, Oficiul poștal Piatra-Olt). Aceste obiective atrag fluxuri importante de pietoni și mijloace de transport. În decursul zilelor lucrătoare peisajul urban din zona centrală este predominant de autovehicule în staționare sau în mișcare și fluxuri de pietoni (figura 2.57).



Figura 2.57. Prezența intensă a autovehiculelor și pietonilor în zona centrală (exemplificare).

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

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei zonelor cu nivel ridicat de complexitate sunt prezența intensă a autovehiculelor și pietonilor în zona centrală a Orașului Piatra-Olt.



3. MODELUL DE TRANSPORT

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

Aplicațiile din domeniul transporturilor sunt utilizate cu precădere pentru:

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

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt, s-a realizat un model de transport cu ajutorul căruia vor fi testate scenariile de evoluție socio-economică, demografică, de amenajare a teritoriului și de configurare a rețelei de transport, la orizontul de analiză 2029.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism publicate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 233/2016, specifică faptul că elaborarea unui model de transport în cadrul planurilor de mobilitate urbană este obligatorie pentru localitățile de rang 0 și I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind*



aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, Orașul Piatra-Olt nu se înscrie în aceste categorii.

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

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

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

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

Modelul de transport din cadrul PMUD al Orașului Piatra-Olt include o rețea plurimodală pentru transportul public și privat. Acesta formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (patru pași):

- *decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop;*
- *destinația deplasării;*
- *modul de transport folosit;*
- *itinerariul străbătut într-un interval de timp de referință.*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt, este conceput având anul de bază 2021, următorul orizont de analiză fiind anul 2029. Modelarea este realizată la nivel



MZA (Media Zilnică Anulă) și la nivelul orei de vârf de trafic (determinată conform datelor înregistrate în teren) respectând recomandările ghidului publicat de JASPERS în acest domeniu „The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014”. Din punct de vedere geografic, modelul de transport este elaborat la nivelul teritoriului administrativ al Orașului Piatra-Olt. Relațiile cu teritoriul învecinat sunt surprinse prin intermediul volumelor de trafic aferente drumului expres Craiova-Pitești, drumurilor naționale DN 64 și DN 65, drumului județean DJ 677 și drumurilor comunale DC 12, DC 13, DC 78 și DC 79, care interacționează cu rețeaua stradală din Orașul Piatra-Olt.

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

3.2. Colectarea de date

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

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

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

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

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



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

3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare

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

Obținerea unor informații pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor privind mobilitatea populației, în cadrul cărora se culeg informații cu privire la caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate și specificul deplasărilor pe care le-au efectuat în ziua precedentă interviului. Interviu este structurat în trei părți principale referitoare la:

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

Ancheta a fost realizată pe un eșantion de 1,1% din numărul total de locuitori, în acord cu recomandările din Normele de Aplicare a Legii 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată în iulie 2013.

Detalierea interviului cu privire la comportamentul de mobilitate în acord cu metodologia specifică acestui tip de anchetă sociologică, a avut ca subiecți persoanele cu vâsta de peste 5 ani. Structura pe clase de vârstă a persoanelor intervievate este prezentată în figura 3.1.

Potrivit datelor declarate, în medie, în decursul unei zile lucrătoare, un locuitor din arealul de studiu realizează 1,9 călătorii. Persoanele vârstice efectuează în medie 0,7 deplasări pe zi, în timp ce persoanele aflate în câmpul muncii (25-65 ani) realizează cu puțin peste 2,8 călătorii pe zi.

Din categoria informațiilor generale au fost culese date referitoare la disponibilitatea unui vehicul personal, unul dintre factorii de natură socio-economică cu influențe asupra mobilității (număr de deplasări, alegerea modului de transport). În urma prelucrării datelor culese, rezultă că în medie o gospodărie din arealul de studiu deține 0,9 autoturisme. Din totalul persoanele intervievate 57% au declarat că dețin cel puțin o bicicletă în gospodărie.

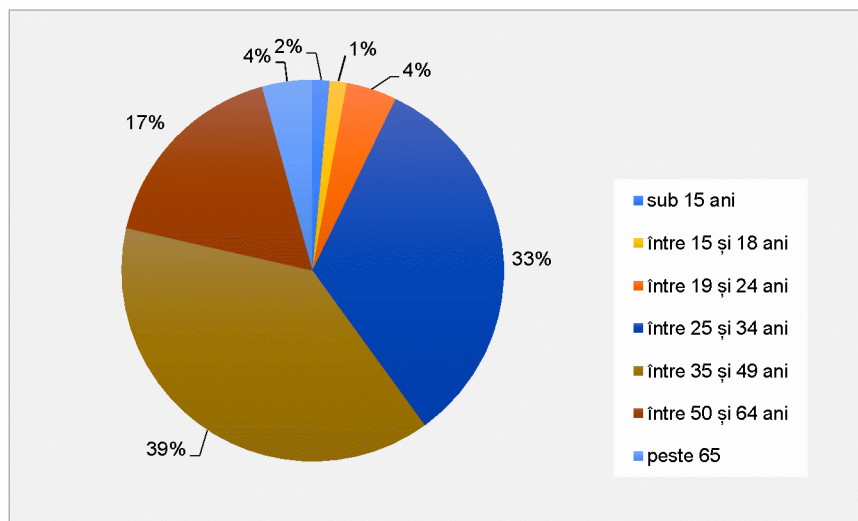


Figura 3.1. Distribuția pe clase de vârstă a persoanelor anchetate.

Pe lângă factorii analizați, decizia de efectuare a unei călătorii și modul de transport ales sunt influențate și de accesibilitatea sistemului de transport public. În cadrul anchetei efectuate s-a solicitat respondenților să estimeze durata deplasării de la reședință până la cea mai apropiată stație de transport public. Valoarea medie rezultată la nivelul întregului eșantion este de 9 minute, în timp ce valoarea maximă declarată a fost de 30 minute.

În cadrul anchetei au fost indicate 7 scopuri principale ale călătoriilor, completate de unul general pentru călătoriile în alt scop decât cele specificate, respectiv: *Serviciu; Interes de serviciu; Educație; Ducere/ aducere copii la/de la școală; Cumpărături; Recreere (plimbări, vizită, agrement); Întoarcere la domiciliu; Altul*. Proporția călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menționate este reprezentată în figura 3.2. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru a ajunge la serviciu (35% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (28% din călătorii) și de cele efectuate în alte scopuri decât cele menționate (15% din călătorii).

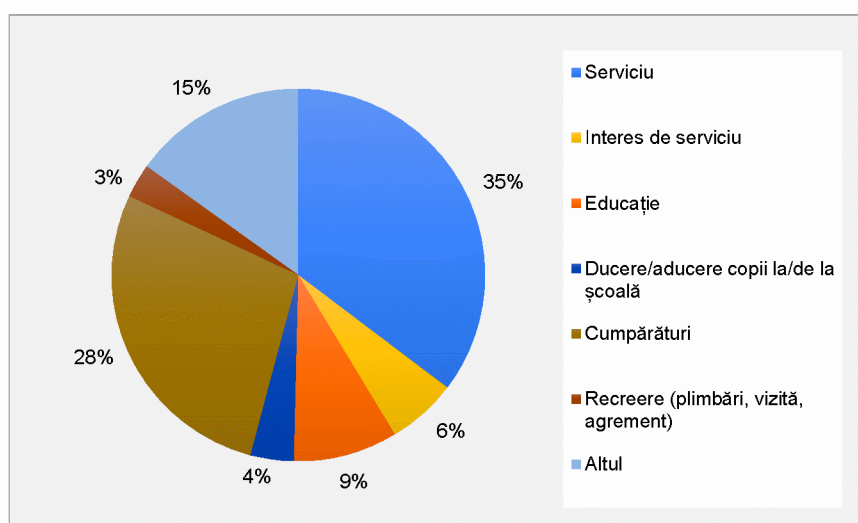


Figura 3.2. Distribuția călătoriilor după scop.

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

În cadrul anchetelor în gospodării au fost predefinite modurile de transport specifice arealului de studiu din care respondentul le-a indicat pe cele utilizate pentru fiecare călătorie declarată. Acestea sunt: *Pietonal*, *Bicicleta*, *Autoturism în calitate de șofer*, *Autoturism în calitate de pasager*, *Maxi-taxi (microbuz)* și *Altul*. Distribuția călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 3.3.

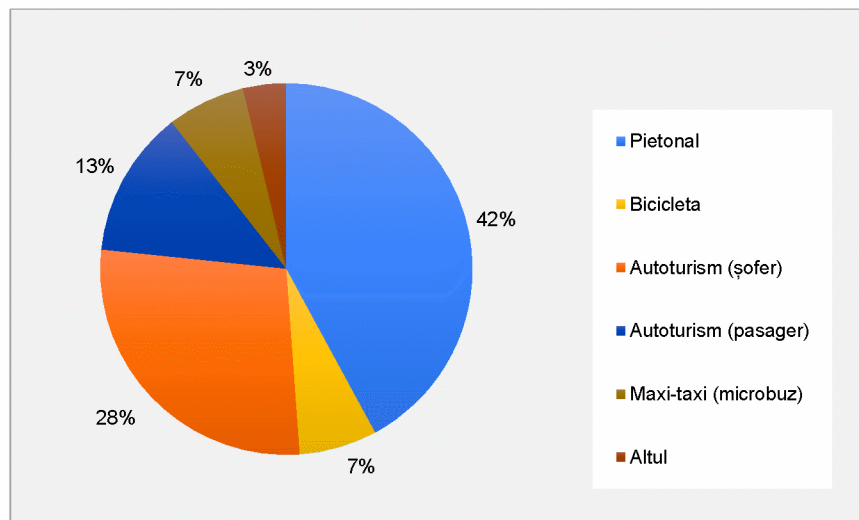


Figura 3.3. Distribuția modală a călătoriilor.

Amplasarea reședințelor în raport cu localizarea activităților socio-economice, administrative, comerciale, respectiv lipsa unui serviciu de transport public local facilitează deplasările pietonale în interiorul unității administrativ-teritoriale, fapt care se demonstrează prin ponderea ridicată a utilizării acestui mod de transport, de 42%. Următorul mod de deplasare care apare în preferințele utilizatorilor este autoturismul. Valorile ridicate ale indicelui de motorizare se reflectă în ponderea de utilizare a autovehiculelor la nivel local. Este folosit pentru 28% din totalul deplasărilor, în situația în care respondentul a fost conducător auto și pentru 13% din deplasări, în situația în care respondentul a utilizat acest mijloc de transport în calitate de pasager.

După deplasările realizate pe jos și cu autovehiculul personal, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează transportul public județean și bicicleta reprezintă ponderi de 7% din totalul călătoriilor zilnice.

În cazul în care conducătorul auto nu se deplasează singur, numărul mediu de ocupanți într-un autoturism este 2,2.

Durata medie a deplasării, considerând toate modurile de transport disponibile a fost de 14 minute.

Principalele probleme semnalate de respondenți sunt: lipsa trotuarelor și a pistelor pentru biciclete, insuficiența locurilor de parcare, traficul greu prin oraș.



Din răspunsurile referitor la modul de transport utilizat frecvent pentru deplasarea în zona centrală, a rezultat că în prezent predomină autoturismul, urmat de cel pietonal.

Rugați să indice orice alte măsuri/ proiecte/ intervenții care vor contribui la rezolvarea problemelor și satisfacerea nevoilor de mobilitate de la nivelul Orașului Piatra-Olt și/ sau localitățile componente, majoritatea respondenților au precizat următoarele: amenajarea de trotuare, modernizarea infrastructurii rutiere, amenajarea de piste de biciclete, amenajarea de locuri de parcare, dezvoltarea transportului public.

3.2.2. Date privind volumele de trafic

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

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

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

În cadrul prezentului studiu datele de trafic au fost culese prin metoda neintruzivă, care constă în contorizare manuală. Operatorii au utilizat formulare de înregistrare în care au notat numărul și tipul autovehiculelor care tranzitează elementul de infrastructură monitorizat (secțiune de stradă sau braț de intersecție). Prin această metodă s-a putut realiza o monitorizare detaliată a traficului rutier pe număr de vehicule (mărimea fluxului de trafic), tipuri de vehicule (structura fluxului de trafic) și direcțiile de deplasare.

Posturile de contorizare au fost amplasate în puncte-cheie din cadrul rețelei rutiere, așa cum se poate observa din figura 3.4. Astfel, au fost făcute contorizări în 6 posturi pe durata a 9 ore (în intervalele orare 07:30 – 12:30 și 13:30 - 17:30).

În scopul corelării cu valorile de trafic caracteristice rețelei majore de transport din arealul de studiu, au fost utilizate valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe sectoarele drumurilor naționale și județene cu ocazia recensământului general de circulație realizat de către CESTRIN – CNAIR/ Consiliul Județean Olt în anul 2015.

Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în 10 categorii principale (tabelul 3.1). Fluxurile de biciclete au fost surprinse în categoriile de vehicule contorizate în recensămintele de trafic efectuate.

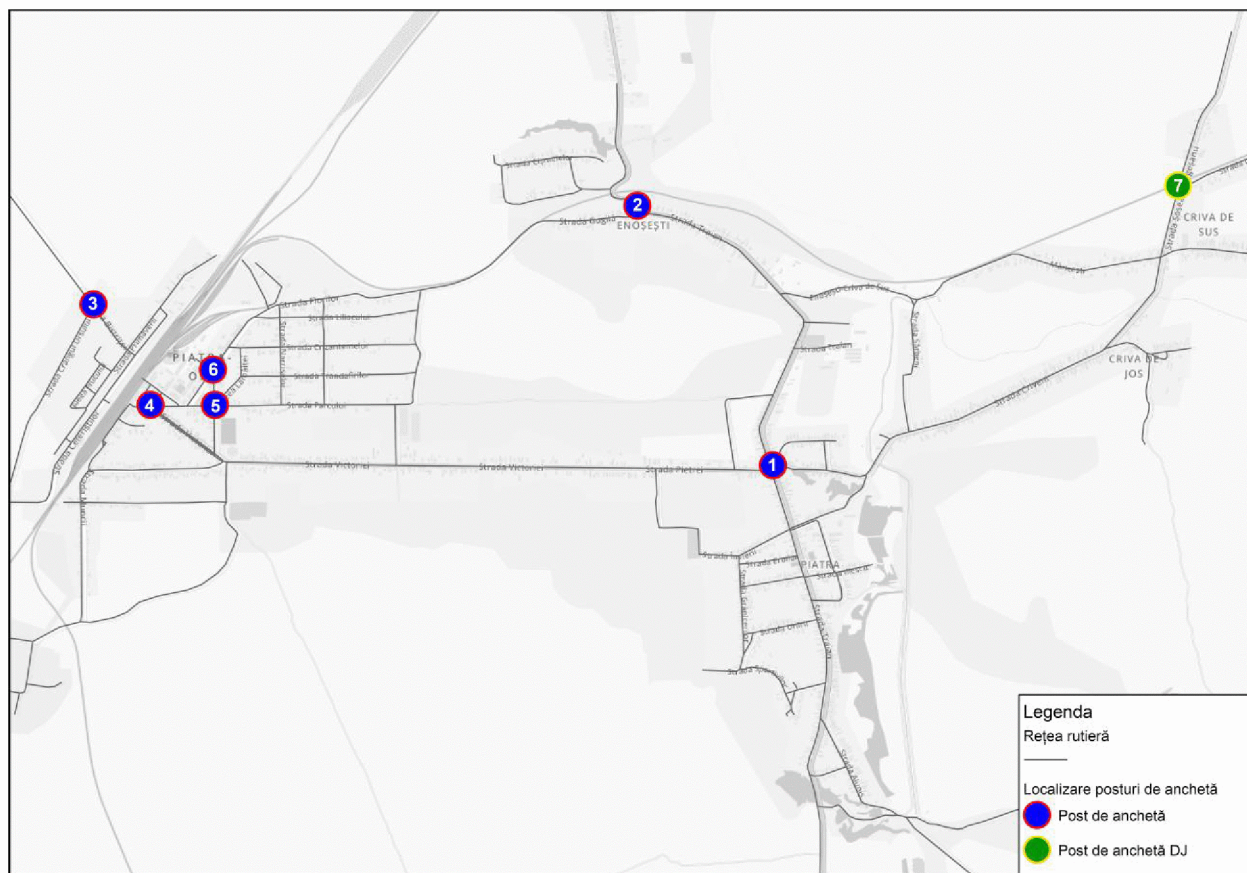








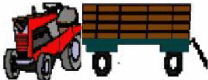
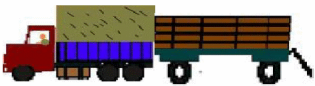


Figura 3.4. Amplasarea posturilor de anchetă.

Tabelul 3.1. Categoriile de vehicule contorizate.

Nr. crt.	Categorie	
1./ 1'.		Biciclete / Motociclete, scutere, etc.
2.		Autoturisme
3.		Microbuze călători
4.		Autocamionete și autospeciale cu MTMA ≤3,5 tone
5.		Autocamioane și derivate cu 2 axe

Nr. crt.	Categorie	
6.		Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 axe
7.		Vehicule articulate (tip TIR) și remorchere cu trailer, cu peste 4 axe
8.		Autobuze și autocare
9.		Tractoare cu/fără remorcă și vehicule speciale
10.		Autocamioane cu 2, 3 sau 4 axe cu remorcă (tren rutier)

Spre exemplificare, în figurile 3.5. – 3.8. sunt prezentate distribuțiile temporale ale numărului de vehicule contorizate, pe categorii, înregistrate în postul de anchetă 1 Intersecție DN 64 –DJ 677 – Str. Pietrei.

POST 1. Intersecție DN 64 – DJ 677 – Str. Pietrei

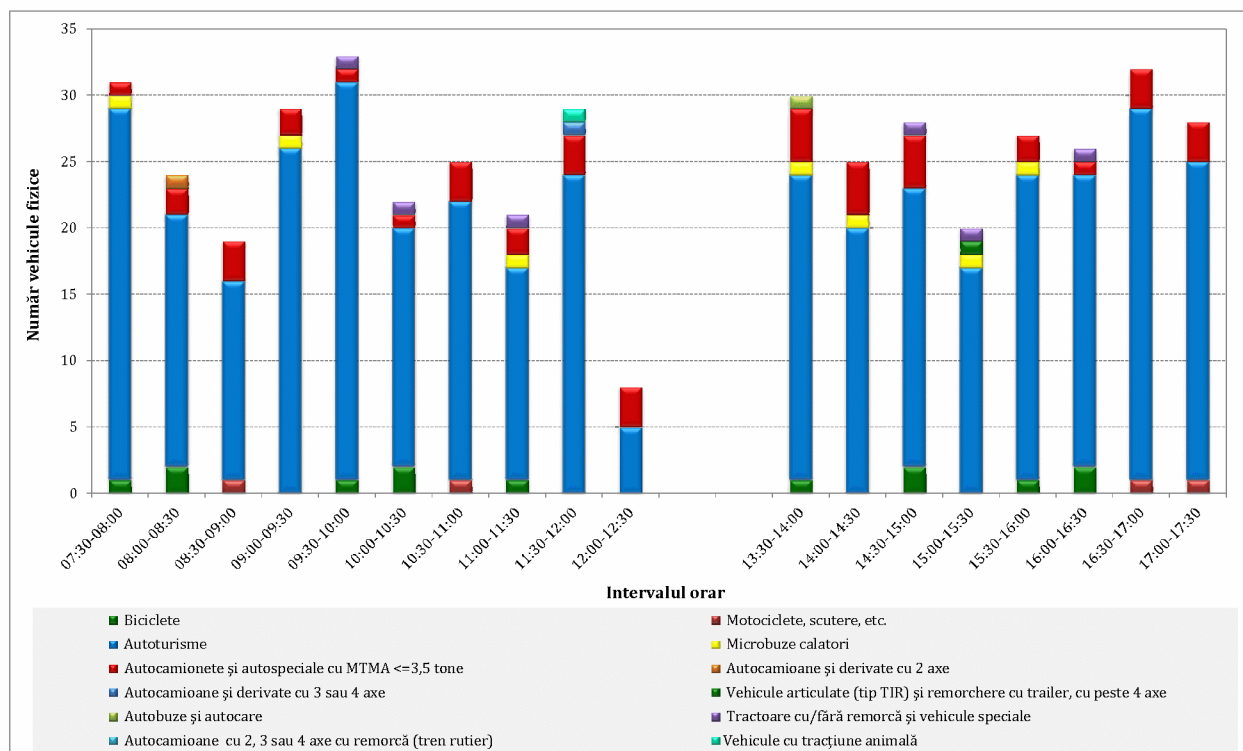


Figura 3.5. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, braț 1 - DJ 677 (Str. Pietrei).

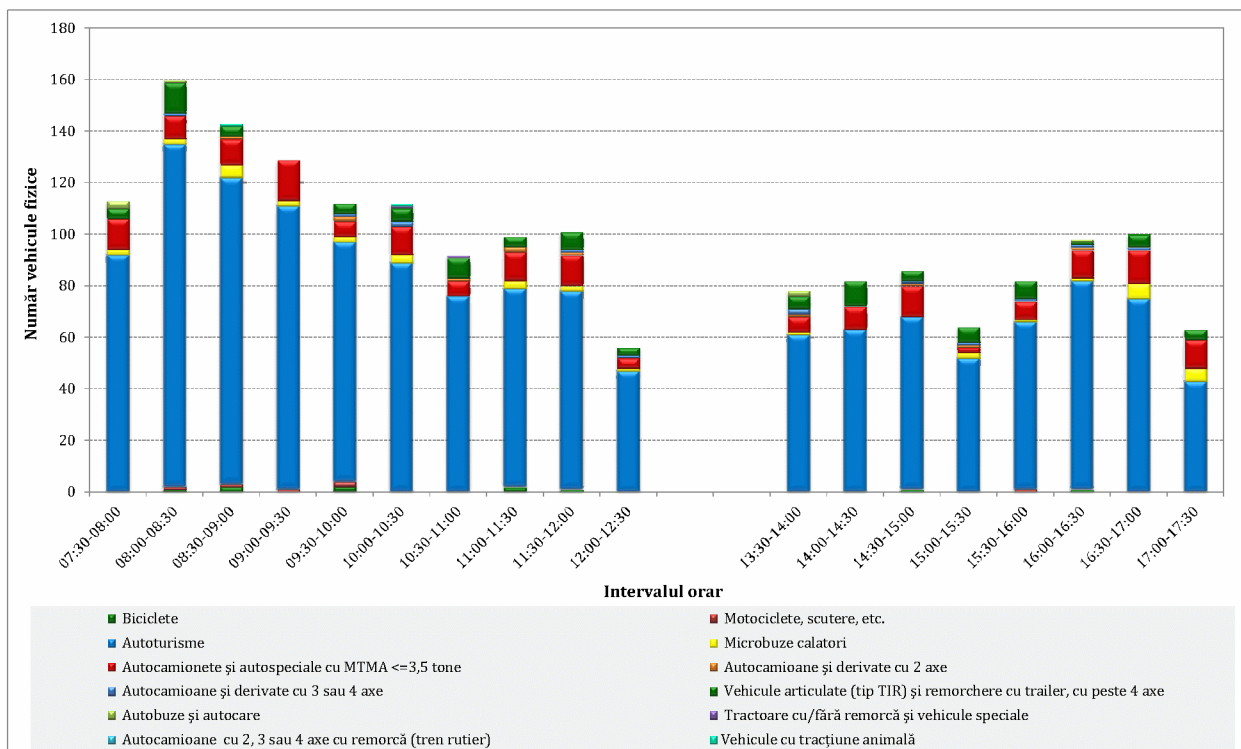


Figura 3.6. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, braț 2 - DN 64 Sud (dinspre Caracal).

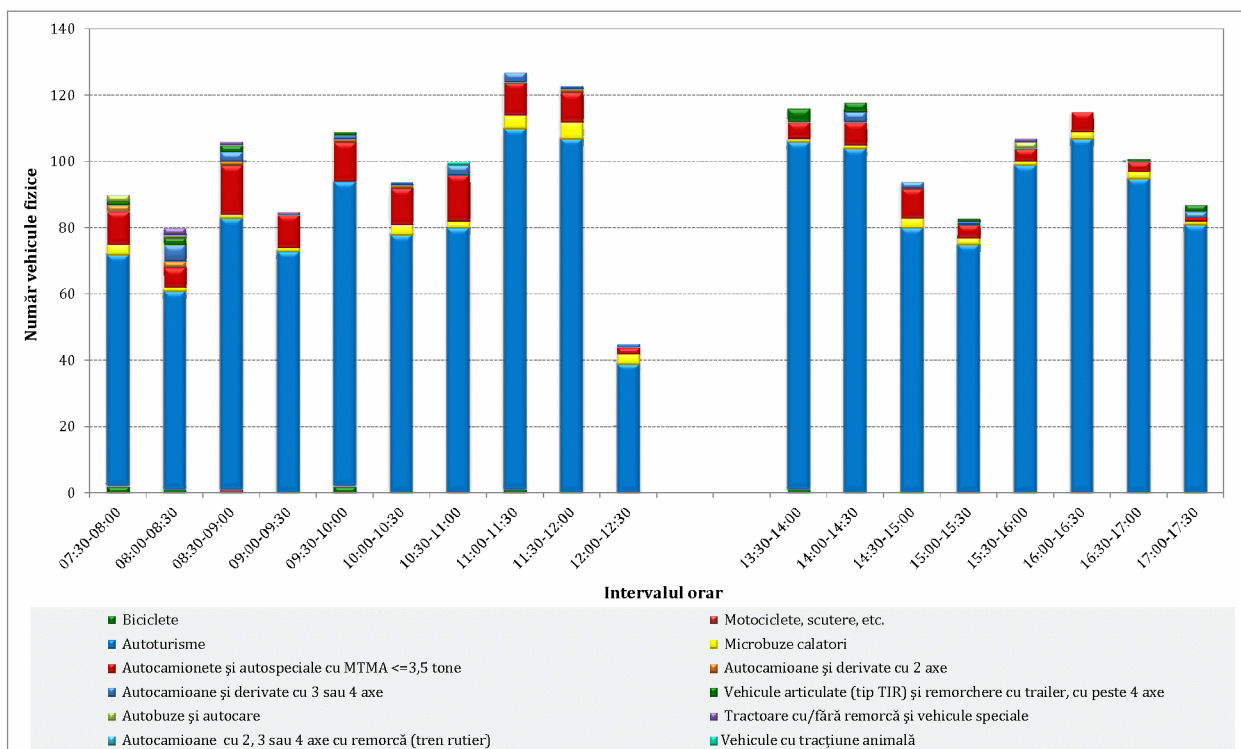


Figura 3.7. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, braț 3 - DJ 677 (dinspre Slatina).

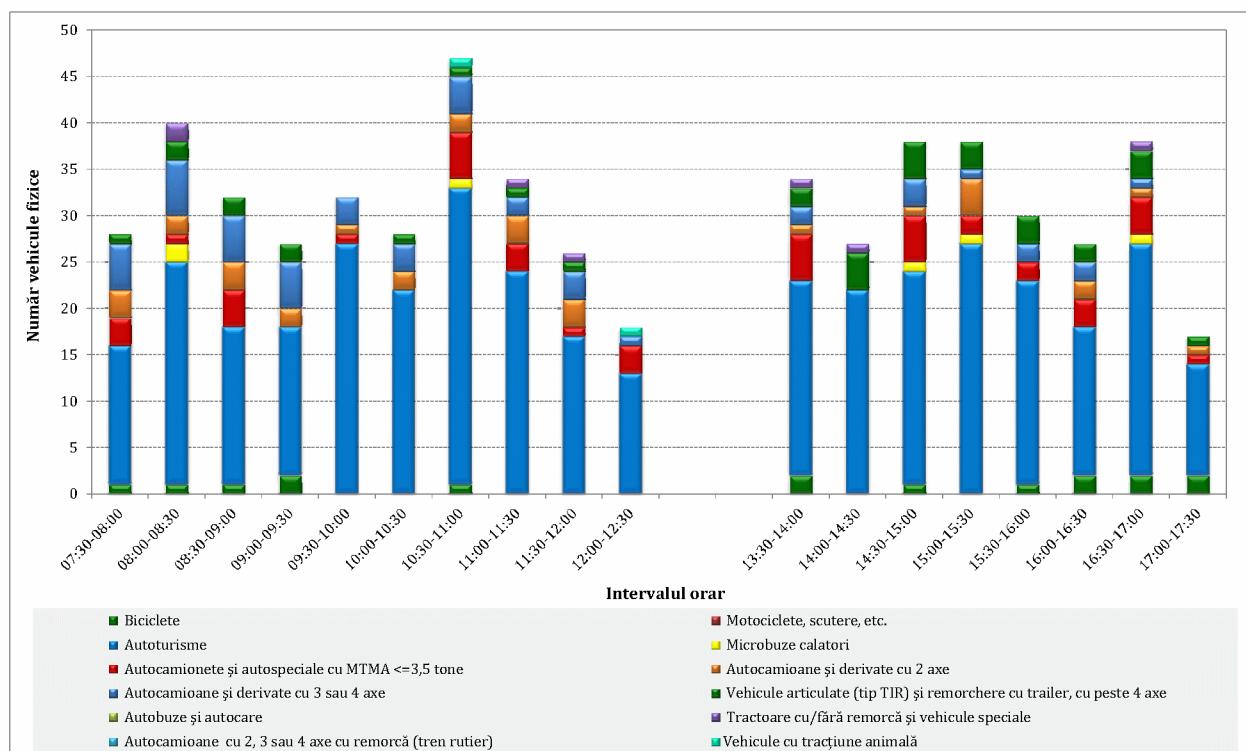


Figura 3.8. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, braț 4 – DN 64 Nord (dinspre Găneasa).

3.2.3. Anchete Origine – Destinație

În scopul colectării unor date relevante necesare pentru estimarea valorilor de trafic de tranzit, precum și pentru calibrarea și validarea modelului de transport, au fost determinate relațiile origine-destinație, pe baza anchetelor de trafic privind originea și destinația deplasărilor.

Baza de date aferentă acestor anchete O-D conține informații rezultate din observarea directă și din răspunsurile date de conducătorii intervievați, asupra următoarelor aspecte:

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

Un aspect important din punct de vedere al mobilității urbane durabile este dat de gradul de încărcare al autoturismelor. Valoarea acestui indicator este mică (în 53,1% din autoturisme se deplasează numai conducătorul), ceea ce se traduce prin număr mare de vehicule regăsite în trafic și cerere ridicată pentru locuri de parcare, constituind o disfuncție a sistemului de mobilitate actual.

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

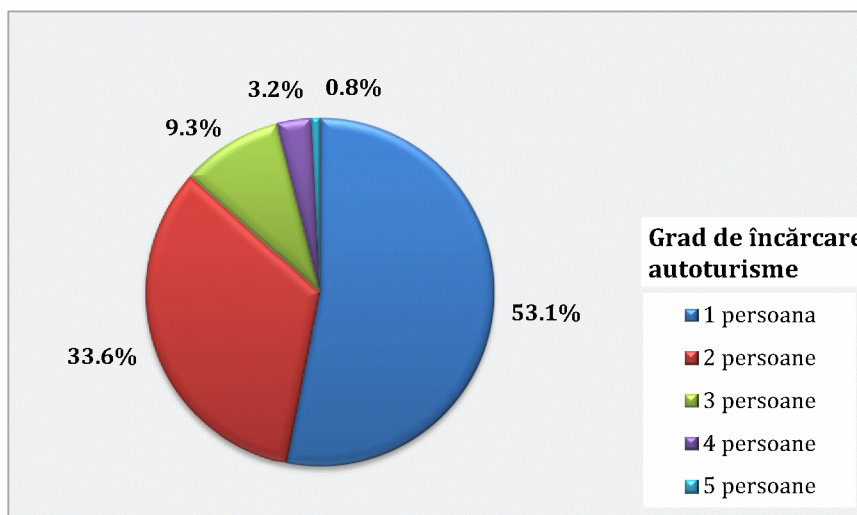


Figura 3.9. Gradul de încărcare al autoturismelor.

În cazul autoturismelor scopurile călătoriilor au fost structurate în trei categorii principale: activități recreative/ turism; afaceri și navetă; alte scopuri.

Potrivit datelor analizate, în decursul unei zile lucrătoare, autovehiculele sunt utilizate în proporție de 59,0% pentru deplasare în scop de afaceri și navetă, în 12,7% din cazuri pentru activități recreative și turism, iar în restul situațiilor (28,3% din numărul total de deplasări) în alte scopuri.

În cazul vehiculelor de marfă au fost identificate tipurile de mărfuri transportate, acestea fiind încadrate în următoarele categorii (figura 3.10):

- 1 - Animale vii și produse de origine animală.
- 2 - Produse de origine vegetală, împletituri din materie vegetală.
- 3 - Grăsimi, ulei animal și vegetal; produse din descompunerea lor.
- 4 - Produse industriale alimentare, băuturi alcoolice și nealcoolice, oțet, tutun.
- 5 - Produse minerale.
- 6 - Produse ale industriei chimice.
- 7 - Materiale plastice și articole din materiale plastic; cauciuc și articole din cauciuc.
- 8 - Echipamente electrice și electronice.

- 9 - Material lemnos și produse din lemn, plută și produse din plută.
- 10 - Materii prime pentru fabricarea cartonului și hârtiei.
- 11 - Materiale textile și articole din aceste materiale.
- 12 - Produse din piatră, beton, ciment, ceramice sau sticlă.
- 13 - Mijloace de transport și echipamente auxiliare.
- 14 - Diverse mărfuri.

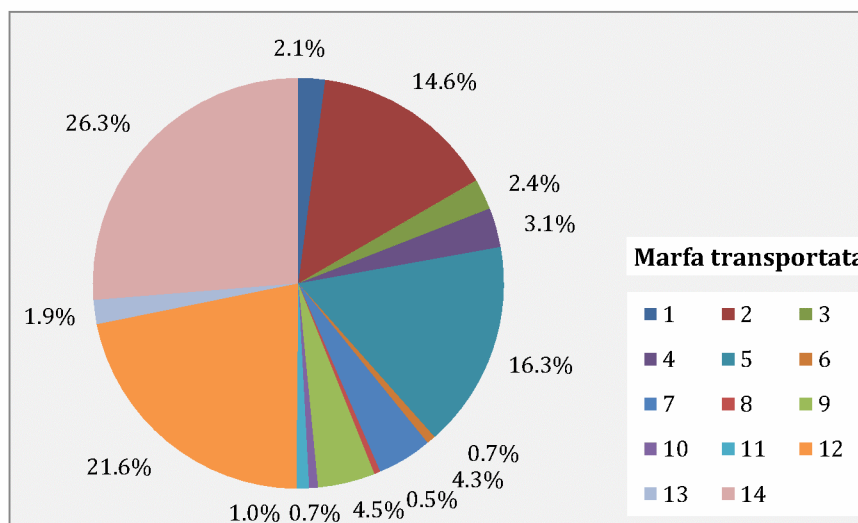


Figura 3.10. Tipul mărfurilor transportate.

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

3.2.4. Date privind timpii de parcurs

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

În cadrul modelării traficului la nivelul arealului studiat au fost realizate înregistrări ale distanțelor și duratelor medii de deplasare pe diferite rute ale rețelei, în cazul deplasării cu autoturismul. Cele 5 trasee pe care s-au făcut măsurători ale timpilor de parcurs sunt reprezentate grafic în figura 3.11 și descrise în tabelul 3.2.

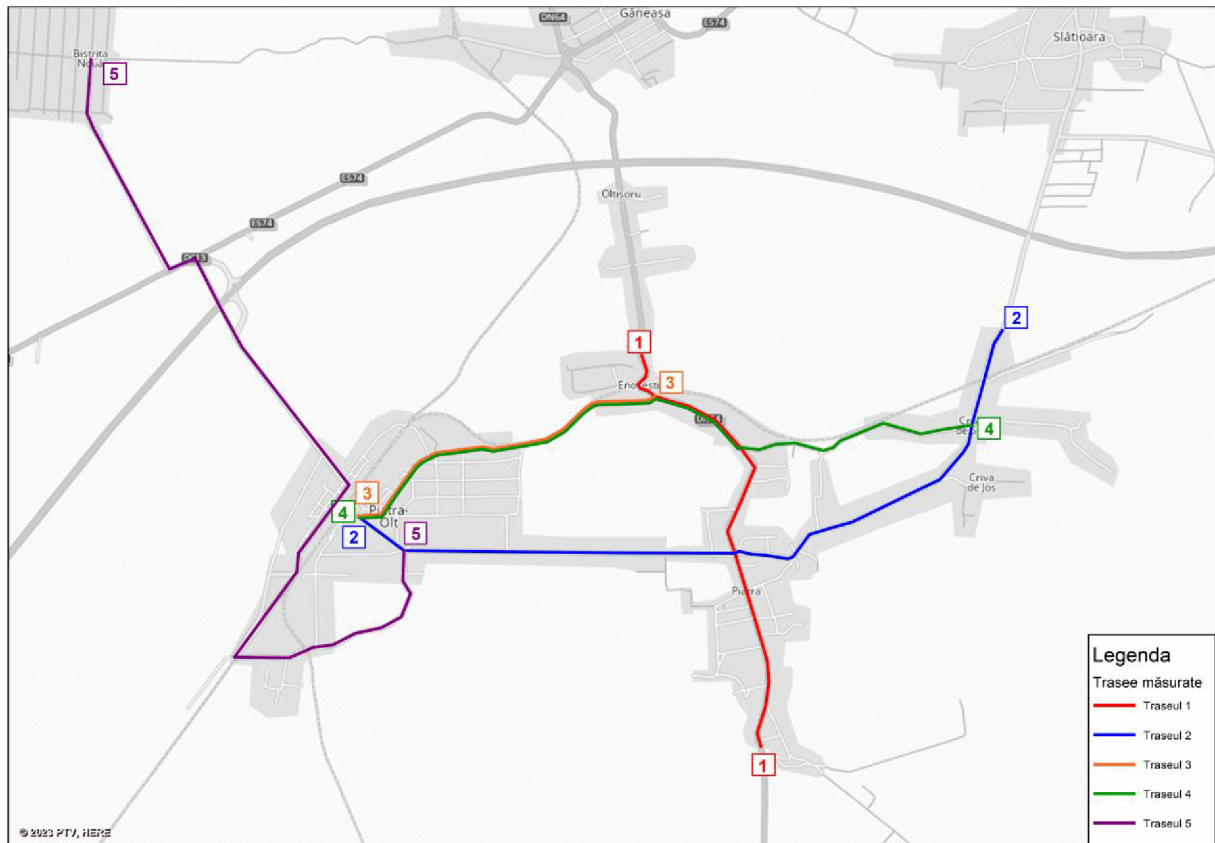


Figura 3.11. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.

Tabelul 3.2. Date privind timpii de parcurs.

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
1.	Intersecție DN 64 – Limita sud Sat Piatra	Intersecție DN 64 – Limita nord Sat Enoșești	DN 64	04:47	3,7	46,41
2.	Intersecție Str. Victoriei (DJ 677) - Str. Parcului (DC 79)	Intersecție DJ 677 – Limita nord Sat Criva de Sus	DJ 677	08:02	6,0	44,81
3.	Intersecție Str. Victoriei (DJ 677) - Str. Parcului (DC 79)	Intersecție Str. Învățător Gugilă (DC 79) - Str. Nițulești (DN 64)	DC 79	04:21	2,6	35,86
4.	Intersecție Str. Victoriei (DJ 677) - Str. Parcului (DC 79)	Intersecție Str. Măricești (DC 78) - DJ 677	DC 79 - DN 64 - DC 78	10:10	5,3	31,28
5.	Intersecție Str. Victoriei (DJ 677) - Str. Cimitirului (DC 13)	Intersecție Str. Albinelor (DC 13) - Str. Pădurea Sarului (DC 12)	DC 13	10:06	7,5	44,55

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

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

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

Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de determinare a cererii în 4 pași, fiind conectată la rețeaua majoră de transport formată din drumul expres, drumurile naționale, drumul județean și drumurile comunale care interacționează cu teritoriul de analiză (figura 2.24).

Graful rețelei de transport, la elaborarea căruia s-a ținut cont de aspectele tehnice și funcționale specifice arealului de studiu este prezentat în figura următoare.

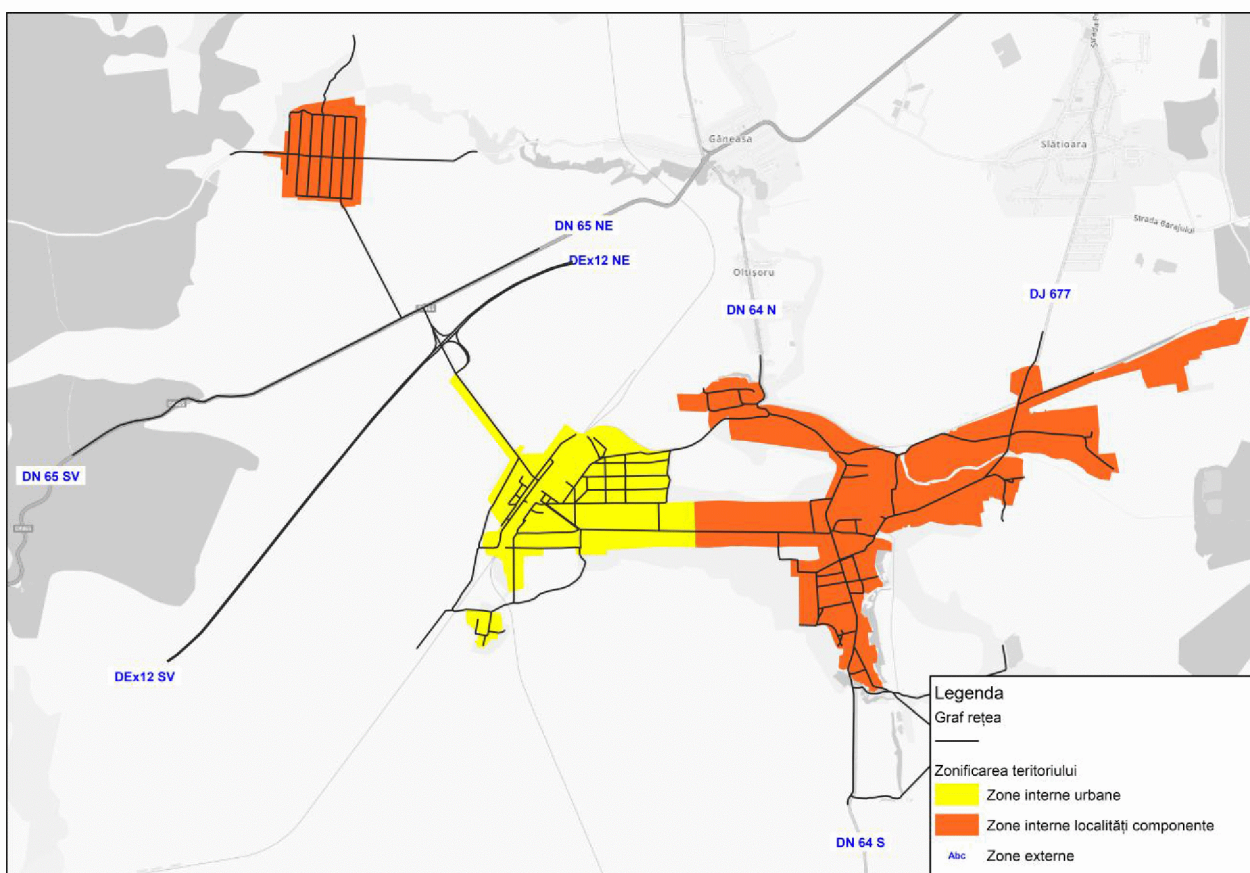


Figura 3.12. Graful rețelei din zona de analiză.

În ceea ce privește rețeaua majoră de transport, s-a avut în vedere conexiunea cu elementele de infrastructură modelate în cadrul modelului național de transport dezvoltat în cadrul Master Planului General de Transport al României (sectoare reprezentate prin zone externe). Astfel, rețeaua modelată este alcătuită din elemente de infrastructură cu funcțiuni de artere majore (artere de penetrație, coridoare de tranzit) și elemente de infrastructură cu rol de colectare și distribuție spațială a traficului la nivelul cartierelor, respectiv de alimentare a coridoarelor majore de circulație. Rețeaua de transport public utilizează sectoare ale arterelor majore.

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

În cadrul modelului de transport aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt, capacitatea de circulație a elementelor rețelei de transport a fost stabilită în acord cu prevederile „STAS 10144/5-89 privind *Calculul capacității de circulație a străzilor*”. Variația capacității de circulație în raport cu distanța între intersecții/ accese laterale pentru străzi de categoriile I, II, III¹ în situațiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 și 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.13. Se observă reducerea substanțială a capacității unei străzi atunci când aceasta este fragmentată de intersecții succesive aflate la distanță de până la 500 m.

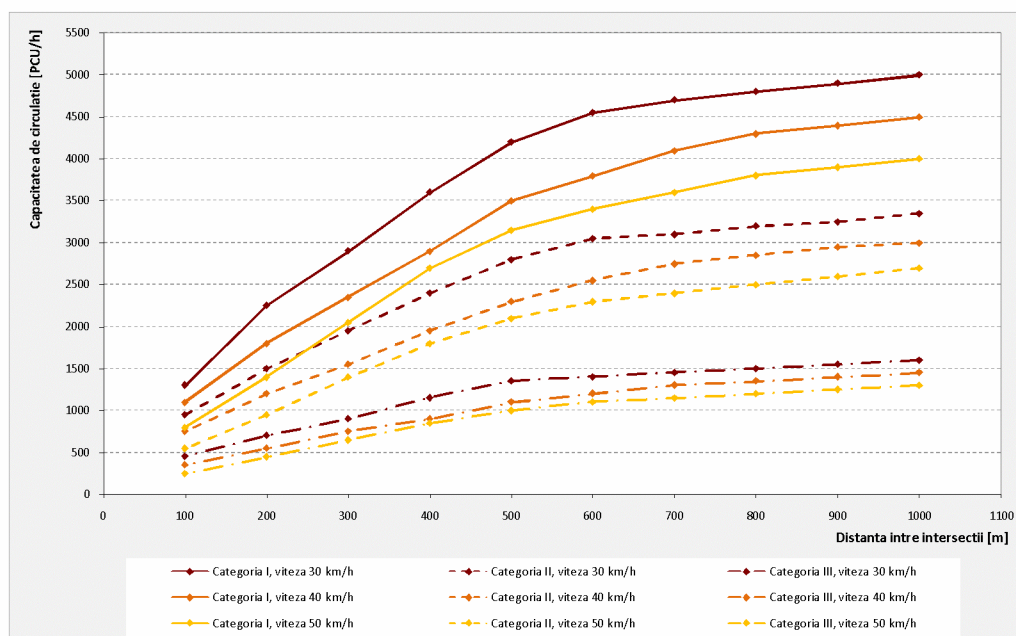


Figura 3.13. Variația capacității de circulație a străzilor.

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



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

Unitatea de măsură utilizată pentru exprimarea capacității de circulație în cazul sistemului rutier este vehiculul etalon - autoturism (engl. PCU – Private Car Unit). Această caracteristică a rețelei de transport prezintă importanță deosebită în activitatea de proiectare a infrastructurii și în cea de control al traficului. În cadrul studiilor de trafic și circulație, fluxurile de trafic rutier se exprimă prin numărul și tipul vehiculelor care tranzitează un element de infrastructură într-un anumit interval de timp. În scopul obținerii unei valori unitare a fluxului de trafic, se recurge la echivalarea tuturor tipurilor de vehicule prezente în flux în vehicule etalon de tip autoturism, conform SR 7348 / 2001² și OMT 49/1998³. Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile și clasele tehnice de drumuri și străzi. Pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism s-au folosit coeficienții stipulați în SR 7348/2001. Astfel, bicicletele, motoretele, scuterele și motocicletele au fost echivalate cu 0,5 autoturisme, autovehiculele ușoare de marfă au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar pentru autovehiculele grele de marfă s-au folosit coeficienți de echivalare între 3,5 și 4 (în funcție de tipul acestora). Microbuzele de transport public au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar autobuzele cu 3 autoturisme.

3.4. Cererea de transport

O etapă preliminară necesară pentru estimarea cererii de transport este constituirea zonelor de analiză a traficului. În cadrul procesului de zonificare a teritoriului s-a ținut seama de principiile generale recomandate de literatura de specialitate, având în vedere în același timp constrângerile generate de datele disponibile. Sistemul de zonificare aferent modelului de transport creat este prezentat în figura 3.14.

În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate, teritoriul a fost împărțit în 46 zone de trafic, 20 zone interne în Orașul Piatra-Olt, 19 interne reprezentând localitățile componente și 7 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților

²Standard SR 7348 din 2001 - "Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație".

³Ordinul Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la "Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane" publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998".

deservite în raport cu arealul de studiu de drumul expres, drumurile naționale, drumul județean și drumurile comunale care penetrează acest teritoriu.

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

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

La nivelul anului de bază matricele de cerere sunt constituite pentru fiecare mod de transport pe baza datelor culese din anchete și completate cu informații extrase din modelul național (Master Planul General de Transport al României).

Călătoriile interne au fost reconstituite din anchetele privind mobilitatea, prin extrapolarea acestora la populația totală a zonelor de trafic, fiind partajate pe principalele scopuri declarate. Din agregarea matricelor astfel obținute, au rezultat matricele modale, care au fost utilizate pentru calibrarea matricelor rezultate din aplicarea primelor trei etape ale modelului "în patru pași".

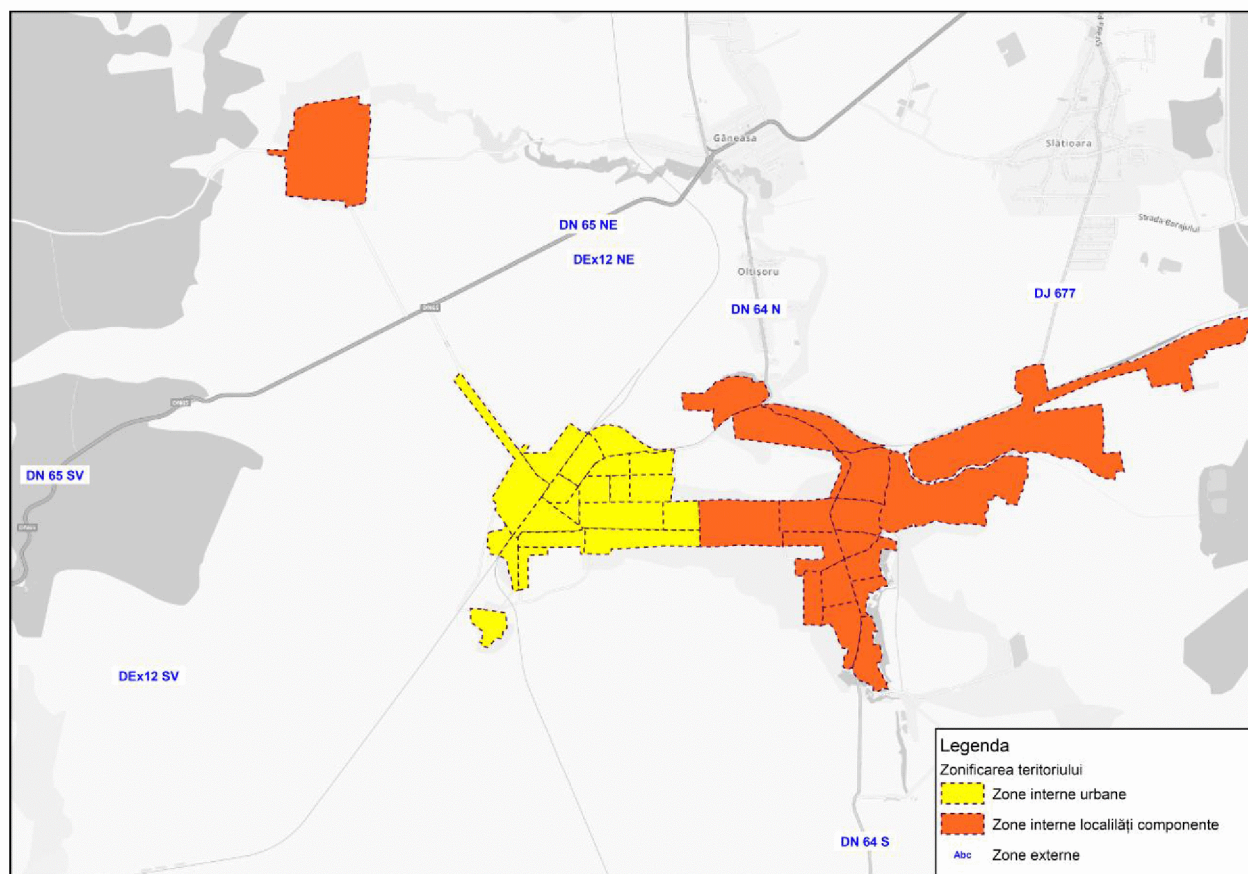


Figura 3.14. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport.

În scopul conturării laturii teoretice modelului de transport dezvoltat, în subcapitolele următoare sunt descrise caracteristicile tehnice ale etapelor specifice modelului "în patru pași" realizat în cadrul PMUD al Orașului Piatra-Olt.

3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor

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

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



Figura 3.15. Deplasări generate - atrase.

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

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

Pentru determinarea numărului de deplasări generate și atrase de fiecare zonă de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniară multiplă în cadrul căruia variabilele independente sunt numărul de locuitori, deținerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unitățile de învățământ etc. Forma funcțională a acestui model este dată în relația 3.1:

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

în care:

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

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

3.4.2. Distribuția pe destinații

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

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

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

unde:

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

Funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura și sub denumirile de "funcție de impedanță" sau "funcție de rezistență la deplasare" utilizată în această aplicație a fost o funcție putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanța dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuție s-a făcut cu ajutorul informațiilor din cadrul anchetelor în gospodării (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinație cu distanța, timpul și costurile deplasării între zonele de Origine și Destinație.

3.4.3. Alegerea modală

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

Modelele cele mai simple simulează o alegere binară, tipică, între mijloacele private – individuale și cele publice – colective. Cele complexe consideră deplasările efectuate pe jos, cu bicicleta, în automobil ca pasager, în automobil ca șofer, cu autobuzul sau o combinație de diferite mijloace. Factorii care influențează alegerea modului de transport și constituie atribute ale alternativelor decidentului pentru modelarea acestei alegeri, pot fi împărțiți în trei grupe:

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

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

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

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

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

unde:

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

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

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

3.4.4. Distribuția pe itinerarii

Ultimul pas din cadrul modelului de estimare a cererii de transport "în patru pași" presupune stabilirea unui echilibru între cererea și oferta de transport.

Metodele de afectare distribuie valorile de trafic în funcție de un set de constrângeri care includ (figura 3.16): *capacitatea de transport; timpul de călătorie; costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.*

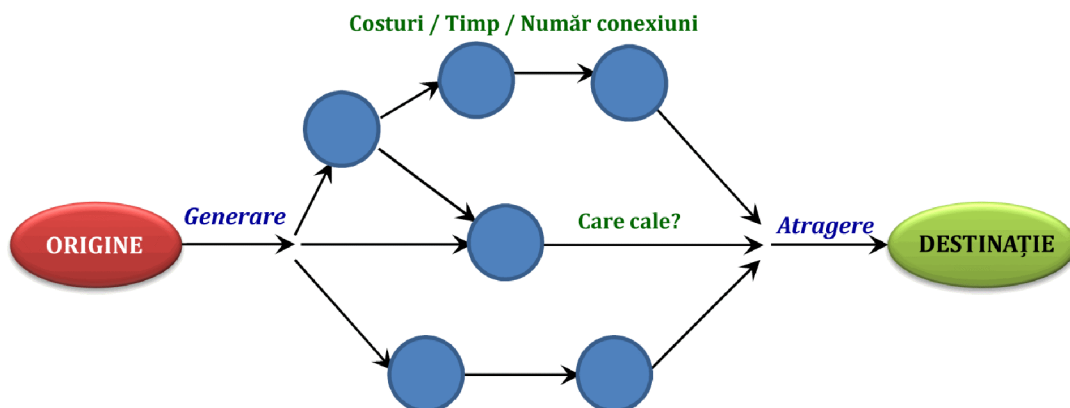


Figura 3.16. Principiul de afectare a călătoriilor.



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

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

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

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

Alegerea rutei de transport este influențată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză și de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpuri curenți de deplasare în rețea, distanțe, costuri monetare, durate de așteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc. Calibrarea valorilor de trafic este realizată pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 3.2.

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

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

- autoturisme;
- vehicule ușoare de marfă;
- vehicule grele de marfă;
- vehicule etalon - autoturism;

atât la **nivel de medie zilnică anuală** (MZA) (figurile 3.17 - 3.20), cât și la nivelul **orei de vârf de trafic** (figurile 3.21 - 3.24).

Reprezentările grafice ale fluxurilor de trafic la cele 2 niveluri orare de analiză au configurații asemănătoare (nu identice), însă valorile sunt semnificativ diferite (24 ore versus 1 oră). Acest fapt se poate observa din legendă.

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

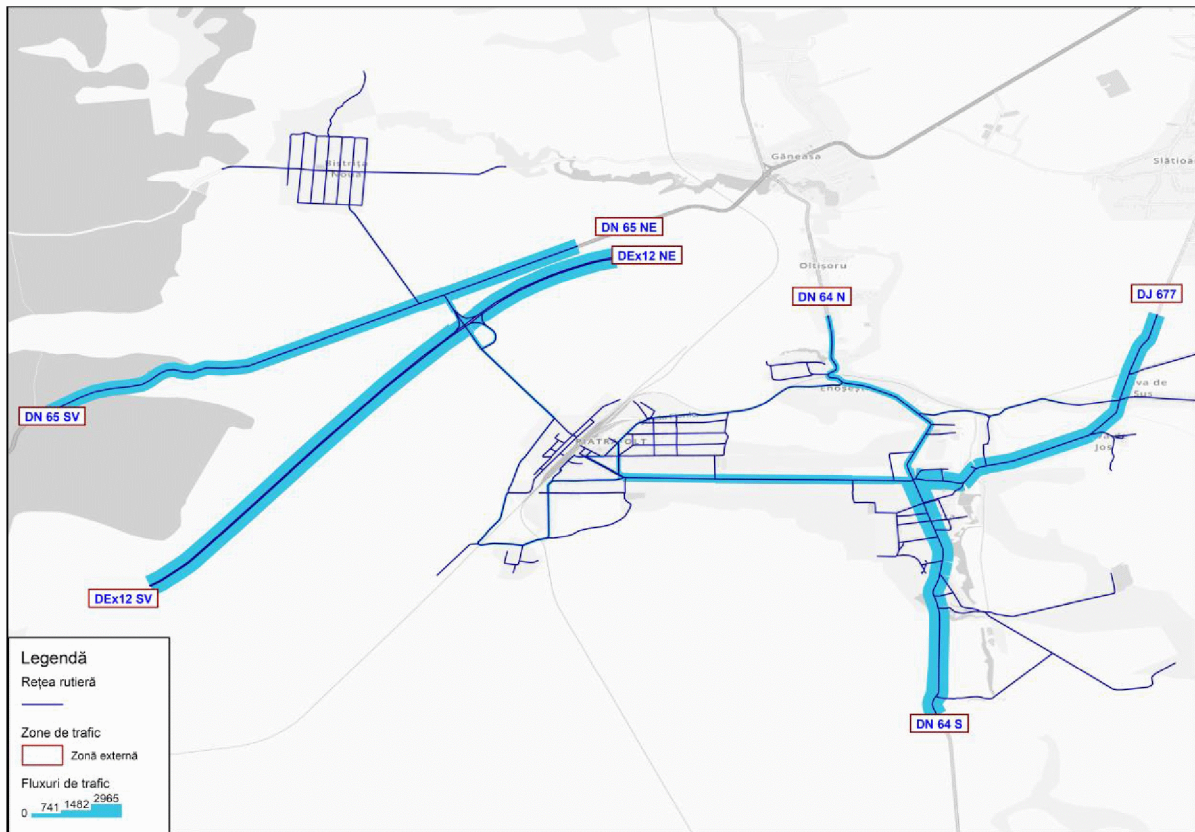


Figura 3.17. Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2021.

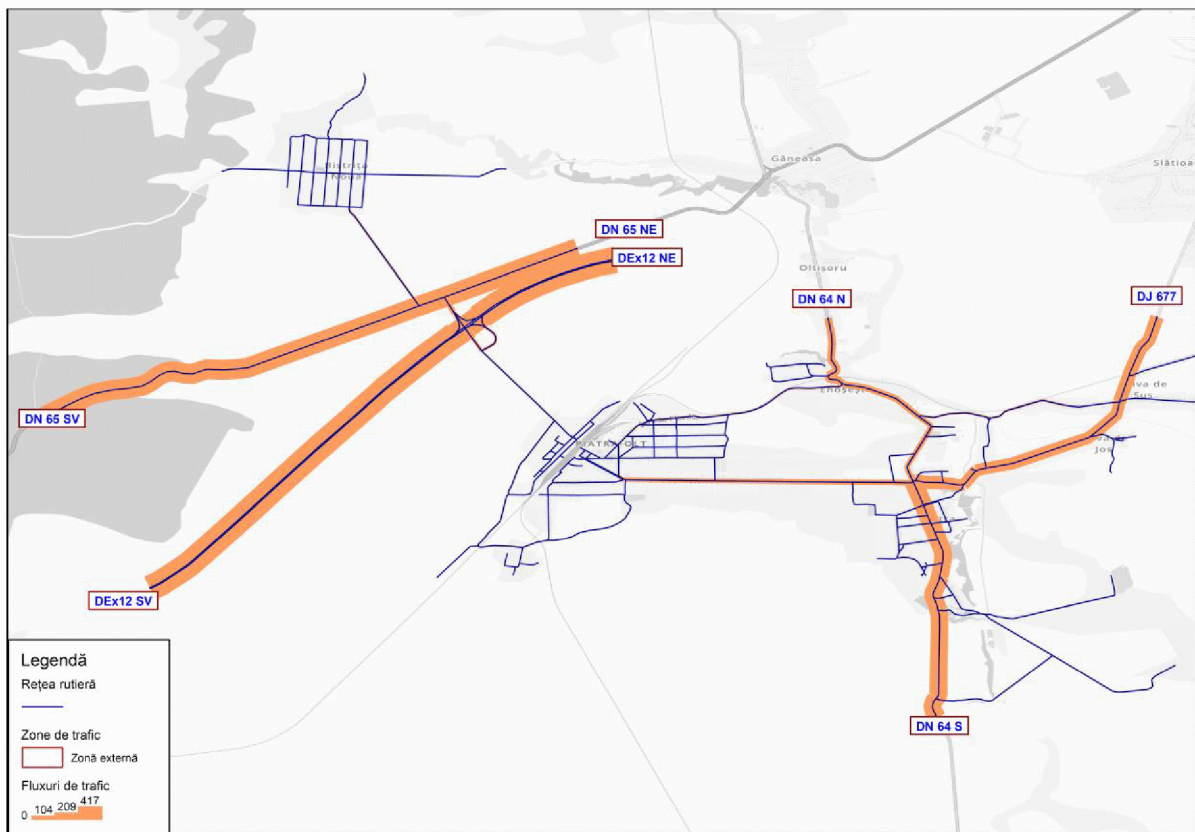


Figura 3.18. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, MZA, 2021.

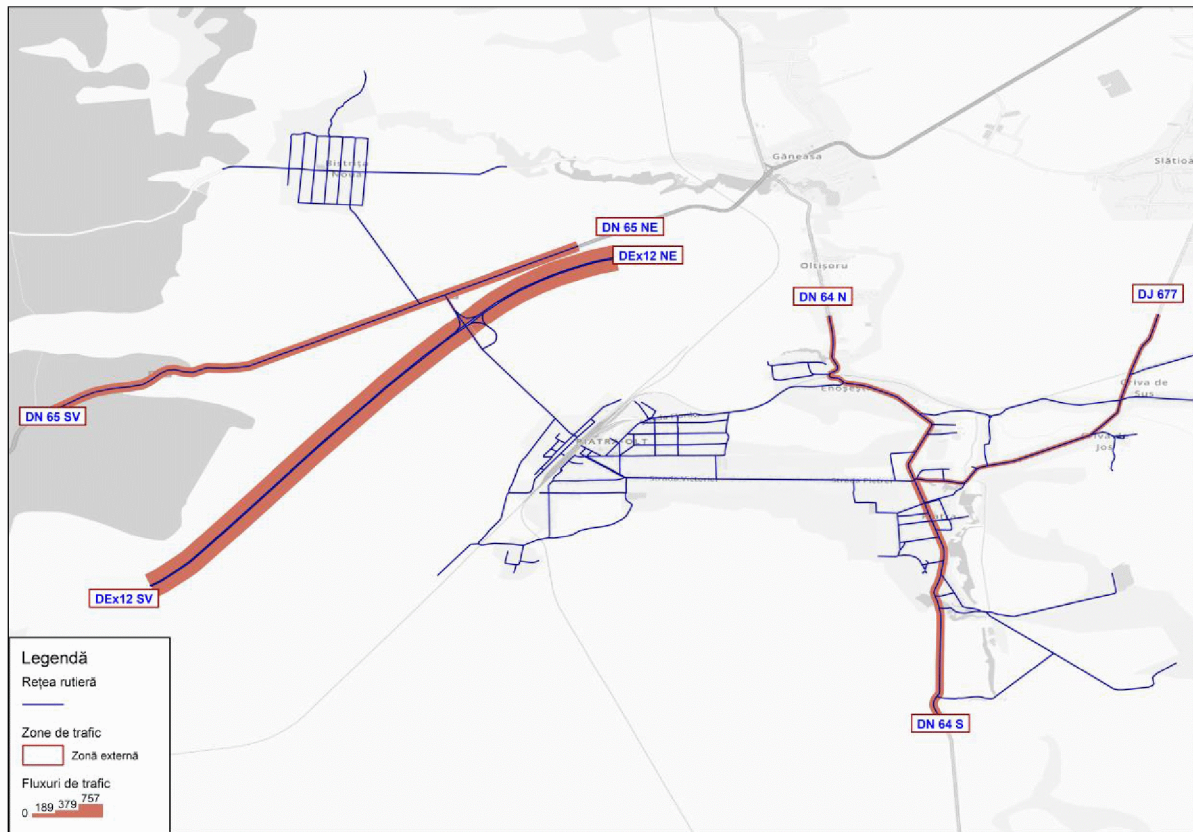


Figura 3.19. Fluxuri de trafic, autovehiculele grele de marfă, MZA, 2021.

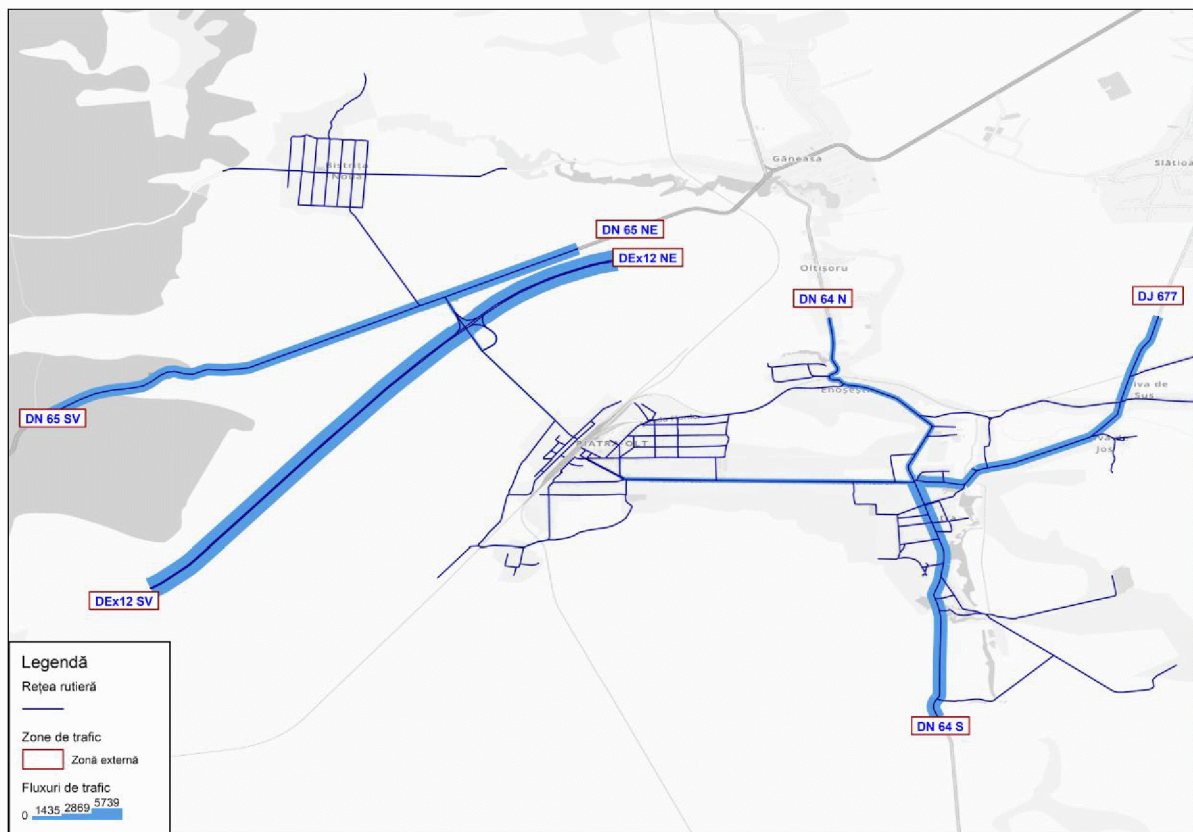


Figura 3.20. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, MZA, 2021.

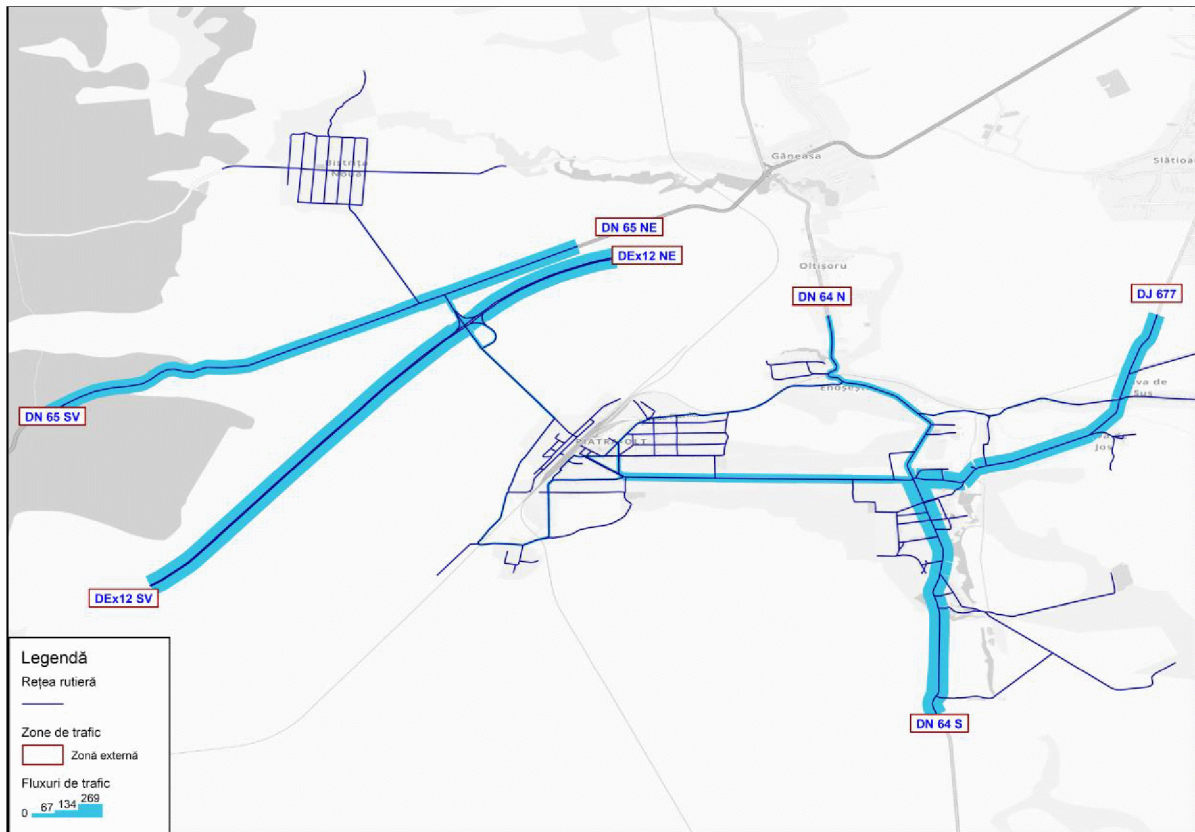


Figura 3.21. Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de vârf de trafic, 2021.

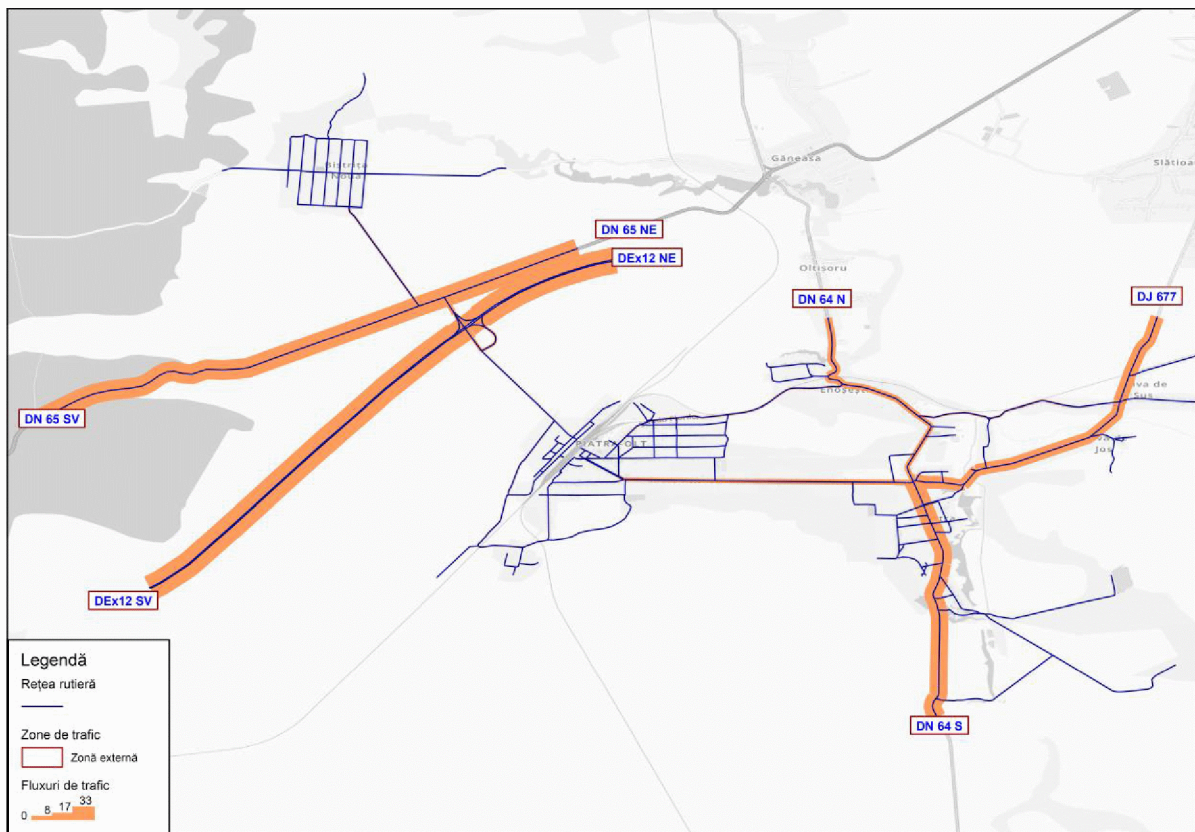


Figura 3.22. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, ora de vârf de trafic, 2021.

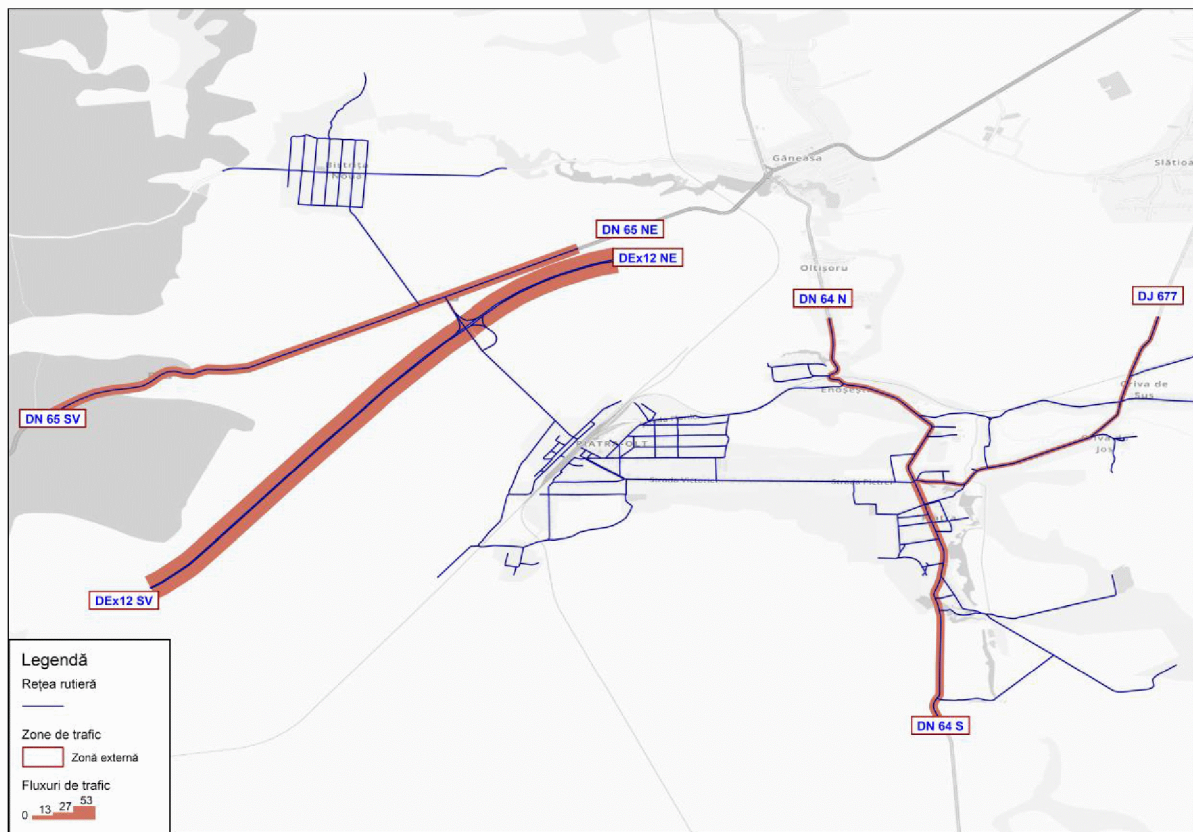


Figura 3.23. Fluxuri de trafic, autovehiculele grele de marfă, ora de varf de trafic, 2021.

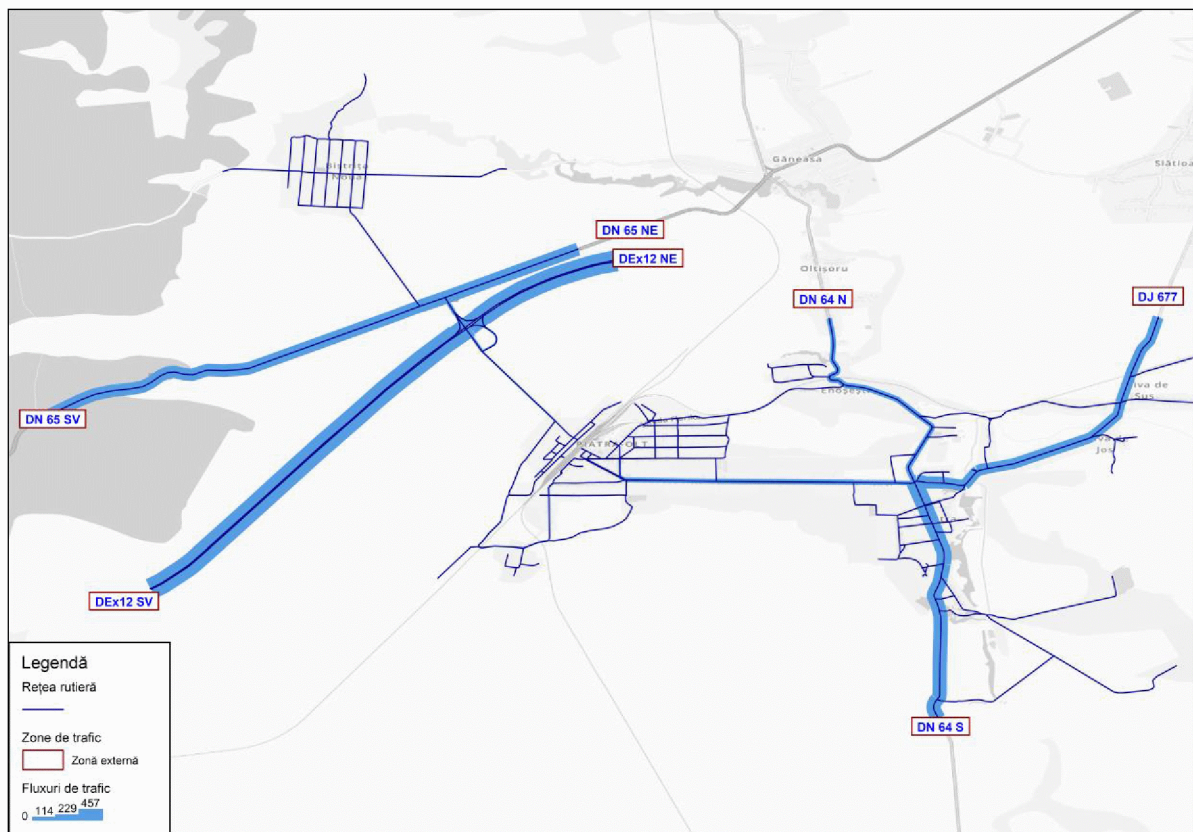


Figura 3.24. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, ora de varf de trafic, 2021.



La nivelul teritoriului intravilan, axa rețelei stradale care asigură legătura pe direcția sud-nord și care preia traficul de tranzit, este formată din sectoare de infrastructură care atrag la nivelul unei zile medii anuale valori maxime de aproximativ 8.500 autovehicule etalon în secțiune, reprezentând atât deplasări locale, a căror origine și destinație se află în Orașul Piatra-Olt, cât și deplasările de penetrație (origine sau destinația în zona urbană) și de tranzit (originea și destinația în afara zonei urbane). Pe direcția est-vest, arterele principale de circulație din localitatea Piatra sunt utilizate la nivelul unei zile medii anuale de aproximativ 6.200 autovehicule etalon, iar cele din localitatea Piatra-Olt de aproximativ 2.600 autovehicule etalon. Teritoriul extravilan este străbătut de rețeaua majoră de circulație reprezentată de DN 65 și Drumul Expres Craiova-Pitești, care atrag fluxuri totale de trafic de aproximativ 18.000 autovehicule etalon/ zi.

3.5. Calibrarea și validarea datelor

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

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

în care:

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

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

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

Prin compararea valorilor de trafic măsurate și modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule ușoare de marfă și vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat pentru Orașul Piatra-Olt s-au obținut valori ale funcției GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurile, fapt care confirmă valabilitatea modelului (tabelul 3.3).

Tabelul 3.3. Rezultatele testului de concordanță GEH între valorile modelate și cele măsurate.

Număr Post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
11	735	82	24	813	95	28	2,80	1,38	0,78
12	2770	332	227	2871	304	255	1,90	1,57	1,80
13	2686	272	130	2503	219	135	3,59	3,38	0,43
14	724	82	192	788	89	174	2,33	0,76	1,33
31	146	23	30	175	25	25	2,29	0,41	0,95
32	186	11	4	145	0	0	3,19	4,69	2,83
33	259	25	30	282	25	25	1,40	0,00	0,95
51	407	25	14	341	15	2	3,41	2,24	4,24
52	167	2	2	115	3	0	4,38	0,63	2,00
53	486	27	8	462	18	0	1,10	1,90	4,00
54	112	2	0	96	5	0	1,57	1,60	N.A.
55	63	2	4	60	7	0	0,38	2,36	2,83

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

O altă modalitate de evaluare a concordanței dintre datele măsurate și cele modelate o reprezintă analiza afectării cererii de transport pe rețea. Rezultatele acestei analize sunt prezentate în figurile 3.25 – 3.27, pentru fiecare dintre modurile de transport considerate.

Așa cum se poate observa din figuri, abaterea medie pătratică are valori de peste 0,9, ceea ce demonstrează o foarte bună concordanță între șirurile de date măsurate și cele modelate, rezultând faptul că modelul realizat este valid.

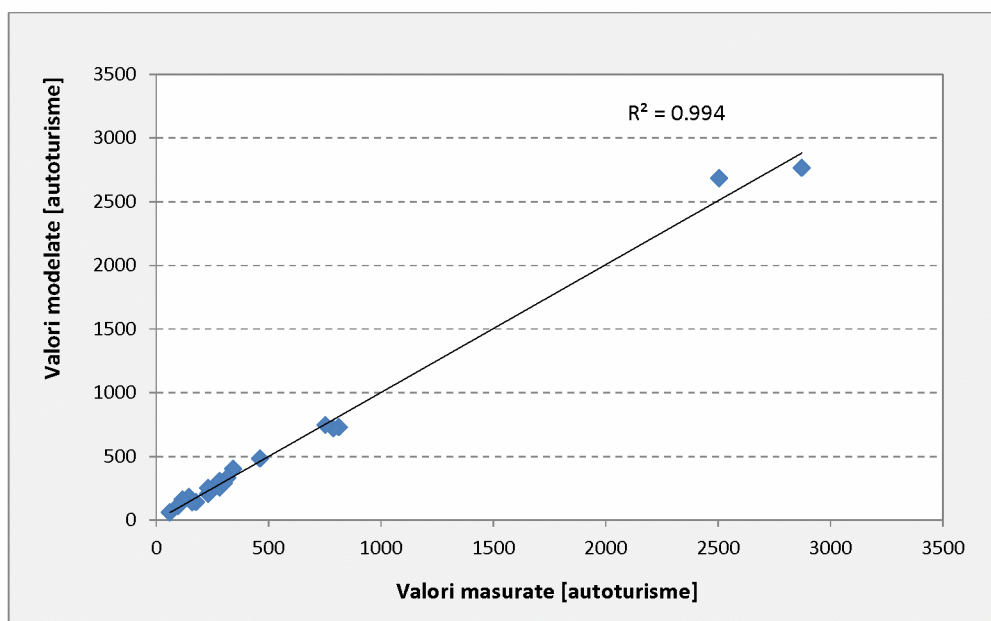


Figura 3.25. Rezultatele analizei afectării, autoturisme.

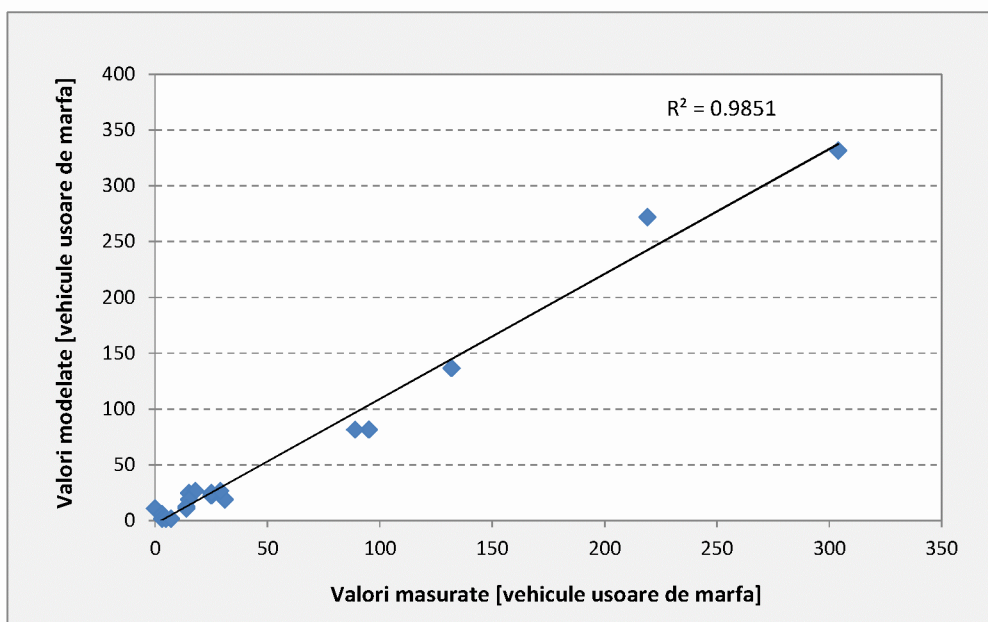


Figura 3.26. Rezultatele analizei afectării, autovehicule ușoare de marfă.

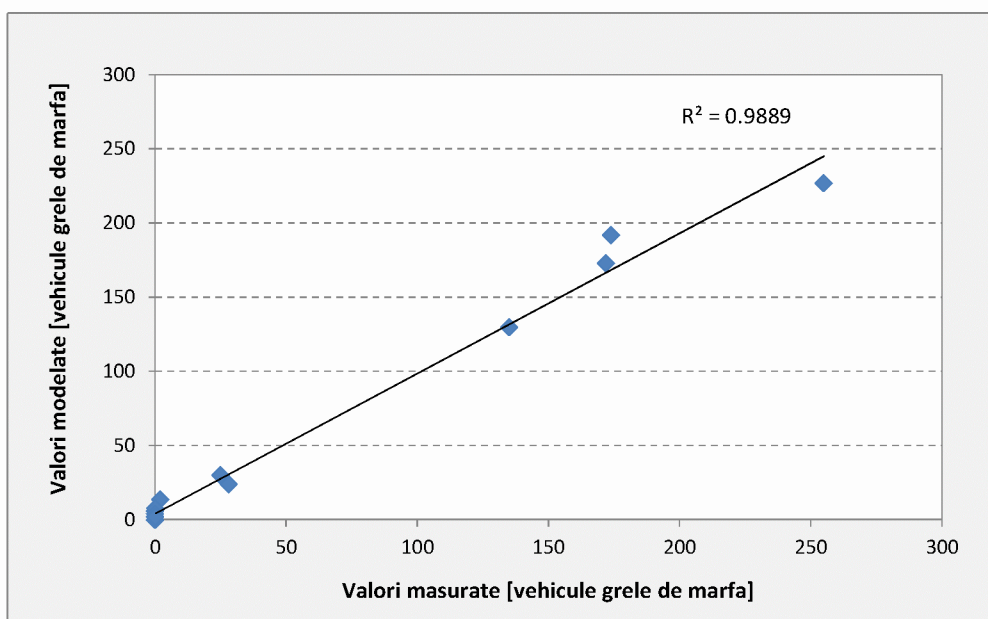


Figura 3.27. Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă.

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

Datele de trafic utilizate în calibrarea modelului au fost cele înregistrate în posturile de anchetă 2, 4 și 6 (figura 3.4) și în cele înregistrate pe sectoarele drumurilor județene învecinate Orașului Piatra-Olt, care au fost colectate cu ocazia recensământului general de

circulație realizat la nivel național de CESTRIN – CNAIR/ Consiliul Județean Olt în anul 2015 (valori actualizate).

Acestea sunt amplasate în puncte diferite ale rețelei comparativ cu punctele în care au fost amplasate posturile de anchetă în care au fost culese date care au stat la baza procesului de validare.

Datele de trafic utilizate în validarea modelului au fost cele înregistrate în posturile 1, 3 și 5 (tabelul 3.3).

3.6. Prognoze

Fluxurile de trafic de perspectivă se obțin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată la orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza și oferta de transport materializată prin rețeaua de transport prognozată la același orizont de timp (figura 3.28).

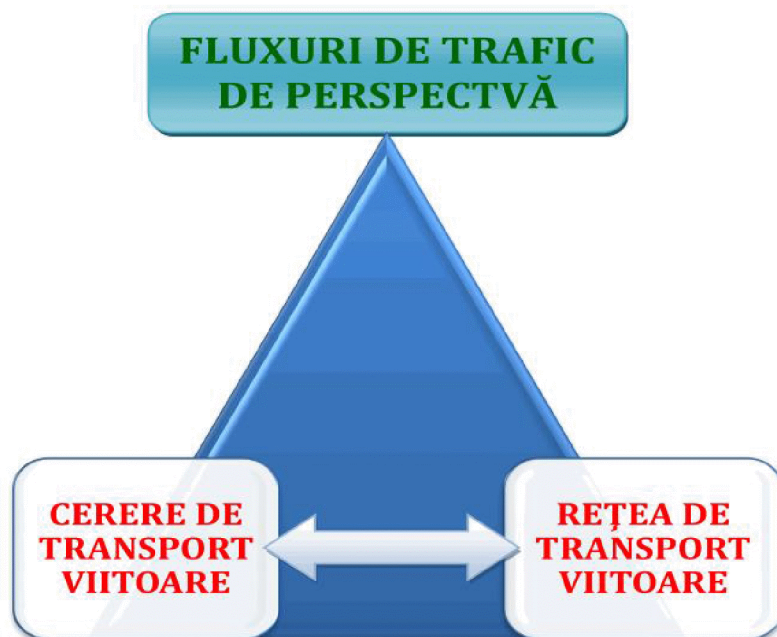


Figura 3.28. Obținerea fluxurilor de trafic de perspectivă.

Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cadrul prezentului studiu este necesară estimarea fluxurilor de trafic la orizontul de prognoză 2029.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoașterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate rețelei de transport existente. Aceste valori

ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin înregistrări manuale sau automate, fie aplicând modele matematice.

Având la dispoziție un model de transport valid pentru anul de bază pentru care s-a realizat analiza, precum și prognoza principalilor indicatori socio-economici și demografici specifici zonei studiate, a putut fi estimată cererea de transport la nivelul diferitelor orizonturi de prognoză. Nevoia de mobilitate viitoare a fost determinată de valorile prognozate ale indicatorilor socio-economici, demografici și de utilizare a teritoriului (figura 3.29).

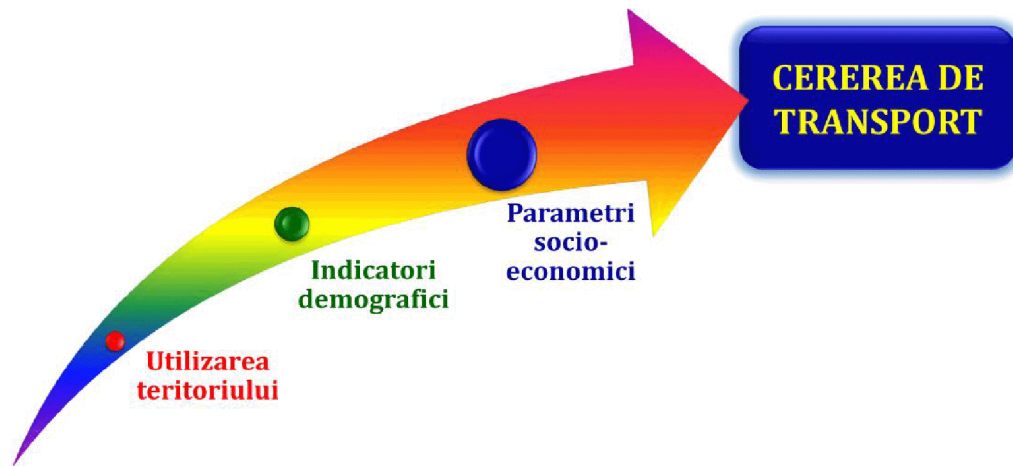


Figura 3.29. Prognoza cererii de transport – proces.

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

Pentru determinarea nevoii de mobilitate viitoare, a fost estimată tendința de evoluție a principalilor indicatori socio-economici și demografici care determină caracteristicile de mobilitate ale persoanelor și bunurilor: *produsul intern brut, numărul de locuitori, indicele de motorizare, parcursul mediu anual al vehiculelor*.

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

Periodic, Comisia Națională de Strategie și Prognoză elaborează prognoze privind dezvoltarea economico-socială a României pe termen scurt, mediu și lung, în corelare cu prevederile Programului de guvernare, a strategiilor naționale, sectoriale și regionale, precum și pe baza tendințelor din economia națională și cea mondială. Tendința de evoluție a indicatorului analizat până în anul 2029 este reprezentată grafic în figura 3.30.

În cadrul acestui studiu au fost utilizate cele mai recente tendințe de evoluție pe termen lung și mediu ale PIB aferent județului Olt. Prognoza cea mai recentă, pe termen mediu ("Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2022-2026") prevede

evoluția PIB-ului numai până în anul 2026. Având la bază aceste date, s-a estimat tendința de evoluție a indicatorului analizat până în anul 2029.

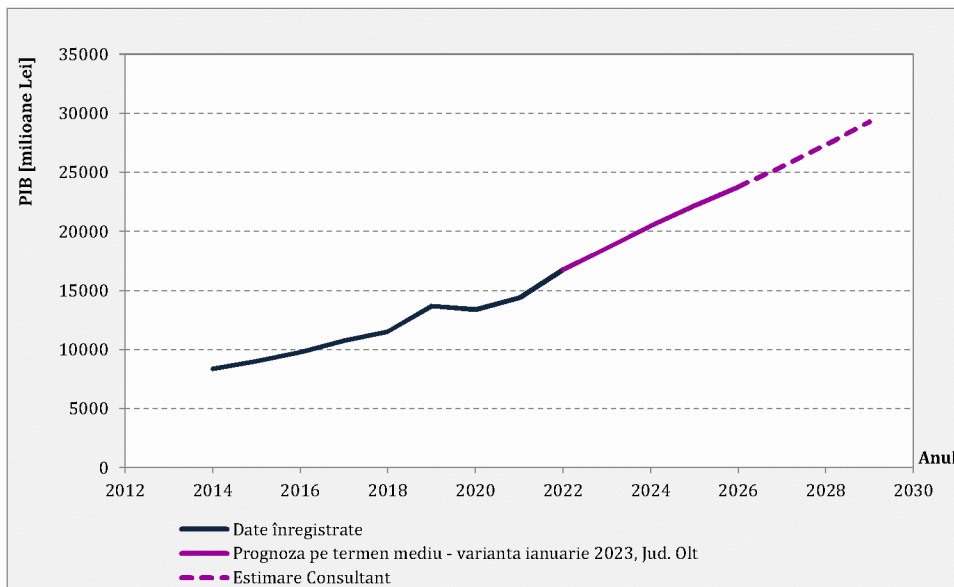


Figura 3.30. Proгноza PIB al județului Olt. Sursa: Comisia Națională de Strategie și Proгноză.

Pe baza datelor prognozate s-au determinat valorile coeficientului global de variație a indicatorului PIB în perioada 2021-2029, de 1,75.

→ Numărul de locuitori la nivelul arealului studiat

Studiile de specialitate indică faptul că între caracteristicile deplasărilor (număr, distribuție în timp, mod de transport utilizat) și caracteristicile populației rezidente într-un areal de studiu (numărul de locuitori, vârsta, venit) există o strânsă corelație.

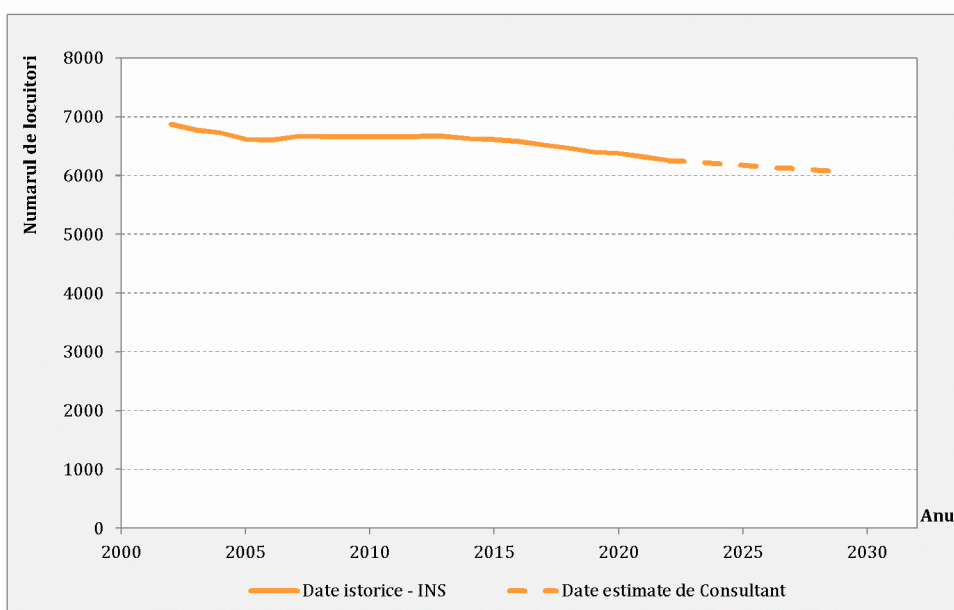


Figura 3.31. Proгноza numărului de locuitori – Orașul Piatra-Olt.

În acest sens, pentru analiza nevoilor viitoare de mobilitate s-a avut în vedere și estimarea evoluției numărului de locuitori rezidenți la nivelul Orașului Piatra-Olt. Astfel, având ca bază numărul de locuitori înregistrați în Orașului Piatra-Olt în anul 2022 (6.260 locuitori, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică, TEMPO-Online), s-a estimat valoarea acestui indicator demografic la nivelul anului 2029: 6.065 locuitori.

Reprezentarea grafică a valorilor prognozate este realizată în figura 3.31. Tendința de variație a numărului de locuitori din Orașul Piatra-Olt este una descrescătoare.

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

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

Având în vedere tendința de variație a indicelui de motorizare determinată pe baza valorilor istorice, prognoza PIB județean tratată mai sus (figura 3.30) și politica internațională de reducere a gradului de utilizare a transportului individual, s-au estimat valorile anuale ale indicelui de motorizare până la orizontul de prognoză 2029 (figura 3.32).

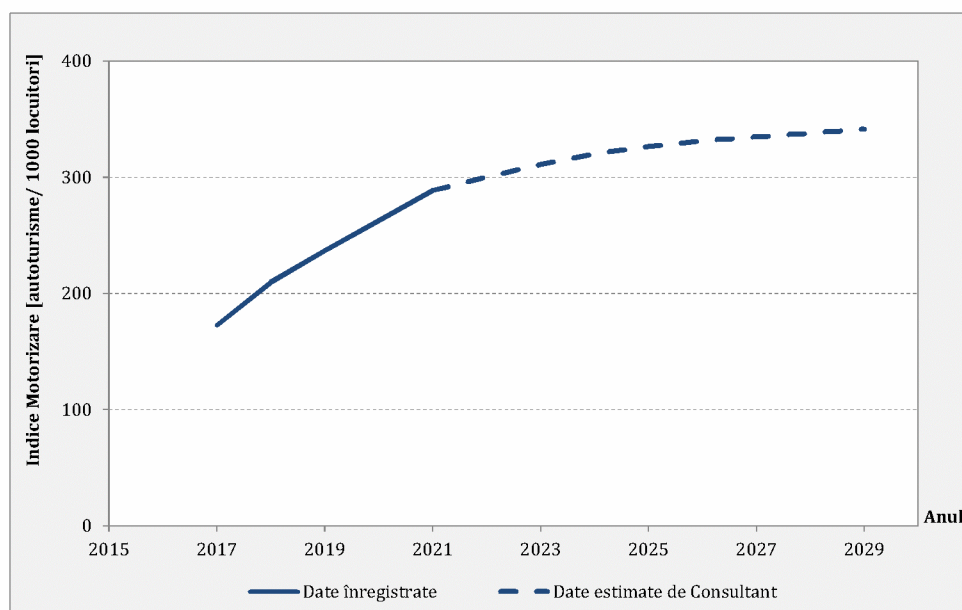


Figura 3.32. Prognoza indicelui de motorizare – Orașul Piatra-Olt.

Plecând de la valoarea indicelui de motorizare de 289 autoturisme / 1000 locuitori în anul 2021 în Orașul Piatra-Olt, în anul 2029 este estimată o valoare medie de 342 autoturisme / 1000 locuitori.

→ **Variația traficului la nivel național**

Plecând de la valorile măsurate în anul 2015, CNAIR – CESTRIN a realizat estimări ale coeficienților de evoluție a traficului de pasageri și mărfuri până la orizontul de prognoză 2045 (figura 3.33).

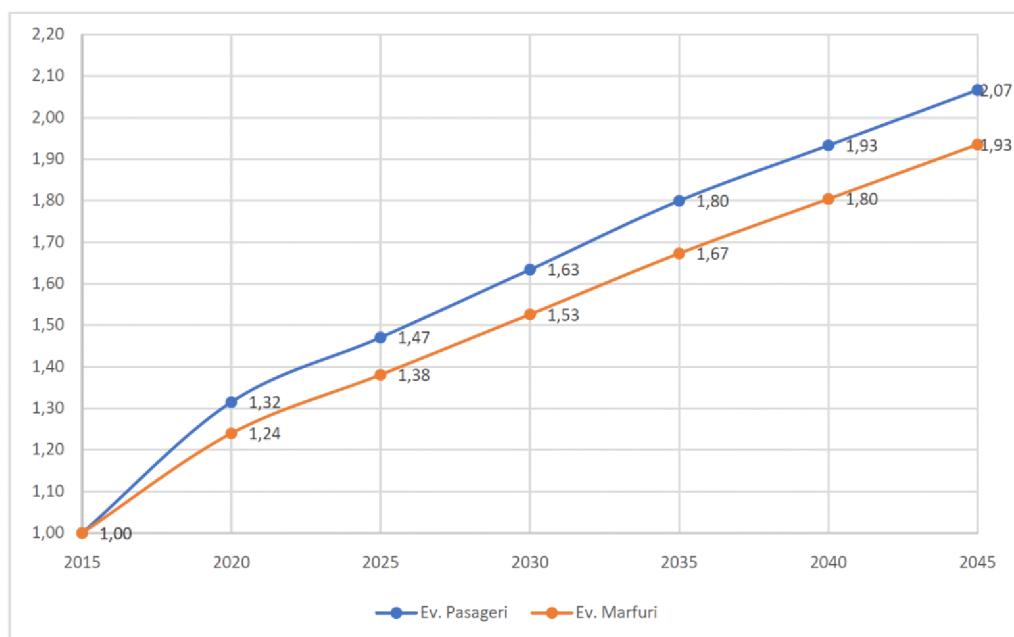


Figura 3.33. Coeficienții de variație a traficului. Sursa: CESTRIN 2018.

Luând în considerare prognoza indicatorilor socio-economici și demografici descriși anterior, a fost realizată prognoza cererii de transport pentru persoane și mărfuri la nivelul anului 2029.

Scenariul de mobilitate de referință specific perioadei de analiză 2022-2029, denumit în continuare scenariul "A face minim", evidențiază rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă care ia în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate (adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport, unde este cazul), proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală, după cum urmează:

■ Lucrări de întreținere și reparații străzi în Orașul Piatra-Olt

Proiectul constă în realizarea de lucrări anuale de întreținere și reparații pentru infrastructura rutieră (plombări covoare asfaltice, turnare covoare asfaltice, întreținere străzi nemodernizate), efectuate în perioada 2023-2029.

Perioada de implementare: 2023-2029

Responsabil implementare: UAT Orașul Piatra-Olt.

■ Îmbunătățirea calității vieții populației, prin modernizarea spațiilor publice și a infrastructurii, în Orașul Piatra Olt

În cadrul acestui proiect sunt propuse următoarele obiective de investiție:

- Reabilitare, modernizare și dotare Școala Generală (Gimnazială) cu clasele I-VIII, Piatra;



- Reabilitare, modernizare și dotare Școala Generală (Gimnazială) cu clasele I-IV, Piatra;
- Reabilitare, modernizare, dotare Școala generală cu clasele I-IV Criva pentru Centru de informare și consiliere persoane defavorizata;
- Reabilitare, modernizare și dotare Grădinița Criva pentru Centru de incluziune a cetățenilor români aparținând minorităților rome;
- Îmbunătățirea spațiilor publice urbane prin modernizarea căilor de acces în orașul Piatra Olt, județul Olt.

În cadrul obiectivului *Îmbunătățirea spațiilor publice urbane prin modernizarea căilor de acces în orașul Piatra Olt, județul Olt* sunt propuse o serie de intervenții, și anume:

- realizarea de trotuare și piste de bicicletă;
- modernizarea căilor de acces la proprietăți pe străzile Victoriei și Pietrei, aferente Drumului Județean DJ 677;
- reabilitarea străzii Depozitelor, aferentă drumului DC 13.

Proiectul este finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 13.

Valoarea totală a proiectului este de 23.649.630 lei, din care 374.724 lei (2%) reprezintă contribuția proprie a Orașului Piatra-Olt, precum și toate cheltuielile neeligibile din proiect.

Perioada de implementare: 2018-2023.

Responsabil implementare: UAT Orașul Piatra-Olt.

- Proiecte tip "Quick Wins" - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii pe secția Pitești – Costești – Craiova

Proiectul prevede realizarea de lucrări de modernizare pentru eliminarea restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii pe secția Pitești – Costești – Craiova. Conform documentului *"Reabilitare/modernizare infrastructură feroviară - în achiziție proiectare și execuție lucrări - iulie 2022"*, publicat pe site-ul www.cfr.ro, pentru loturi de mai jos se află în curs de derulare procedura de achiziție publică pentru contracte de proiectare și execuție lucrări:

- Lot 18 - Pitești – Pârvu km 111+950-113+150
- Lot 19 - Bradu de Sus – Costești km 117+230- 118+350
- Lot 20 - Pârvu – Fâlfani km 127+500-129+500
- Lot 21 - Fâlfani – Stolnici km 138+050-138+130

- Lot 22 - Stolnici – Harsesti km 146+100-146+642
- Lot 23 - Stolnici – Corbu km 149+950-150+900
- Lot 24 - Balș – Spineni, km 220+850-224+850
- Lot 25 - Spineni – Robănești km 224+850- 227+850
- Lot 26 - Pielești – Pielești km 235+550-235+700

<https://www.cfr.ro/files/proiecte/POIM/Stadiu%20proiecte%20CFR%20Iun%202022.pdf>

Perioada de implementare: 2023-2026.

Responsabil implementare: CNCF “CFR” S.A./ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

■ **Drumul Expres Craiova-Pitești DX 12:**

Proiectul constă în realizarea infrastructurii rutiere de mare viteză între Craiova și Pitești, care prevede câte două benzi pe sens (cu lățime de 3,5 metri lățime fiecare), acostamente de câte 1,5 m pe fiecare parte și o bandă mediană cu separator a cărei lățime este de 3 metri.

Drumul are o lungime totală de 121 de km, fiind structurat în următoarele tronsoane (figura 3.34):

- *Tronson 1, km 0+000 - km 17+700;*
- *Tronson 2, km 17+700 - km 57+550;*
- *Tronson 3, km 57+550 - km 89+300;*
- *Tronson 4, km 89+300 - km 121+100.*

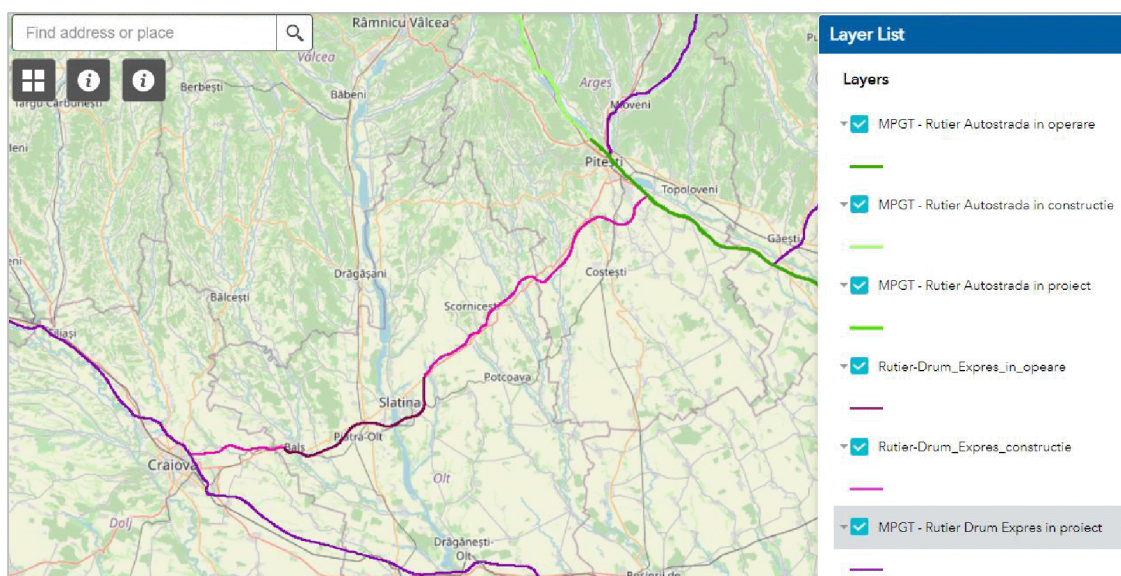


Figura 3.34. Traseu Drum expres Craiova – Pitești.

Sursa: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

În situația actuală este dat în operare tronsonul care se regăsește pe teritoriul UAT Oraș Piatra-Olt. Acesta are funcțiune de variantă ocolitoare pentru localitățile Bals și Slatina (figura 3.35).

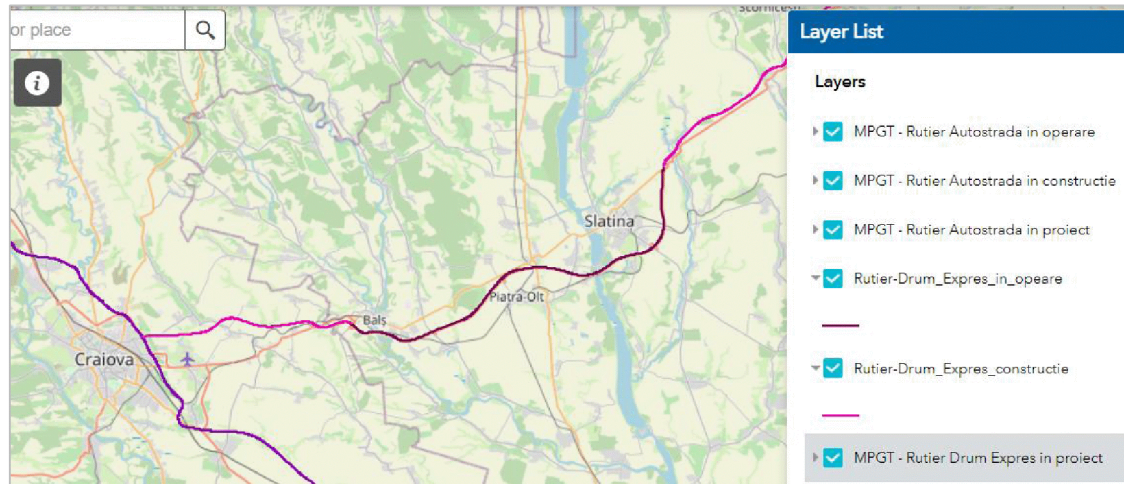


Figura 3.35. Traseu Drum expres Craiova – Pitești. Detaliu zona Piatra-Olt.

Sursa: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Realizarea integrală a Drumului Expres Craiova-Pitești va avea impact în creșterea traficului atras și generat de acest sector de drum la nivelul rețelei majore de circulație.

Perioada de implementare: 2019-2024.

Responsabil implementare: CNAIR/ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

- Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații din România – faza Studiu de Fezabilitate – 6 stații pe raza SRCF Craiova: Târgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filiași, Roșiori Nord, Piatra Olt – Stația PIATRA OLT

Compania Națională de Căi Ferate “CFR” S.A., în proprietatea căruia se află obiectivul de investiție, a elaborat documentația tehnico-economică, pentru proiectul “Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații din România – faza Studiu de Fezabilitate – 6 stații pe raza SRCF Craiova: Târgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filiași, Roșiori Nord, Piatra Olt – Stația PIATRA OLT”.

Investiția are ca obiectiv îmbunătățirea calității spațiilor interioare atât pentru călători cât și pentru angajați.

Soluții tehnice generale propuse implică gestionarea consumului de energie prin intermediul unui instrument digital. Având în vedere programele Uniunii Europene în domeniul reducerii emisiilor de carbon, al energiei electrice, precum și în Planul Național Integrat în domeniul Energiei și schimbărilor Climatice 2021-2030, soluțiile propuse au avut în vedere respectarea următoarelor principii: a. asigurarea energiei din alte surse (exemplu – energia solară); b. aplicarea de măsuri specifice fiecărui sector și a tehnologiilor pentru reducerea consumurilor;

c. digitalizarea gestiunii energiei electrice, prin dezvoltarea aplicării contoarelor inteligente cu beneficiul identificării profilelor de consum final al utilizatorului; d. asigurarea performanței energetice a clădirilor prin reducerea pierderilor de energie; e. reducerea consumului de energie electrică prin introducerea pe bază de analiză tehnico-economică a instalațiilor de automatizare referitoare la detectoare de mișcare, detectoare de nivel iluminare, detectoare stare atmosferică; f. reducerea pierderilor în rețelele de distribuție (aerene sau subterane) în cazul măririi puterilor consumate; g. asigurarea reviziilor la periodicitățile reglementate pentru toate instalațiile, construcțiile care pot provoca creșteri ale consumurilor de energie electrică.

Modernizarea Stației Piatra Olt va avea impact în creșterea traficului feroviar atras și generat, în detrimentul utilizării autovehiculului personal pentru deplasările pe distanțe medii și lungi.

Perioada de implementare: 2020-2026.

Responsabil implementare: CNCF "CFR" S.A./ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Luând în calcul proiectul menționat mai sus, au fost obținute configurații ale fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, la nivelul anului 2029, scenariul "A face minim"(AFM). Fluxurile de trafic estimate pentru o zi medie anuală (MZA) și pentru intervalul de vârf de trafic, exprimate în vehicule etalon sunt prezentate în figurile 3.34 și 3.35.

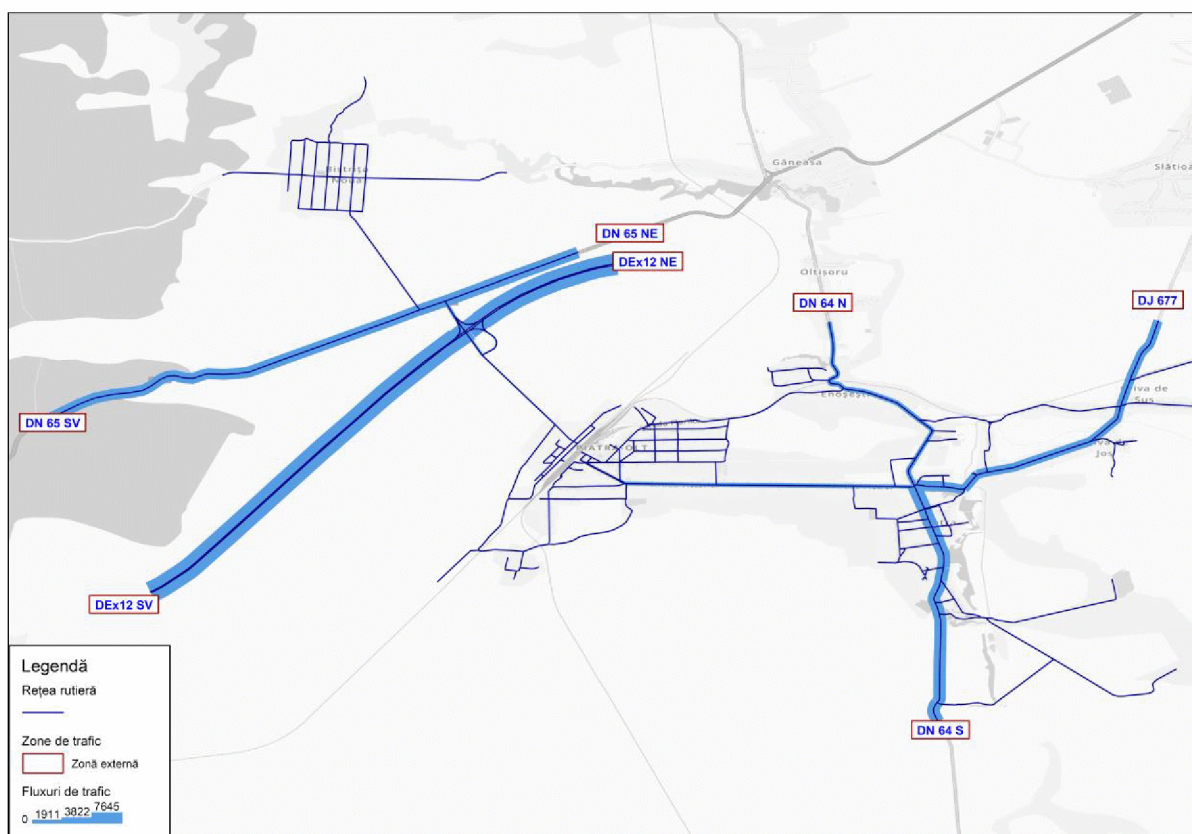


Figura 3.34. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM - mza 2029.

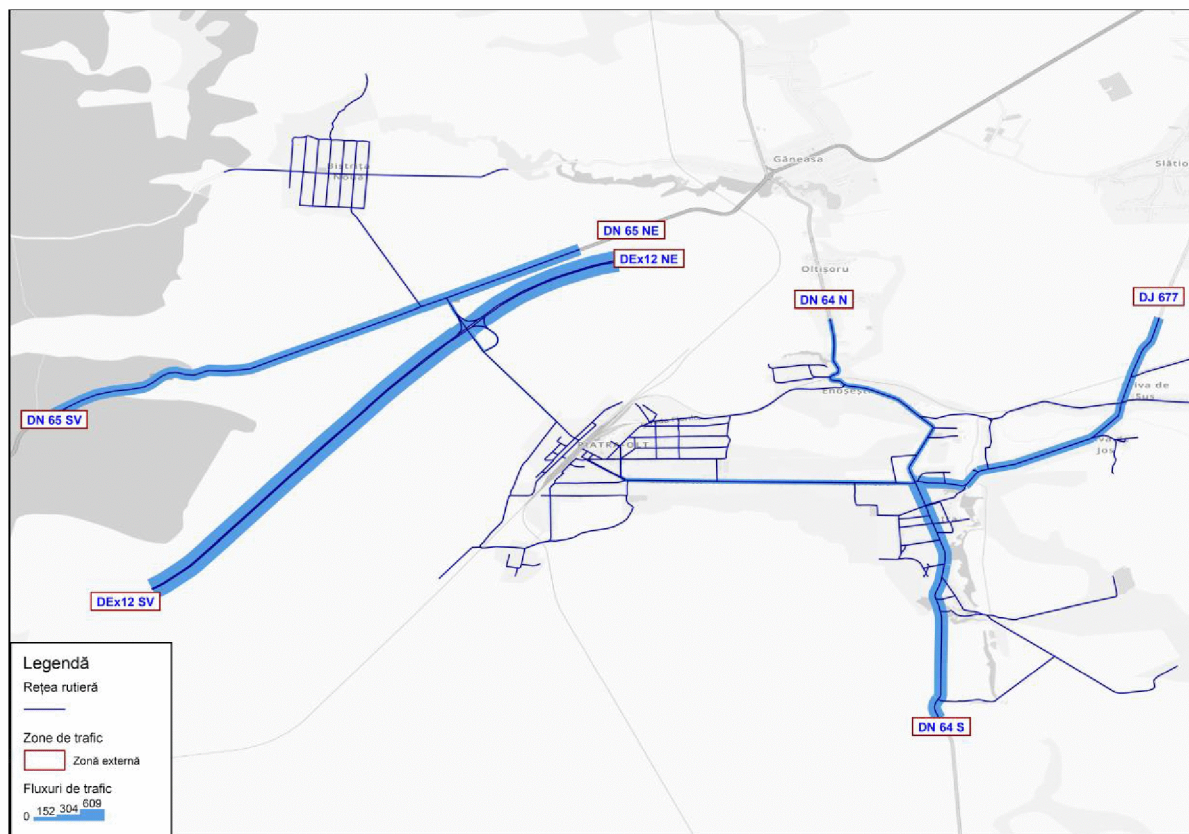


Figura 3.35. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM - ora de vârf de trafic, 2029.

Implementarea proiectelor care compun scenariul "A face minim" va contribui la creșterea conectivității și accesibilității teritoriului de analiză în raport cu rețeaua stradală majoră, dar în același timp va încuraja creșterea prestației realizate cu mijloace de transport poluante, ceea ce semnifică îndepărtarea față de principiile mobilității durabile (tabelul 3.4). Potrivit estimărilor realizate, la nivelul întregii rețele analizate, pornind de la anul de bază 2021, în anul 2029 se va produce creșterea utilizării transportului privat cu 25,2%.

Tabelul 3.4. Evoluția activității de transport, 2021-2029.

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim", 2029
Utilizarea transportului privat [vehicule-km]	92.742	116.130
Utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate - bicicleta și pietonal) [%]	49,0	45,2

Indicatorul „Utilizarea transportului privat” ține seama atât de cererea de transport (număr de călătorii), cât și de interacțiunea acesteia cu rețeaua de transport (lungimea călătoriilor, influențată de condițiile de desfășurare a circulației). Acesta reprezintă produsul dintre



valoarea fluxului de trafic înregistrat pe un segment al rețelei și lungimea segmentului respectiv.

Analizând valorile indicatorilor din tabelul de mai sus se observă că realizarea numai a intervențiilor angajate (scenariul "A face minim") nu este suficientă pentru a contrabalansa creșterea prognozată a nevoilor de mobilitate.

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

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

Specificațiile referitoare la acest capitol în *Anexa 6 - Conținut cadru Plan de mobilitate urbană durabilă a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 3 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, POR 2014-2020*, recomandă analiza simulărilor realizate în cadrul scenariului "A nu face nimic" (ANFN) 2029, care sunt caracterizate de cererea de transport prognozată după metodologia din Subcapitolul 3.6 și oferta de transport aferentă anului de bază 2021, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.

Rezultatele simulării, reprezentând fluxurile de trafic, exprimate în vehicule etalon, la nivel de medie zilnică anuală și la nivelul orei de vârf de trafic, sunt reprezentate în figurile 3.36 și 3.37. Problemele în zonele cu gâtuiți ale fluxurilor de trafic (pe arterele principale de circulație) se vor accentua.

Menținerea ofertei de transport la nivel local în starea actuală până în anul 2029, efectuând numai lucrări de întreținere și reparații străzi, va conduce la înregistrarea unui impact negativ major al transporturilor asupra mediului urban, comparativ cu celelalte situații analizate. Se va produce o creștere susținută a utilizării autovehiculului personal pentru efectuarea deplasărilor zilnice, însoțită de reducerea vitezei medii de deplasare. Numărul mare al vehiculelor aflate în circulație, pe de o parte și viteza redusă de deplasare, pe de altă parte, vor conduce la creșterea accentuată a emisiilor de noxe și de CO₂ pentru care sectorul transporturilor este responsabil.

În urma simulărilor a rezultat că în acest scenariu de analiză, utilizarea autoturismelor va cunoaște o creștere față de valoarea înregistrată în anul 2021 de 23,0% până în anul 2029, în timp ce pietonal va pierde din utilizatori. Sporirea prezenței în trafic a autoturismelor va îngreuna desfășurarea traficului inclusiv pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative asupra eficienței economice (creșterea duratei de parcurs a mărfurilor între punctul de origine și cel de destinație) și asupra calității aerului (deplasarea cu viteză redusă și opririle/demarările succesive în cazul vehiculelor de marfă implică emisii ridicate de noxe și de CO₂).

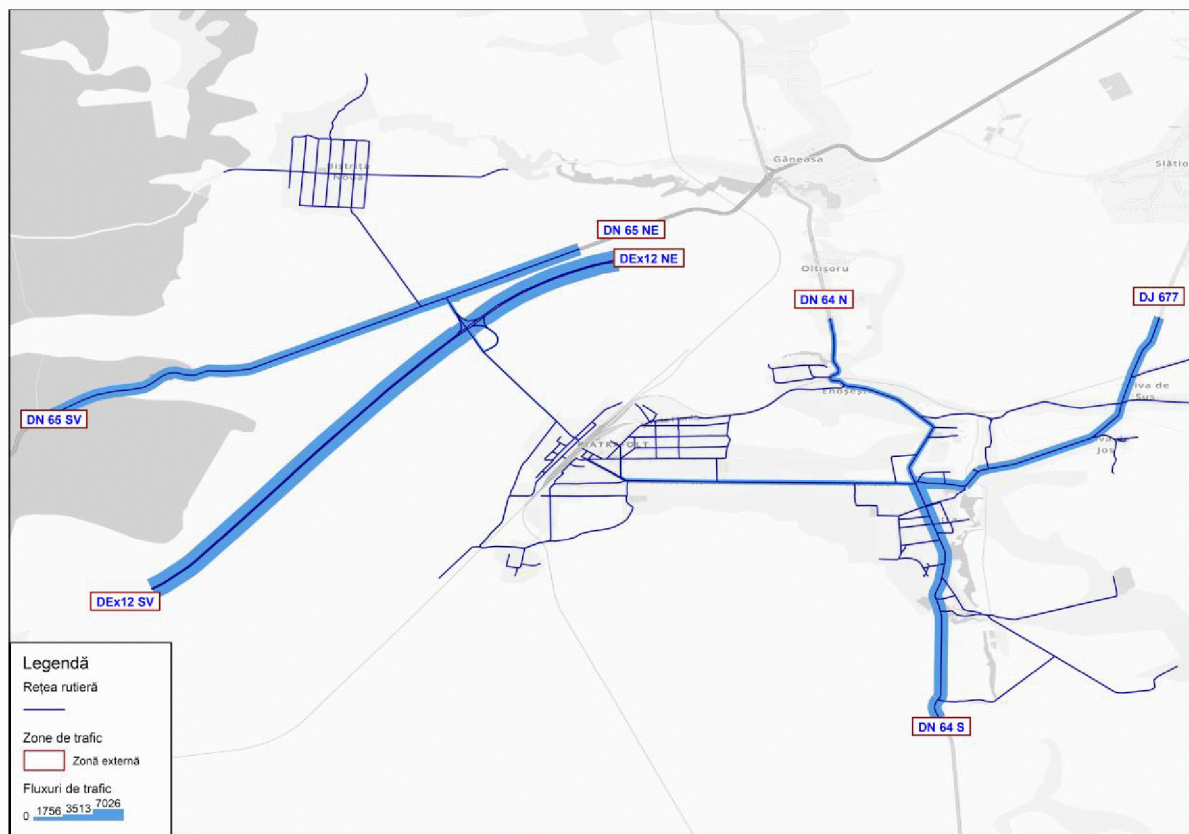


Figura 3.36. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN_mza 2029.

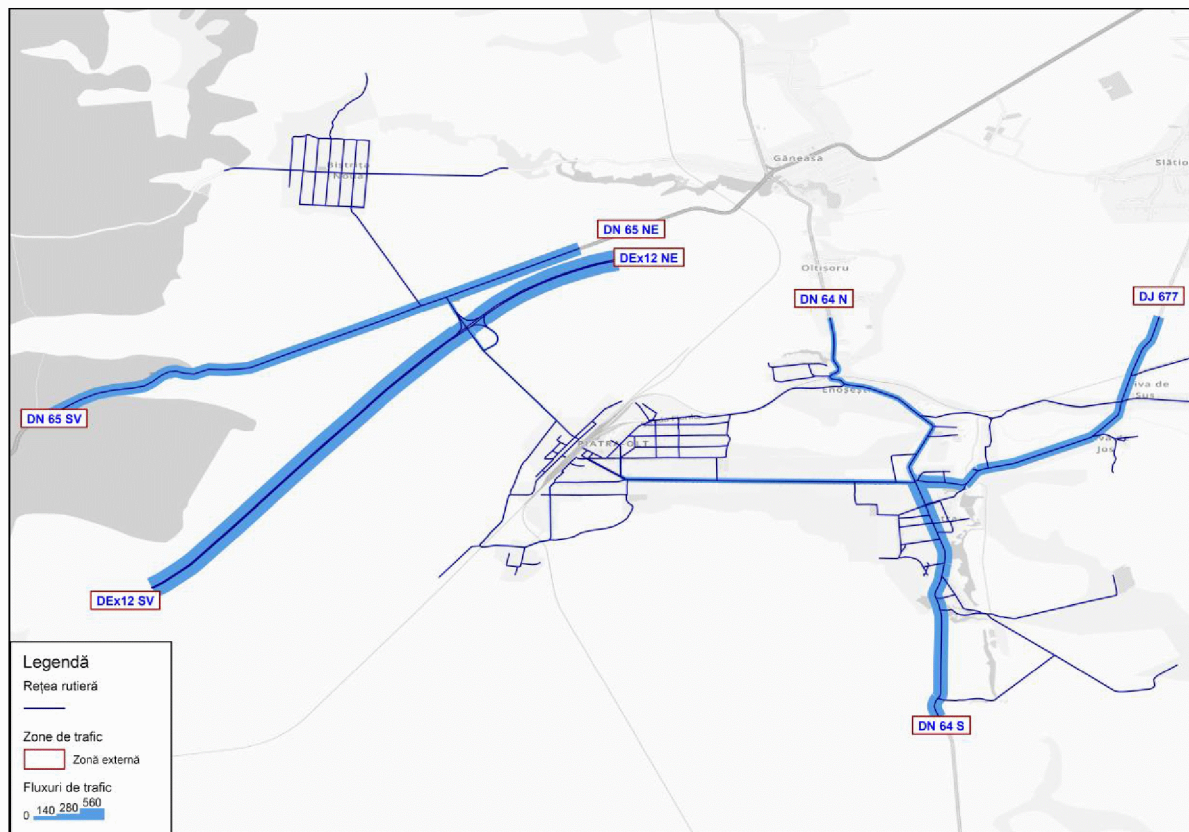


Figura 3.37. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN - ora de vârf de trafic, 2029.



4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

Ca urmare a creșterii continue în ultimele două decenii a numărului de autovehicule proprietate privată, tendința de evoluție înregistrată la nivel global, care s-a manifestat și în România prin creșterea indicelui de motorizare de la 63 de autovehicule / 1000 locuitori în 1991 la 328 de autovehicule / 1000 locuitori în anul 2020, astăzi în secolul XXI, ne confruntăm cu situația în care sectorul transporturilor este puternic responsabil pentru probleme de sănătate ale locuitorilor din mediul urban provocate de substanțele poluante existente în atmosferă, de zgomot și accidente rutiere. Prin utilizarea intensivă a infrastructurilor, sectorul transporturilor este o componentă importantă a economiei și un instrument care contribuie la dezvoltarea societății. Acest lucru apare cu precădere la nivelul economiei globale, în care oportunitățile economice sunt strâns legate de mobilitatea persoanelor, bunurilor și informațiilor.

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

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

- Eficiența economică (influențată de manifestarea fenomenului de congestie).
- Impactul asupra mediului:
 - *Emisii de substanțe poluante;*
 - *Zgomot;*
 - *Consum de energie; Emisii de CO₂;*
- Nivelul de accesibilitate;



- Siguranța circulației.

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

În acest capitol este analizat impactul mobilității din arealul de studiu la nivelul anului de bază – 2021 și la nivelul orizontului de prognoză 2029, ipoteza de evoluție specifică scenariului "A face minim" (caracteristicile acestui scenariu în ceea ce privește atât cererea de transport, cât și oferta de transport considerate sunt descrise în Capitolele 3 și 5). Cele două situații analizate descriu situația mobilității în cazul în care nu sunt propuse intervenții prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

4.1. Eficiența economică

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

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

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

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

Diagrama flux de trafic – viteză de deplasare oferă informații despre valoarea optimă a vitezei de deplasare, cea pentru care rețeaua de transport asigură înregistrarea debitului maxim de vehicule.

Creșterea fluxului de trafic atrage după sine creșterea densității traficului, concomitent cu reducerea vitezei de deplasare, generată de interacțiunea dintre vehicule. Capacitatea este atinsă atunci când se înregistrează valori ale vitezei de circulație sau ale densității traficului cărora le corespund valori maxime ale debitului de vehicule. Reprezentarea curbelor de variație ale perechilor de parametri menționate mai sus se regăsește în figura 4.1.

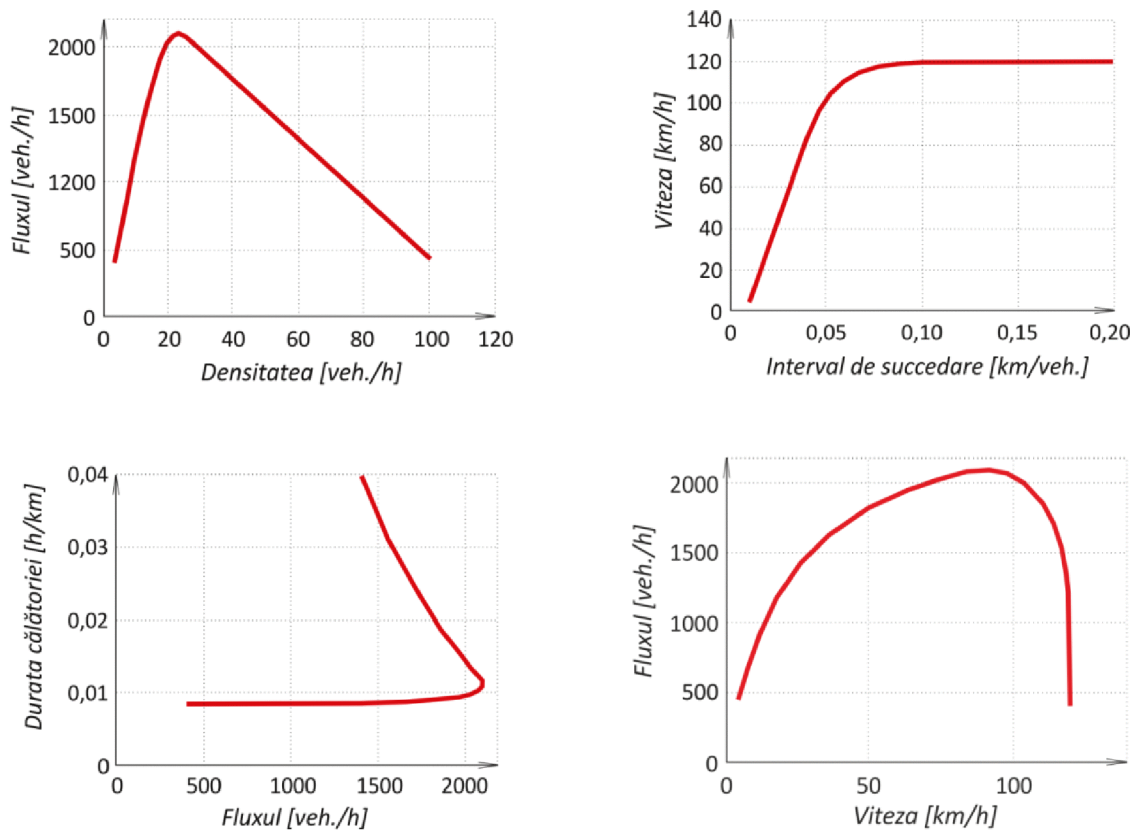


Figura 4.1. Diagramele fluxurilor de trafic.

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

Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din Cartea Albă a Transporturilor¹ precizează că la nivelul Uniunii Europene costurile anuale cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB.

¹ European Commission, Staff working paper IMPACT ASSESSMENT, *Accompanying document to the White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011.

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

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

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

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

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
Autoturism	Metropolitan	Autostradă	0,0	26,8	61,5
		Drumuri principale	0,9	141,3	181,3
		Alte drumuri	2,5	159,5	242,6
	Urban	Străzi principale	0,6	48,7	75,8
		Alte străzi	2,5	139,4	230,5
	Rural	Autostradă	0,0	13,4	30,8
		Drumuri principale	0,4	18,3	60,7
		Alte drumuri	0,2	42,0	139,2
	Autovehicul ușor de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	50,9
Drumuri principale			1,8	268,5	344,4
Alte drumuri			4,7	303,0	460,9
Urban		Străzi principale	1,2	92,5	144,1
		Alte străzi	4,7	264,9	438,0
Rural		Autostradă	0,0	25,4	58,4
		Drumuri principale	0,8	34,8	115,3
		Alte drumuri	0,4	79,8	264,5



Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
Autovehicul greu de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	77,6	178,4
		Drumuri principale	2,7	409,8	525,6
		Alte drumuri	7,2	462,5	703,5
	Urban	Străzi principale	1,8	141,1	219,9
		Alte străzi	7,2	404,4	668,6
	Rural	Autostradă	0,0	38,8	89,2
		Drumuri principale	1,2	53,1	176,0
		Alte drumuri	0,6	121,9	403,8
	Autobuz	Metropolitan	Autostradă	0,0	66,9
Drumuri principale			2,3	353,3	453,1
Alte drumuri			6,2	398,7	606,4
Urban		Străzi principale	1,6	121,7	189,6
		Alte străzi	6,2	348,6	576,3
Rural		Autostradă	0,0	33,5	76,9
		Drumuri principale	1,0	45,8	151,7
		Alte drumuri	0,5	105,0	348,1

Rețeaua rutieră a Orașului Piatra-Olt conține categoriile de infrastructură din tabelul de mai sus (drumul expres fiind asimilat autostrăzii).

La nivelul rețelei se întâlnesc sectoare în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar fapt care reduce capacitatea de circulație (prin ocuparea părții carosabile sau prin manevrele realizate pentru parcarele vehiculelor) și generează probleme de siguranță a circulației (figura 4.2).

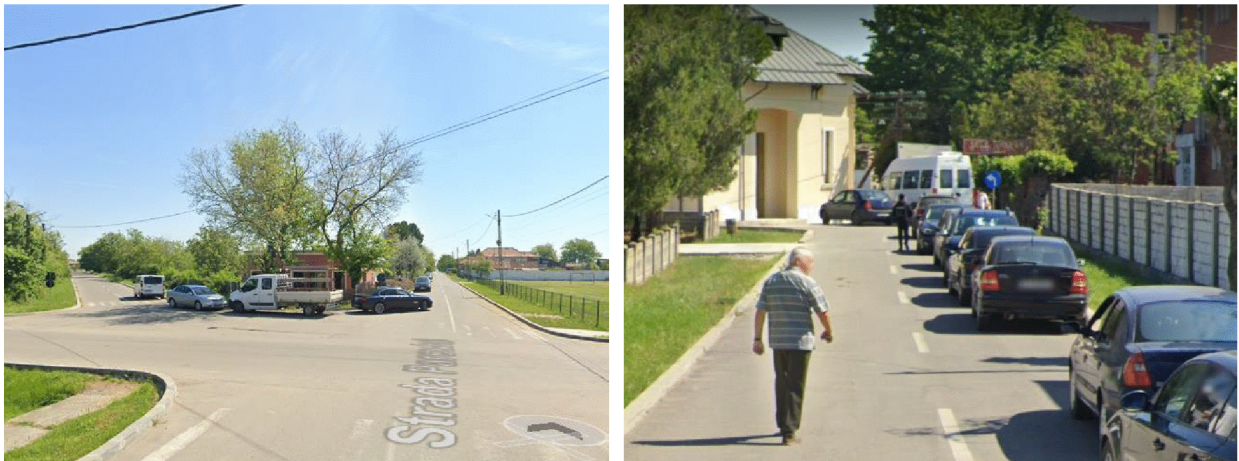


Figura 4.2. Situații de parcare neregulate cu consecințe asupra reducerii capacității de circulație și siguranței rutiere.

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

Se observă că nivelul orizontului de prognoză considerat efectele pozitive aduse de implementarea proiectelor angajate nu compensează impactul negativ generat de creșterea cererii de transport, înregistrându-se creșterea costurilor generate de congestie în zona Orașul Piatra-Olt. În anul 2029 valoarea acestui indicator este cu 26% mai mare decât valoarea specifică anului de bază 2021.

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

Categorie de vehicule	Costuri generate de congestie [EUR]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim", 2029
Autoturisme	556	697
Autovehicule ușoare de marfă	161	203
Autovehicule grele de marfă	289	370
TOTAL [EUR]	1006	1270

Creșterea costurilor de congestie în perioada 2021-2029 este generată atât de fluxurile de tranzit, în special autoturisme, cât și de cele locale formate de asemenea din autoturisme, mod de transport care în lipsa unor intervenții substanțiale în domeniul transportului public

va câștiga tot mai mulți utilizatori. În anul 2029, transportul individual cu autoturismul constituie principala componentă generatoare de costuri cu congestia. Aceste costuri afectează în mod negativ eficiența economică a sistemului de transport și se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări.

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

- *existența sectoarelor stradale suprapuse peste traseele drumului național DN 64 și drumului județean DJ 677, pe care se înregistrează valori mari de trafic de tranzit și număr crescut de accidente; această situație este generată în special de lipsa unei variante de ocolire, aspect care constituie deficiența majoră a rețelei de circulații;*
- *lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure optimizarea circulației la nivelul rețelei stradale;*
- *deficiențe în respectarea regulilor de circulație;*
- *lipsa unui sistem de monitorizare a traficului în timp real;*
- *nu sunt reglementate aspecte privind logistica urbană;*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulația bicicletelor, centre de închiriere biciclete).*

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

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

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

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

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

Tabelul 4.4. Indicator de eficiență economică.

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim", 2029
Durata medie a deplasării, min	8,9	9,5



4.2. Impactul asupra mediului

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

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării. Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante conform Agenției Europene de Mediu, așa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizația Națiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe), linii directoare pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu *"Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reduce gradul de acidificare, eutrofizare și nivelul de ozon troposferic"*.

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (numărul de autovehicule înmatriculate, clasificate în funcție de categoria națională, capacitatea cilindrică, vechimea, masa maximă admisă și carburantul utilizat) la nivelul Orașului Piatra-Olt au fost obținute de la Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administrației și Internelor, cu sprijinul Orașului Piatra-Olt.

În scopul utilizării în cadrul modelului de estimare a emisiilor provenite din traficul rutier, aceste date au fost prelucrate astfel încât să se obțină clasificarea tuturor autovehiculelor înmatriculate în funcție de: *combustibilul utilizat; capacitatea cilindrică; anul fabricației; standardul de depoluare*. În intervalul analizat, 2017-2021, parcul inventar de autovehicule înmatriculate în localitatea Piatra-Olt a avut o evoluție pozitivă, valoarea înregistrată în anul 2021 fiind cu 57,1% mai mare față de cea corespunzătoare anului 2017. Distribuția anuală a numărului de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat este prezentată în figura 4.3.

În intervalul analizat s-au înregistrat creșteri ale numărului de autovehicule alimentate cu motorină cu 93,5%, în timp ce numărul autovehiculelor alimentate cu benzină a crescut cu 27,2%. În toată perioada analizată, în parcul de vehicule din Orașul Piatra-Olt au fost înmatriculate 16 autovehicule cu propulsie hibridă.

Referitor la tipurile de vehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 2.158 vehicule înregistrate în anul 2021, 1827 sunt autoturisme.

Numărul de vehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 302 vehicule) este prezentat în diagrama din figura 4.4.

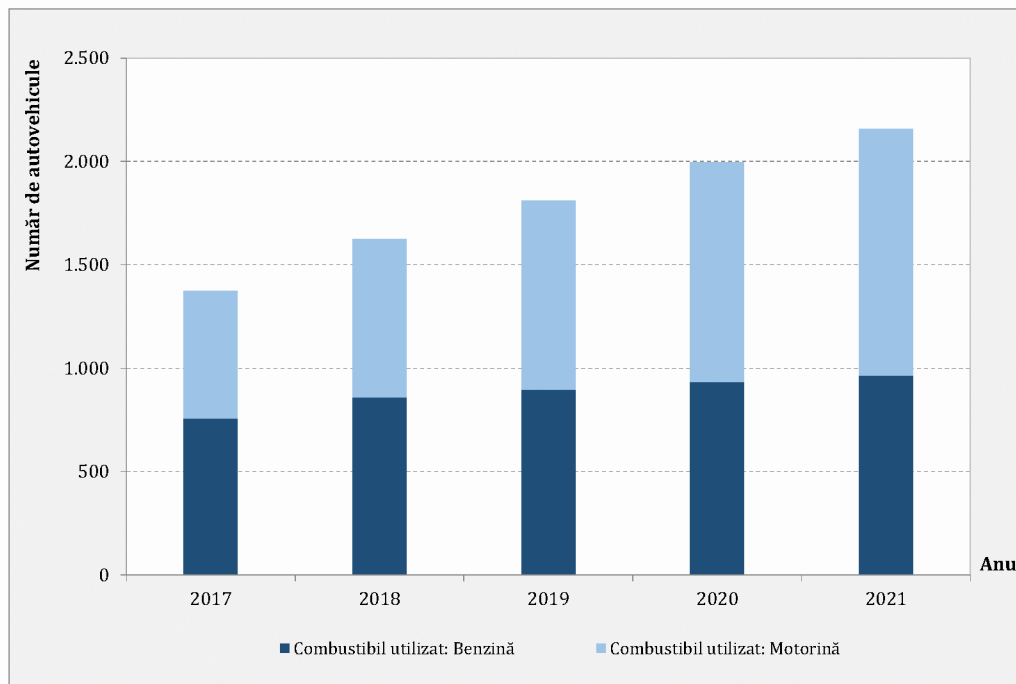


Figura 4.3. Situația parcului inventar de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat.
Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, București.

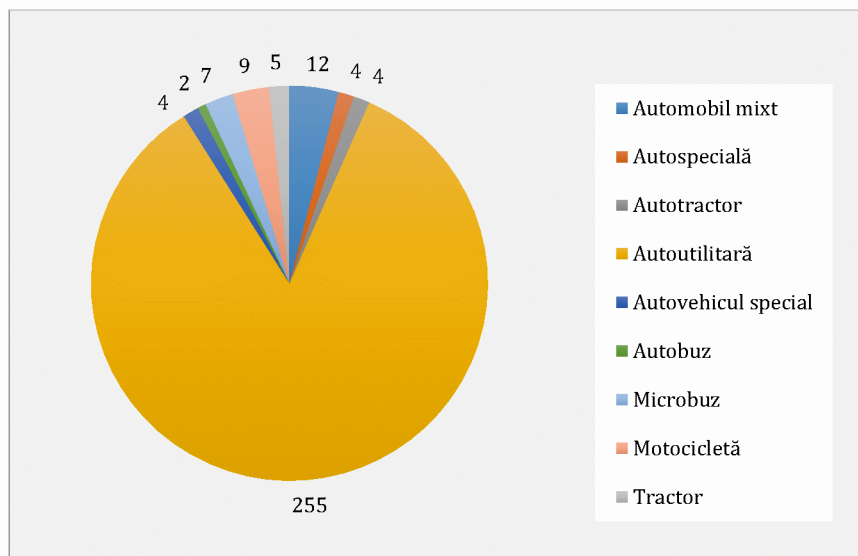


Figura 4.4. Autovehiculele din componența parcului inventar, altele decât autoturisme, 2021.
Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor București.

La nivel județean, date referitoare la structura parcului de autovehicule (categoriile de vehicule, tip de combustibil, vechime) la nivelul anului 2021 au fost extrase din baza de date publicată de către Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor. În județul Olt, din totalul celor 160.657 vehicule înregistrate în anul 2021, 129.098 sunt autoturisme. Numărul de vehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 31.559 vehicule) este prezentat în diagrama din figura 4.5.

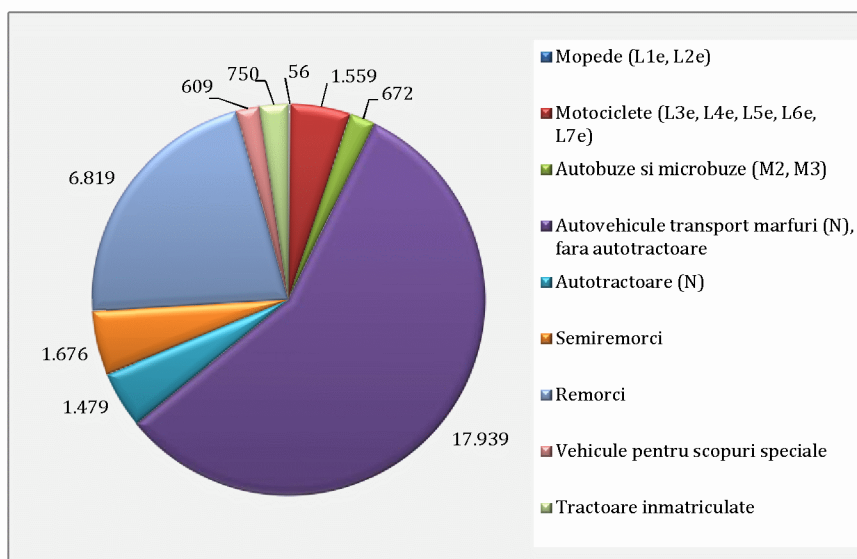


Figura 4.5. Vehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2021.

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

Conform datelor publicate, autovehiculele alimentate cu motorină reprezintă 50,4% din numărul total de autovehicule. În cazul autoturismelor, motorina reprezintă combustibilul utilizat pentru 44,9% din totalul mijloacelor de transport încadrate în această categorie.

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârșitul anului 2021, 87% aveau vechime de peste 10 ani, iar numai 5% de cel mult 5 ani. Reprezentarea numărului de vehicule în funcție de anul de fabricație este realizată în figura 4.6.

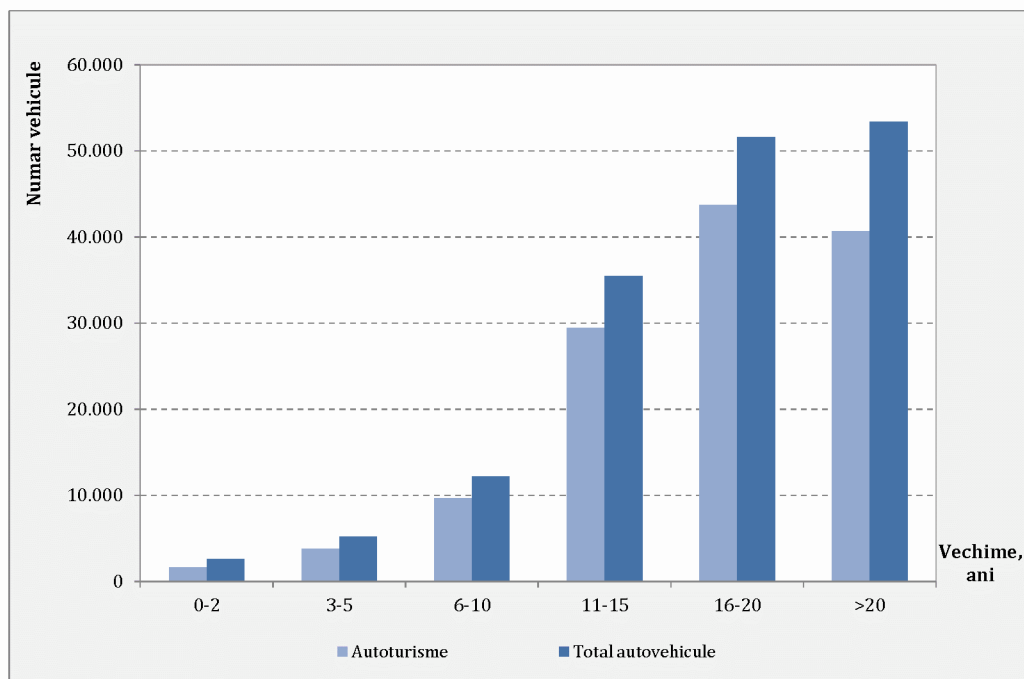


Figura 4.6. Structura parcului de vehicule din Județul Olt în funcție de anul de fabricație, 2021.

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



4.2.1. Emisii de substanțe poluante

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

Potrivit unui raport al Agenției Europene de Mediu², substanțele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul. Totodată, monoxidul de carbon apare printre substanțele emise de vehicule. Potențiale efecte ale acestor compuși chimici sunt descrise pe scurt în continuare:

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

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație, variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată³, care ține seama de ecuațiile de variație a cantităților de emisii, publicate de Agenția Europeană de Mediu (*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook*, ediția 2019).

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

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

Astfel, ținând cont de particularitățile parcului de autovehicule și de caracteristicile fluxurilor de trafic (categoriile vehiculelor din compunerea acestora, viteza medie de deplasare etc. – rezultate din modelul de transport) au fost calculate cantitățile de emisii la nivelul întregii rețele, într-o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2021, cât și în scenariul "A face minim" - orizontul 2029.

Rezultate pentru fiecare factor de emisie analizat sunt prezentate în tabelul 4.5.

Tabelul 4.5. Emisii de substanțe poluante, MZA.

Factor de emisie	Cantitatea de emisii [kg]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul „A face minim”, 2029
NO₂	70,88	89,25
PM	2,38	2,96
HC	19,93	25,23
CO	172,98	218,05

Se obțin creșteri semnificative ale emisiilor de substanțe poluante cuprinse între 24,4% (pentru particulele materiale) și 26,6% (pentru hidrocarburi). Segmentele populației cele mai afectate de expunerea la aceste substanțe poluante sunt reprezentate de copii, vârstnici, persoane cu afecțiuni respiratorii și cardiovasculare, persoane anemice.

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt emise cantități ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, respectiv pe sectoarele stradale suprapuse peste traseul drumul național DN 64 și traseul drumului județean DJ 677 (Șos. Argeșanu, Str. Criveni, Str. Pietrei, Str. Victoriei).

4.2.2. Zgomot

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

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

Zgomotul se definește ca un sunet sau amestec de sunete, discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuet, tunet etc. Zgomotul este un sunet nedorit și neplăcut auzului. Este caracterizat de cele două însușiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli [dB], și frecvența, măsurată în hertzi [Hz]. Scara de măsură a intensității zgomotului este logaritmică. O conversație normală are circa 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deși

diferența dintre conversația normală și strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

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

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

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

În tabelul 4.6 sunt prezentate valorile costurilor cu zgomotul produs de diferite vehicule utilizate în transportul rutier și feroviar de călători și de mărfuri, valori specifice României, exprimate în [EuroCent/veh*km].

Tabelul 4.6. Valoarea monetară a costurilor de zgomot asociate sectorului transporturi pe uscat, la nivelul anului 2010, Conform Master Planul General de Transport al României.

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



Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/ Suburban	Rural
	Tren transport marfă	Zi	19,12	18,26	2,28
		Noapte	78,00	30,87	3,85

Aplicând aceste valori asupra rezultatelor modelului de transport (structura și volumele fluxurilor de trafic pe fiecare segment al rețelei considerate) aferent zonei de studiu la nivelul anului de bază – 2021 și la nivelul orizontului de prognoză 2029, scenariul "A face minim", s-au obținut efectele traficului actual zilnic din arealul de studiu asupra mediului generate de zgomot, exprimate în unități monetare [EUR] (tabelul 4.7).

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

Categorie de vehicule	Costuri cu Poluarea fonică [EUR]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul „A face minim”, 2029
Autoturisme	50	63
Autovehicule ușoare de marfă	39	49
Autovehicule grele de marfă	85	110
Total	174	221

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt estimate intensități ridicate ale zgomotului pe sectoarele cu valori însemnate de trafic, reprezentând sectoarele stradale suprapuse peste traseul drumul național DN 64 și traseul drumului județean DJ 677 (Șos. Argeșanu, Str. Criveni, Str. Pietrei, Str. Victoriei).

Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2029 conduce la creșterea costurilor cu poluarea fonică la nivelul rețelei considerate cu 27%. Atât în anul de bază, cât și în cel de prognoză autovehiculele de marfă reprezintă categoria de mijloace de transport cu impact major din punct de vedere al zgomotului, situându-se pe primul loc în clasamentul privind costurile cu poluarea fonică.

4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale omenirii în anii următori. Creșterea temperaturilor, topirea ghețarilor, secetele și inundațiile din ce în ce mai frecvente sunt toate semne că schimbările climatice se petrec cu adevărat. Riscurile pentru întreaga planetă și pentru generațiile viitoare sunt enorme, astfel că trebuie a se acționa urgent.



Modelarea fenomenelor climatice și a impactului economic al schimbărilor climatice reprezintă preocupări de interes major la nivel mondial. Problema centrală a evaluării impactului tuturor sectoarelor de activitate asupra schimbărilor climatice este cuantificarea realistă a prețului carbonului.

Efectele transporturilor care influențează schimbările climatice și încălzirea globală sunt, în principal, cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră, dintre care cel mai important este dioxidul de carbon (CO₂).

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

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din zona Orașului Piatra-Olt pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS⁴ (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (Anexa 4.1.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 4.1, POR 2014-2020), pentru o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2021, cât și în scenariul "A face minim" 2029 sunt prezentate în tabelele 4.8 - 4.10.

Tabelul 4.8. Emisii de GES, MZA.

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES [kg]	
	Scenariul de bază 2021	Scenariul "A face minim", 2029
Autoturisme	11.122	11.332
Autovehicule ușoare de marfă	2.208	2.359
Autovehicule grele de marfă	13.120	17.078
Total	26.450	30.769

Din datele centralizate în tabelul de mai sus se observă ponderea deosebită a contribuției autoturismelor. La nivelul anului de bază autoturismele reprezintă categoria de autovehicule responsabilă pentru aproximativ 42% din totalul cantității de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi.

⁴ JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) - Asistență comună pentru sprijinirea proiectelor în regiunile europene.



Tabelul 4.9. Emisii de GES, MZA, 2021.

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	26.45									
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2021</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Emisii GES (tCO ₂ e)	11.12	2.21	3.60	9.52	0.00	0.00	0.00	0.00		
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2021</i>										
Date de intrare										
Anul evaluării	2021									
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>										
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual										
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Kilometri parcurși de vehicule	92742	13444	6412	9618	0					
Viteze medii										
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>										
	Categoria de viteză km/h	Descrierea								
	30.90	Urbană								
	50	Suburbană								
	75	Rurală								
	100	Autostradă								
Utilizarea categoriilor de drumuri										
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
		Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană		60%	60%	60%	60%	90%				
Suburbană		10%	10%	10%	10%	10%				
Rurală										
Autostradă		30%	30%	30%	30%					
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Tabelul 4.10. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face minim” 2029.

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	30.77									
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2029</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Emisii GES (tCO ₂ e)	11.33	2.36	4.68	12.39	0.00	0.00	0.00	0.00		
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2029</i>										
Date de intrare										
Anul evaluării	2029									
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>										
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual										
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Kilometri parcurși de vehicule	116130	16935	8231	12346	0					
Viteze medii										
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>										
	Categoria de viteză km/h	Descrierea								
	29.50	Urbană								
	50	Suburbană								
	75	Rurală								
	100	Autostradă								
Utilizarea categoriilor de drumuri										
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
		Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană		60%	60%	60%	60%	90%				
Suburbană		10%	10%	10%	10%	10%				
Rurală										
Autostradă		30%	30%	30%	30%					
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	



În ansamblu, analizând impactul mobilității actuale asupra mediului prin prisma emisiilor de substanțe poluante, a zgomotului și a emisiilor de gaze cu efect de seră, se desprinde concluzia că autoturismele (reprezentate atât de fluxurile locale, cât și de cele în tranzit) și autovehiculele de marfă (reprezentate în special de fluxurile de tranzit și penetrație) constituie categorii de autovehicule cu impact major asupra mediului.

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

- *lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Orașul Piatra-Olt (care să funcționeze în baza regulamentului CE 1370);*
- *lipsa unei variante de ocolire de-a lungul DN 64, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone utilizate frecvent de pietoni și bicicliști;*
- *nu sunt reglementate aspecte privind logistica urbană;*
- *lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure optimizarea circulației la nivelul rețelei stradale;*
- *deficiențe în respectarea regulilor de circulație;*
- *lipsa unui sistem de monitorizare a traficului în timp real;*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulația bicicletelor, centre de închiriere biciclete);*
- *lipsa infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).*

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

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

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

Valorile emisiilor de gaze poluante și cu efect de seră specifice anului de bază și orizontului de prognoză analizat în scenariul “A face minim” sunt prezentate în tabelul 4.11.

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

Indicator		Scenariul de bază 2021	Scenariul "A face minim", 2029
Emisii de gaze poluante, kg	NO ₂	70,88	89,25
	PM	2,38	2,96
	HC	19,93	25,23
	CO	172,98	218,05
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		26,45	30,77

4.3. Accesibilitate

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

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

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

Fiecare deplasare se compune din câteva elemente care funcționează sub forma unui lanț, numit "lanțul mobilității" (figura 4.7). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanțului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

Accesibilitatea sistemului de transport influențează semnificativ funcționalitatea spațiului public, prin intermediul valorilor parametrului prin care se exprimă durata de deplasare către/ de la obiective socio-economice. În acest sens, a fost analizată accesibilitatea zonei centrale, care prezintă interes foarte ridicat pentru cetățeni, în raport cu durata medie de deplasare către acestea (în minute), la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2021 și în scenariul "A face minim" – orizontul 2029.

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

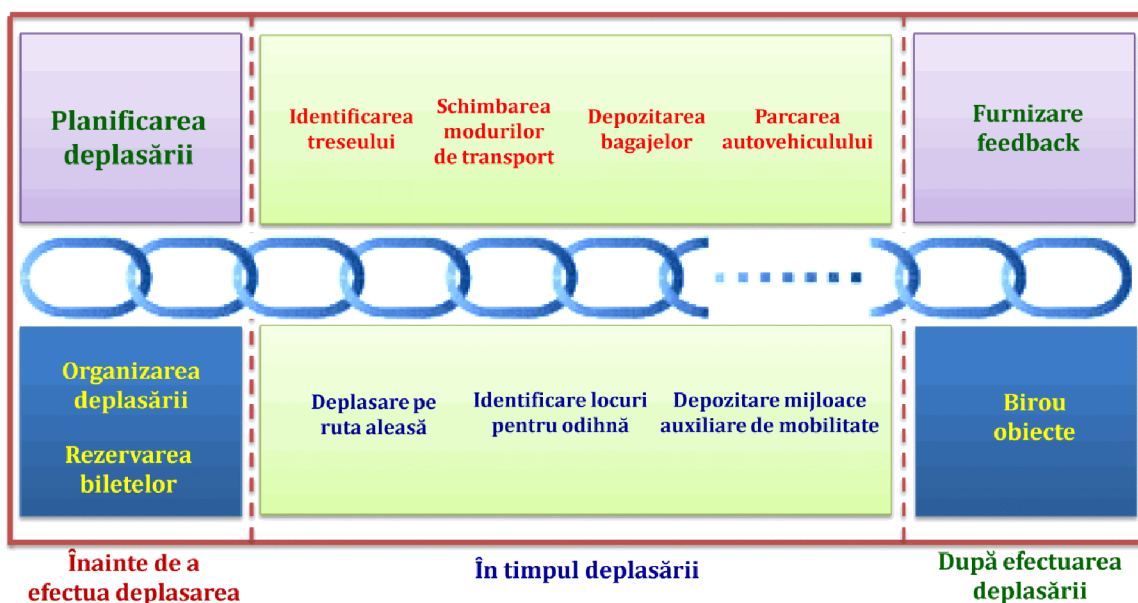


Figura 4.7. Lanțul mobilității⁶.

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

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

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea următoarei zone:

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

Zonele pentru care centrul orașului prezintă accesibilitate scăzută sunt cele periferice, situate în localitățile componente Criva de Jos, Criva de Sus și Bistrița Nouă (figura 4.8), în care își au reședința aproximativ o treime din numărul total de locuitori.

Din figura 4.9 se observă că în scenariul "A face minim" durata de deplasare față de zona centrală va crește, în special față de zonele deservite de Dn 64 (localitatea componentă Piatra) și DJ 677 (localitățile componente Criva de Jos și Criva de Sus). Această creștere a duratelor de deplasare este generată de gâtuirea fluxurilor de trafic la intersecția dintre DN

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

64 și DJ 677. Îmbunătățiri ușoare ale accesibilității se obțin în cartierele deservite de străzile incluse în proiectul de modernizare aferent scenariului "A face minim".

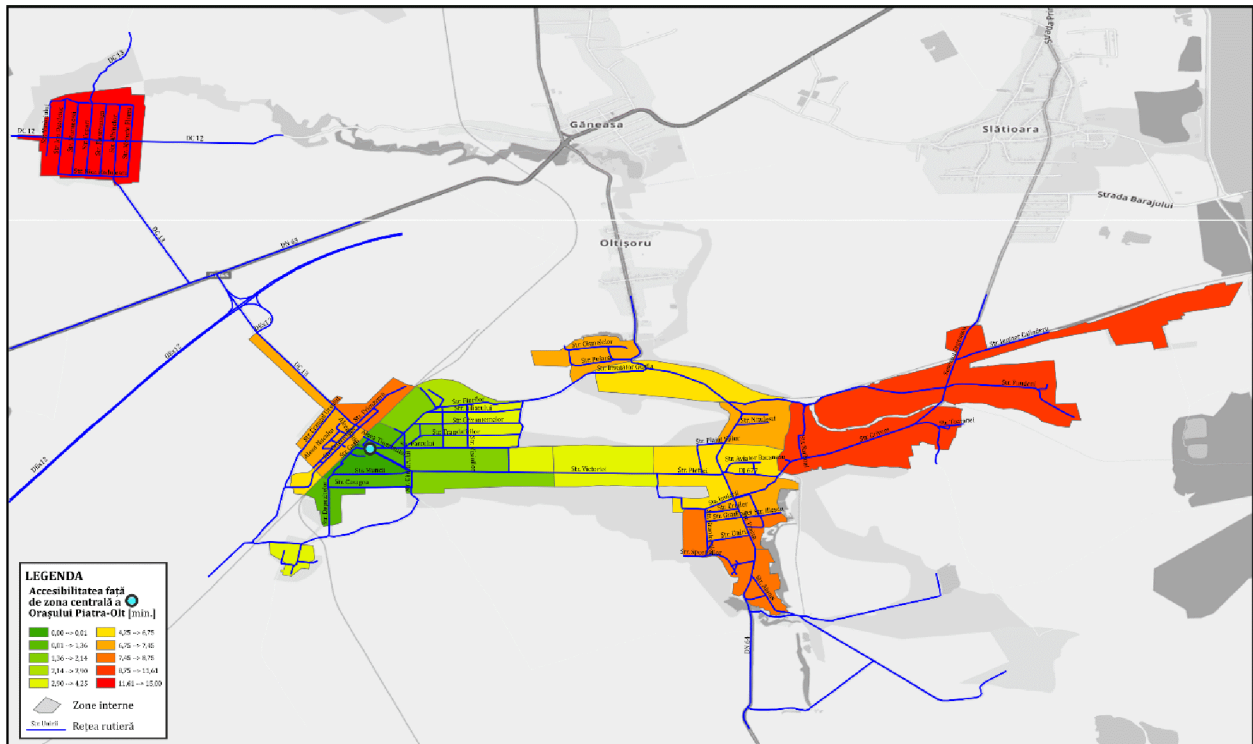


Figura 4.8. Accesibilitatea către zona Centrală în scenariul de bază 2021.

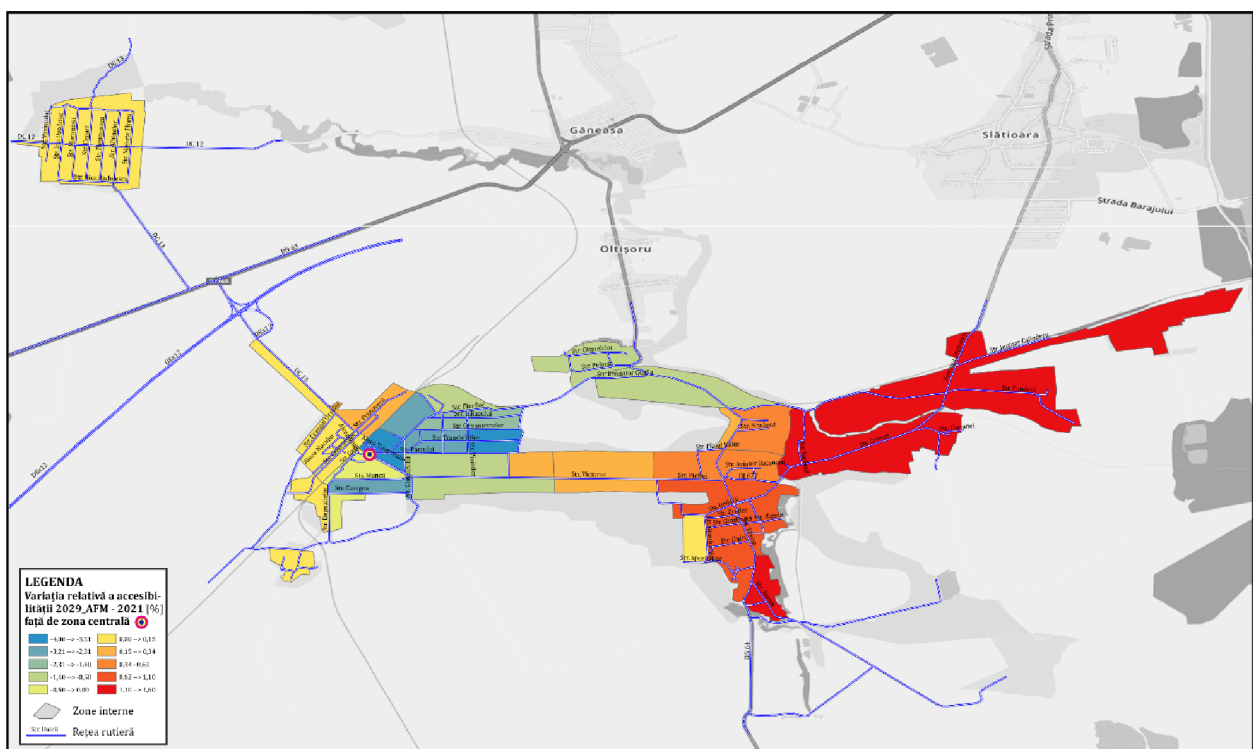


Figura 4.9. Variația relativă a accesibilității, scenariul "A face minim" 2029 vs. Anul de bază 2021, față de zona Centrală.



Creșterea duratelor de deplare pentru o parte importantă a călătoriilor efectuate la nivelul rețelei de transport analizate demonstrează faptul că proiectele specifice scenariului "A face minim" (orizontul 2029) nu au capacitatea de a rezolva problemele de mobilitate din Orașul Piatra-Olt.

Zone nevralgice din punct de vedere al accesibilității sistemului global de transport public le reprezintă stațiile de transfer între modurile de transport public urban, intrajudețean și interjudețean. Transferul între mijloacele de transport specifice acestor moduri trebuie să se realizeze facil, în condiții de siguranță și securitate.

O altă măsură a accesibilității sistemului de transport public este dată de facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă pe care le prezintă infrastructura de transport și vehiculele: peroane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranță în vehicule pentru cărucioare, modul de amplasare a sistemelor de validare a biletelor astfel încât să poată fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare, atât vizuale, cât și acustice. În situația actuală, sistemul de transport public prezintă deficiențe de accesibilitate. Mijloacele de transport care asigură serviciul de transport public județean și infrastructura aferentă sistemului de transport public nu sunt prevăzute cu facilități care să permită accesul persoanelor cu dizabilități.

Pe lângă modurile de transport public și privat, a căror accesibilitate a fost tratată mai sus, în mediul urban transportul pietonal reprezintă un mod de deplasare care se pretează pentru călătoriile pe distanțe scurte. În situația actuală, ghidarea utilizatorilor către acest mod de transport benefic pentru sănătate este deficitară, nefiind implementat un sistem de orientare a traseelor pietonale către obiective socio-economice din zona centrală și cartiere.

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

- *lipsa spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space") în zonele de interes pentru locuitori;*
- *existența problemelor privind accesibilitatea spațiilor pietonale (borduri, alte obstacole);*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulația bicicletelor, centre de închiriere biciclete);*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Orașul Piatra-Olt (care să funcționeze în baza regulamentului CE 1370);*
- *lipsa unui terminal de transport.*

Având în vedere particularitățile accesibilității sistemului de transport, pentru evaluarea impactului mobilității din acest punct de vedere se vor utiliza următorii indicatori:



- Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute;
- Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă.

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

Tabelul 4.12. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim", 2029
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	6,4	6,7
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	0,0	0,0

4.4. Siguranță

În ciuda eforturilor care s-au făcut la nivel european în ultimii ani, concretizate cu reducerea numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere produse în mediul urban, în aceste tragedii în anul 2019, la nivelul statelor EU-27 și-au pierdut viața 22.756 persoane⁷. Datele statistice cu privire la acest subiect, situează România pe locul 1 în funcție de valoarea raportului dintre numărul de morți înregistrați la 1 milion de locuitori. Valoarea acestui raport asociată României este de 96, în condițiile în care nivelul mediu la nivelul statelor membre este de 51, iar valoarea minimă corespunzătoare Suediei este de 22 (figura 4.10).

Un alt motiv de îngrijorare privind siguranța circulației în orașele din România este faptul că 62% din numărul total de accidente rutiere soldate cu morți au loc în mediul urban, situație care de asemenea ne situează pe loc fruntaș în clasamentul european.

Revenind la principiul care guvernează PMUD "Planificare pentru oameni!", caracterizarea situației existente la nivelul anului 2019 privind siguranța locuitorilor orașelor din România indică faptul că din totalul celor 1864 persoane care și-au pierdut viața în accidente rutiere, 729 sunt pietoni.

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activității de transport. Principalele componente ale costurilor cu accidentele sunt costurile serviciilor medicale, costurile asociate pagubelor materiale produse, costurile generate de pierderea / reducerea capacității de muncă.

⁷Eurostat, 2021 https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_sf_roadve/settings_1/table?lang=en

Valoarea acestor costuri nu depinde numai de gravitatea accidentului, ci și de sistemul de asigurări care activează în domeniu și de disponibilitatea de plată a cetățenilor pentru siguranță, fapt care atrage după sine diferențe semnificative ale costurilor cu accidente în funcție de țara în care sunt produse. În tabelul 4.13 sunt prezentate valorile costurilor cu accidente produse în România, în funcție de gravitatea acestora.

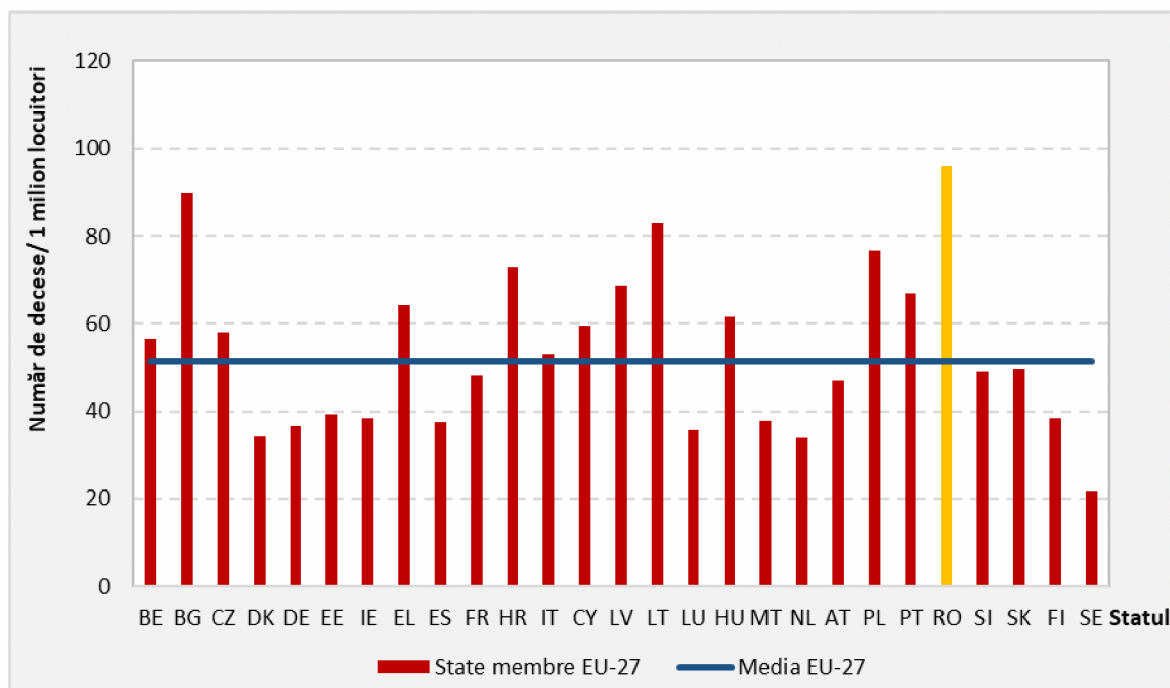


Figura 4.10. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 24, anul 2019.

Tabelul 4.13. Valoarea monetară costurilor cu accidente, România.

Gravitatea accidentului	Costuri [Euro]	
	Master Planul de Transport pentru România, 2014	Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014
Pierderea vieții	635.972	1.048.000
Rănire gravă	87.963	136.000
Rănire ușoară	7.114	10.400

Valorile acestor categorii de costuri estimate pentru fiecare stat membru EU28, la nivelul anului 2010 sunt reprezentate grafic în figurile 4.11 - 4.13.

Analizând datele reprezentate în graficele de mai jos se poate observa că pentru toate cele trei categorii în care sunt încadrate accidentele în funcție de gravitate, costurile estimate pentru România sunt situate la limita inferioară a plajei de valori specifice statelor membre EU28.

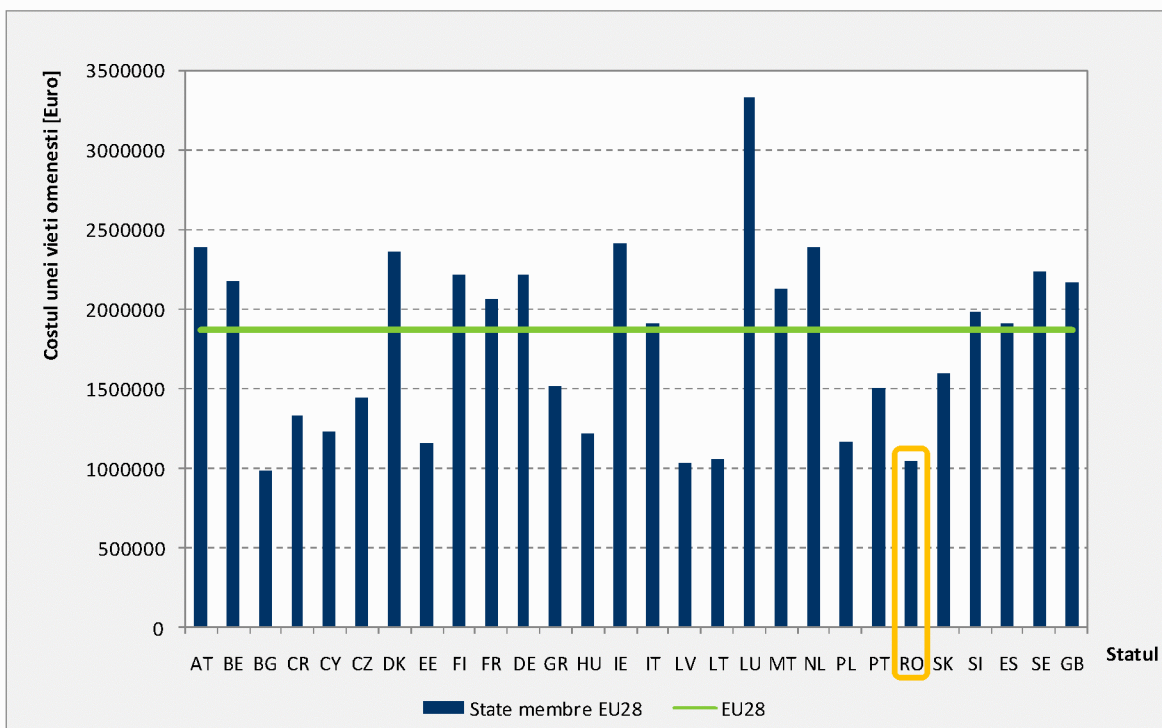


Figura 4.11. Costul echivalent pierderii unei vieți omenesti, statele membre EU 28, anul 2010.

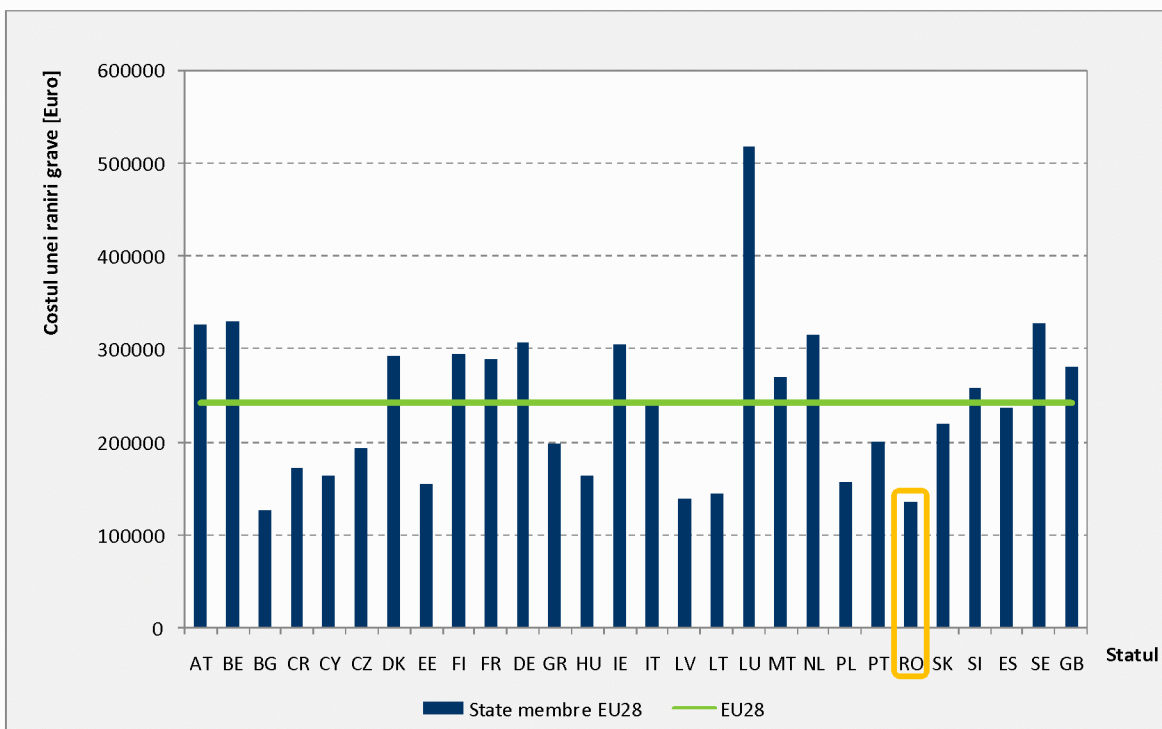


Figura 4.12. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.

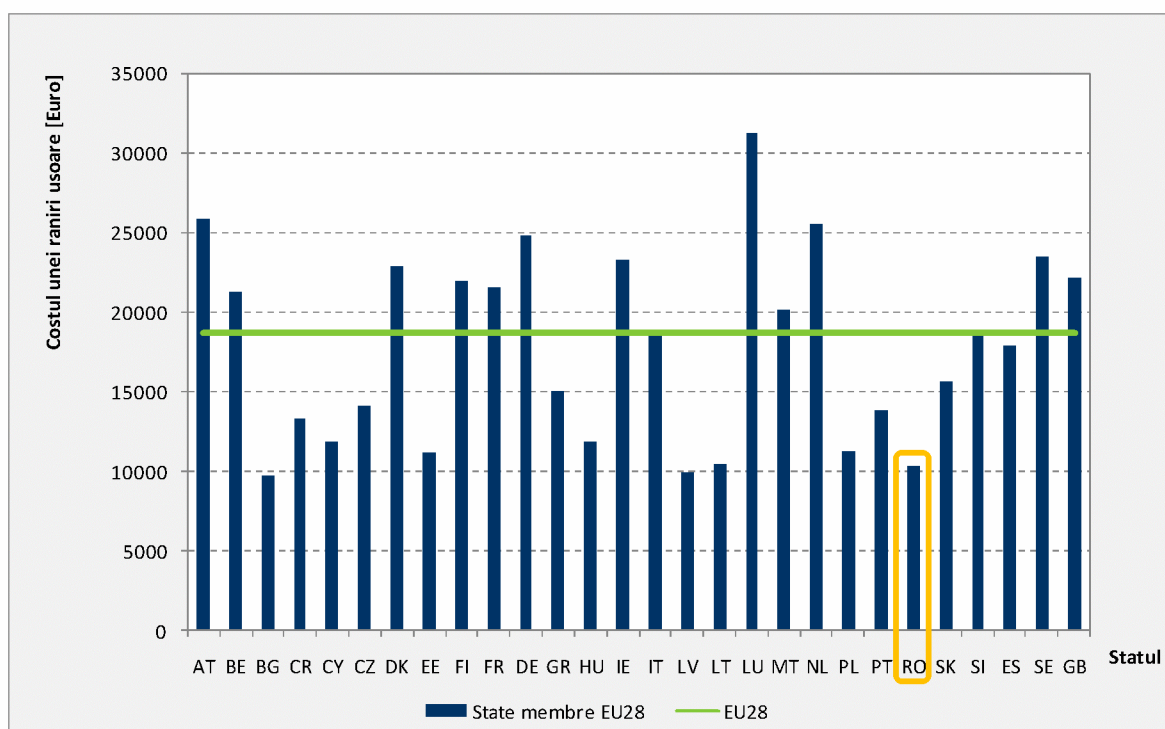


Figura 4.13. Costul echivalent unei răniri ușoare, statele membre EU 28, anul 2010.

Conform datelor furnizate de Poliția Orașului Piatra-Olt, în această localitate în anul 2021 au fost înregistrate 8 accidente, în care au fost rănite 12 persoane. Variația numărului total de accidente și a victimelor acestora în perioada 2017-2021 este prezentată în tabelul 4.14.

Tabelul 4.14. Accidente înregistrate în Orașul Piatra-Olt, în perioada 2017-2021.

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morți	Răniți grav	Răniți ușor
2017	3	3	0	0	3
2018	5	5	0	2	3
2019	5	5	0	2	3
2020	3	3	0	1	2
2021	8	12	0	4	8

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.13) pentru numărul de victime înregistrate în fiecare categorie (morți, răniți grav, răniți ușor) au fost calculate costurile cu accidentele în care au fost implicate victime la nivelul rețelei rutiere a Orașului Piatra-Olt în anul 2021. Aceste costuri se ridică la aproximativ 400.000 Euro (tabelul 4.15).

Tabelul 4.15. Costul cu accidentele, Orașul Piatra-Olt, 2021.

	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	Total
Numărul de victime	0	4	8	12
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul în anul 2021 [EUR]	0	351.852	56.912	408.764

Conform informațiilor analizate nivelul rețelei stradale se conturează artere cu grad ridicat de incidență a accidentelor – Str. Traian (DN 64), DC 78, DJ 677 (Șoseaua Argeșanu - Str. Criveni - Str. Pietrei - Str. Victoriei). Relaționarea acestor sectoare rutiere cu distribuția fluxurilor de trafic relevă o corelație ridicată între intensitatea traficului și incidența accidentelor de circulație.

Așa cum a fost afirmat mai sus, problema de fond în ceea ce privește incidența accidentelor este intensitatea traficului. Această problemă este amplificată de modul de operare, care în situația actuală, prezintă deficiențe din punct de vedere al organizării circulației printr-un sistem integrat de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule și pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creșterii traficului în situația prognozată în scenariul "A face minim", ținând seama de faptul că prin intervențiile angajate nu se regăsesc proiecte care să conducă la reducerea traficului auto.

La nivel local, Poliția Orașului Piatra-Olt reprezintă structura organizațională cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor de circulație. Poliția Locală sprijină unitățile structurilor teritoriale ale Poliției Române în luarea măsurilor pentru asigurarea fluentei și siguranței traficului. Atribuțiile acestui serviciu sunt canalizate către identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.

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

- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "pietoni pe partea carosabilă" și "abateri bicicliști";*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare.*
- *existența sectoarelor stradale suprapuse peste traseele drumului național DN 64 și drumului județean DJ 677, pe care se înregistrează valori mari de trafic de tranzit și număr crescut de accidente; această situație este generată în special de lipsa unei variante de ocolire, aspect care constituie deficiența majoră a rețelei de circulații.*

Urmărind cele prezentate mai sus, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației se va utiliza indicatorul:

- *Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul rețelei.*

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

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

Tabelul 4.16. Indicator - evaluare siguranță.

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim", 2029
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	92.742	116.130

4.5. Calitatea vieții

În literatura de specialitate⁸, relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului (poluare chimică, fonică, consum de energie, gaze cu efect de seră), a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor (în special componenta de siguranță a circulației) și a eficienței economice. Toate aceste aspecte ale mobilității din Orașul Piatra-Olt au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, dominată de utilizarea autoturismului, cu următoarele consecințe:

- *alocare majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, bicicliști, amenajări peisagistice, artă urbană, activități în aer liber;*
- *infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);*
- *degradarea peisajului urban;*
- *degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase.*

Recent, la nivelul Orașului Piatra-Olt au fost realizate intervenții notabile în domeniul mobilității urbane durabile: modernizarea de artere stradale, inclusiv trotuarele aferente. Toate proiectele realizate conduc la creșterea calității vieții în mediul urban, efectele manifestându-se gradual, acestea fiind în interacțiune cu alte intervenții necesare și cu capacitatea de adaptare a cetățenilor. Un exemplu în acest sens este prezentat în figurile de

⁸ *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.

mai jos, în care este evidențiată îmbunătățirea calității spațiului public aferent străzii Cimitirului (DC 13).



Figura 4.14. Amenajare Str. Cimitirului – 2012. Sursa: Google Maps, 2022.

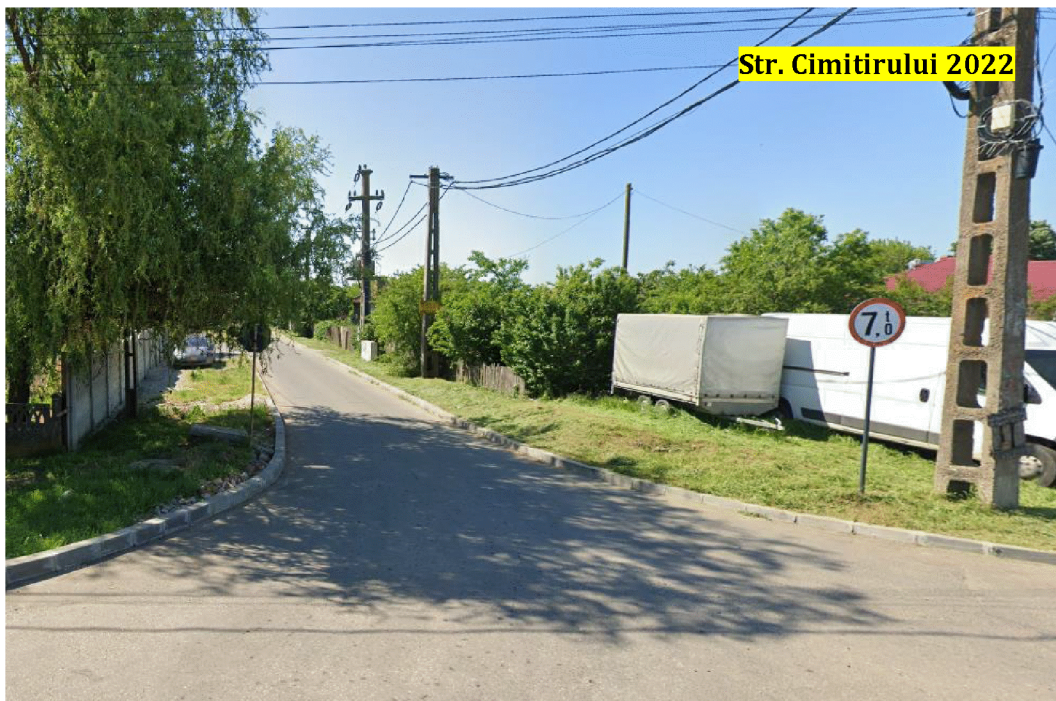


Figura 4.15. Amenajare Str. Cimitirului – 2022.

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în secțiunile referitoare la parcări și la spațiul urban (Capitolul 2). În rezumat, principale probleme pertinente,



prioritizate, care limitează calitatea vieții în Orașul Piatra-Olt, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *lipsa spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space") în zonele de interes pentru locuitori;*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulația bicicletelor, centre de închiriere biciclete);*
- *lipsa infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare);*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare.*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "pietoni pe partea carosabilă" și "abateri bicicliști";*
- *lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Orașul Piatra-Olt (care să funcționeze în baza regulamentului CE 1370);*
- *lipsa unui terminal de transport public.*

Din analizele asupra problemelor identificate în acest domeniu, precum și din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4 în care au fost tratate subiecte care influențează calitatea vieții în mediul urban, reiese că transportul individual cu autoturismul afectează negativ în cea mai mare măsură calitatea vieții. Efectele produse de utilizarea acestuia pentru deplasările din mediul urban, precum emisii de noxe, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră, etc. acționează asupra sănătății populației, criteriu fundamental în caracterizarea nivelului atins de calitatea vieții.

Așadar, o imagine complexă asupra calității vieții cetățenilor poate fi creată prin prisma indicatorului care exprimă ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. În situația anului de bază aceste moduri de transport cumulează o pondere de 49% din totalul deplasărilor zilnice.

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



5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a orașului are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.

Orașul Piatra-Olt 2029: sistem de transport accesibil, sigur și durabil, care susține dezvoltarea economică și socială, contribuind la asigurarea unui bune calități a vieții.

Viziunea de dezvoltare a sistemului de transport și mobilitate din Orașul Piatra-Olt la orizontul anului 2029 va urmări ca acesta să fie caracterizat de următoarele atribute esențiale:

- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va fi viabil, durabil și accesibil;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va sprijini dezvoltarea și economia locală;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate nu va afecta sănătatea locuitorilor din Orașul Piatra-Olt;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va conduce la creșterea gradului de siguranță a locuitorilor Orașului Piatra-Olt;*



- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va contribui la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor Orașului Piatra-Olt.*

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a transporturilor și mobilității din Orașul Piatra-Olt s-a avut în vedere înscrierea în liniile directoare recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

“Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor.

În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele.”

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii sunt: *Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Eficiență economică, Siguranță și securitate, Calitatea vieții.*

Accesibilitatea reprezintă ușurința cu care oamenii sau bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatării sistemului. Modul în care orașele facilitează accesul prin formele lor urbane și sistemele de transport disponibile, prezintă impact direct asupra dezvoltării urbane și bunăstării populației, componente prin care se descrie calitatea vieții. Prin acest obiectiv strategic, se urmărește ca sistemul de transport din Orașul să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.

Protejarea mediului și dezvoltare durabilă se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul Orașului Piatra-Olt și impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecția mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociați (emisii de substanțe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și implicit la creșterea calității vieții.

Siguranța reprezintă noțiunea inversă vulnerabilității participanților la trafic la implicare în accidente de circulație (soldate cu răniri sau pierderi de vieții omenești, respectiv pagube materiale). Prin Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero” publicat recent, Uniunea Europeană și-a reafirmat ambițiosul obiectiv pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese până în 2050 („Viziunea zero”). Suplimentar, s-a stabilit obiectivul de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030, față de nivelul de referință din 2020. Atingerea acestor ținte asumate la nivelul statelor membre este posibilă prin transpunerea obiectivelor la nivel local și cuantificarea rezultatelor.



Eficiența economică se referă la sprijinul sistemului de transport în desfășurarea activităților economice, cu impact pe termen lung prin generarea de venituri și locuri de muncă în Orașul Piatra-Olt. Funcționarea sistemului de transport, astfel încât să se asigure parametrii de eficacitate, eficiență și calitate a deplasărilor persoanelor și bunurilor către/ de la unitățile economice constituie unul dintre pilonii dezvoltării durabile.

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

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acesteia și a obiectivelor asociate în domeniul mobilității atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acțiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcționeze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât și navetiștii) către moduri de transport prietenoase cu mediul – pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Această viziune a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul "*A face minim*", așa cum au fost descrise în subcapitolul 3.6. Costurile de realizare a proiectelor angajate nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD. Anvelopa bugetară estimată ca fiind disponibilă pentru finanțarea PMUD al Orașului Piatra-Olt este determinată eliminând aceste costuri.

Proiectele angajate definesc scenariul de referință "*A face minim*" la nivelul orizontului de analiză 2029, constituind aspectele de diferențiere a acestui scenariu comparativ cu scenariul "*A nu face nimic*", în care este analizată situația viitoare (la aceleași orizont de timp), care cuprinde doar sistemul de transport existent la nivelul anului de bază 2021 (și nicio altă infrastructură nouă sau modificări în tehnologiile de operare), dar care include o creștere prognozată a cererii de transport în raport cu evoluțiile socio-economice și demografice.

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului "*A face ceva*" 2029. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul "*A face minim*", plus un pachet de proiecte și măsuri definite de elaborator (figura 5.1).

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

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

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

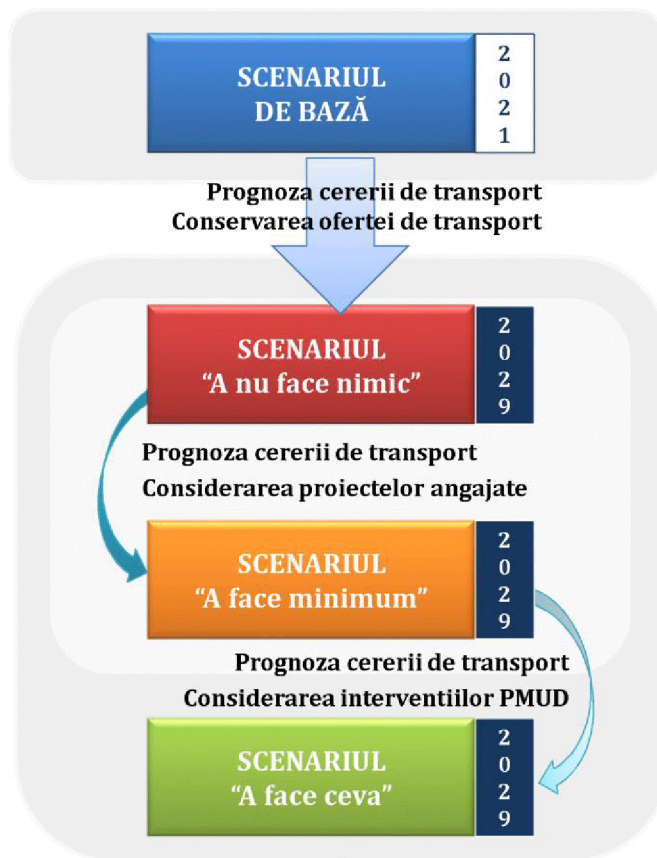


Figura 5.1. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Orașului Piatra-Olt*.

Conform specificațiilor din *Anexa 6 - Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă* a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 3 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile publicat în cadrul POR 2014-2020, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ "A face ceva" este necesară pentru localitățile de rang I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități*, Orașul Piatra-Olt nu este municipiu de rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilității propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".

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

Tabelul 5.1. Descrierea scenariilor.

Scenariul "A face minim" - AFM	
Descriere	Scenariul de mobilitate de referință "A face minim" este specific perioadei de analiză la orizontul anului 2029. În cadrul acestuia este evidențiat rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă. Sunt considerate ca fiind finalizate proiecte angajate, adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport - unde este cazul (proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală).



<p>Proiecte specifice</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Lucrări de întreținere și reparații străzi în Orașul Piatra-Olt</i> - <i>Îmbunătățirea calității vieții populației, prin modernizarea spațiilor publice și a infrastructurii, în Orașul Piatra Olt</i> - <i>Proiecte tip "Quick Wins" - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii pe secția Pitești – Costești – Craiova</i> - <i>Drumul Expres Craiova-Pitești DX 12</i> - <i>Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații din România – faza Studiu de Fezabilitate – 6 stații pe raza SRCF Craiova: Târgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filiași, Roșiori Nord, Piatra Olt – Stația PIATRA OLT</i>
<p>Scenariul "A nu face nimic" - ANFN</p>	
<p>Descriere</p>	<p>În cadrul acestui scenariu este considerată cererea de transport prognozată la orizontul 2029, în timp ce oferta de transport rămâne cea aferentă anului de bază 2021, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.</p>
<p>Proiecte specifice</p>	<p>În acest scenariu nu sunt considerate proiecte - nu se aduc modificări față de situația anului de bază.</p>
<p>Scenariul "A face ceva" – AFC</p>	
<p>Descriere</p>	<p>Acest scenariu cuprinde intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice stabilite: Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Eficiență economică, Siguranță și securitate, Calitatea vieții.</p> <p>Scenariul "A face ceva" surprinde situația viitoare, cuprinzând proiectele scenariului "A face minim", plus pachetul de proiecte și măsuri definite și descrise în portofoliul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt. Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".</p>
<p>Proiecte specifice</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Modernizare/ Reabilitare străzi și trotuare, inclusiv în satele aparținătoare</i> - <i>Realizare traversări denivelate peste CF în zonele de nord și sud ale orașului</i> - <i>Realizarea coridor de mobilitate urbană durabilă</i> - <i>Realizare variantă de ocolire</i> - <i>Plantarea de perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului</i> - <i>Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice</i> - <i>Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public, inclusiv pentru transportul elevilor</i> - <i>Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing</i> - <i>Construire/ modernizare stații de transport public</i> - <i>Amenajare terminal intermodal</i> - <i>Construire autobază pentru mijloacele de transport public</i> - <i>Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes</i> - <i>Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public</i>



- Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public
- Reglementare logistică de aprovizionare
- Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt
- Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)
- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt
- Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente
- Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- Amenajare parcări pentru biciclete
- Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate
- Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
- Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
- Dezvoltare sistem de management al traficului
- Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- Realizare parcări colective
- Amenajare parcări tip Park&Ride
- Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale
- Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban
- Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Piatra-Olt
- Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
- Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4
- Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt
- Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acțiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

→ Analiza situației actuale și identificarea disfuncționalităților

Caracterizarea mobilității actuale cu referire la contextul socio-economic și demografic, rețeaua stradală, transportul public, transportul de marfă, mijloacele alternative de mobilitate, managementul traficului, zonele cu nivel ridicat de complexitate și evaluarea impactului actual al mobilității, au fost tratate în Capitolele 2 - 4.

→ Stabilirea viziunii de evoluție a mobilității

În anul 2029 Orașul Piatra-Olt va avea: sistem de transport accesibil, sigur și durabil, care susține dezvoltarea economică și socială, contribuind la asigurarea unui bune calități a vieții.

→ Stabilirea obiectivelor

Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilității: *Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Eficiență economică, Siguranță și securitate, Calitatea vieții.*

→ Identificarea temelor de mobilitate pentru care se propun intervenții

Pornind de la analiza situației actuale, pentru orientarea către o mobilitate durabilă, se vor propune intervenții încadrate în tematicile abordate în caracterizarea situației actuale, respectiv: intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transport de marfă, mijloace alternative de mobilitate, managementul traficului, zone cu nivel ridicat de complexitate, structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare, aspecte instituționale.

→ Identificarea de măsuri/acțiuni de intervenție care să contribuie la atingerea obiectivelor

Lista cuprinzătoare a intervențiilor (măsuri și proiecte) este dezvoltată pe baza analizei problemelor (evidențiate în urma prelucrării datelor primare, a elaborării modelului de transport) și a aspectelor strategice privind evoluția mobilității la nivelul teritoriului de studiu. Acestea sunt proiecte majore de infrastructură, dar și proiecte sau măsuri de natură organizațională și instituțională.

→ Prioritizarea intervențiilor propuse

Prioritizarea proiectelor propuse este realizată pe baza unei analize multicriteriale.

Analiza multicriterială permite luarea unei decizii în funcție de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiză diferite și pot avea unități de măsură diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura și combina diferite evaluări care trebuie să fie luate în considerare în procesul de luare a deciziilor, atunci când avem de ales între mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecăreia dintre acestea condiționează în mare măsură decizia finală. Din punct de vedere metodologic, analiza multicriterială pornește de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice și identificarea criteriilor necesare în analiză. O a doua fază constă în standardizarea valorilor fiecărui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate în analiză să poată fi comparate și ierarhizate în funcție de importanța pe care o prezintă pentru obiectivul principal al studiului.

În cadrul PMUD al Orașului Piatra-Olt au fost identificate 8 criterii principale de care se ține seama în evaluarea atingerii obiective strategice ale planului. În tabelul de mai jos este realizată o scurtă descriere a indicatorilor asociați criteriilor care urmează să fie utilizate în analiză. Metodologia aplicată permite combinarea tuturor celor 8 indicatori care constituie criteriile, făcând posibilă stabilirea unui scor final pentru fiecare proiect, pe baza acestuia fiind apoi definit nivelul de prioritate.

Tabelul 5.2. Criterii de analiză multicriterială utilizate.

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate și conectivitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic considerate la subcapitolul 4.3, la nivel de MZA. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C2		Accesibilitatea sistemului de transport public	Exprimă accesibilitatea componentelor sistemului de transport public. Se definește ca proporția elementelor (vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie). Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentații referitoare la autovehiculele de transport public.	Creșterea valorilor
C3	Eficiența economică	Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la nivel de MZA, pentru întregul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor



ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C4		Valoare investiție	Reprezintă valoarea monetară estimată pentru realizarea proiectului, exprimată în [Euro]. Sursele de cuantificare: documentații tehnico-economice aferente proiectelor (în cazul în care există), estimări ale consultantului pe baza consultării pieței.	Costuri cât mai reduse pentru investiție
C5	Siguranță	Intensitatea traficului	Dat fiind faptul că incidența apariției accidentelor rutiere este, în general, proporțională cu intensitatea traficului, indicatorul se exprimă prin totalul zilnic de [vehicule-km] înregistrate la nivelul rețelei. Se va considera traficul la nivel de MZA.	Reducerea valorilor
C6	Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă	Emisiile de gaze poluante	Reprezintă cantitatea de emisii poluante estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [kg] la nivelul unei zile medii din an (MZA). Se vor considera următorii factori de emisie: NO _x , PM, HC, CO, fiecareuia alocându-i-se câte o pondere egală în cadrul criteriului.	Reducerea valorilor
C7		Emisiile de gaze cu efect de seră	Reprezintă cantitatea de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [tone] - CO ₂ .	Reducerea valorilor
C8	Calitatea vieții	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	Reprezintă proporția deplasărilor realizate cu modurile de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. Se exprimă în [%].	Creșterea valorilor

Estimarea valorilor acestor indicatori are la bază simulările efectuate cu ajutorul modelului de transport validat (unde este cazul) și/ sau experiența consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii similare, precum și din consultarea studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Valorile efective estimate sunt încadrate în 6 clase, notate de la 0 la 5, obținându-se matricea de performanță.

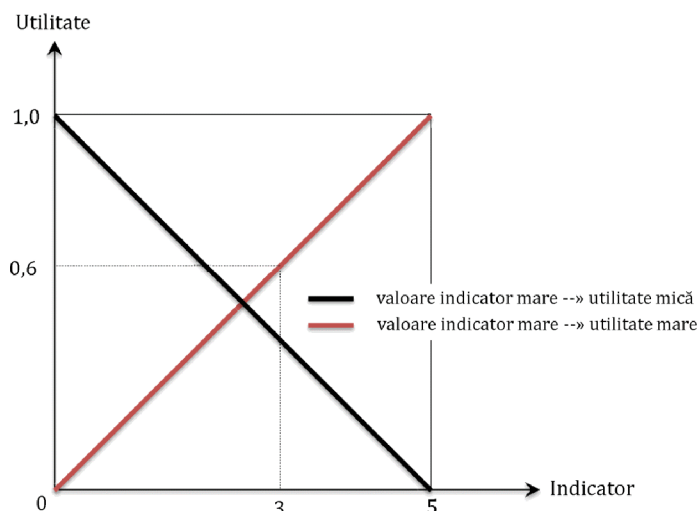


Figura 5.2. Reprezentarea grafică a funcției de utilitate.

Pentru stabilirea utilității asigurate de indicatorii analizați, se consideră că utilitatea este proporțională cu valorile consecințelor, deci pentru estimarea utilităților intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcție cu valori cuprinse în intervalul [0, 1] (figura 5.2).

În procesul de stabilire a importanței fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin implementarea planului se urmărește orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Orașului Piatra-Olt. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Tabelul 5.3. Ponderile alocate criteriilor de analiză.

Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Pondere criteriu	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	10 %	10 %	20 %
Obiectiv strategic	Accesibilitate		Eficiență economică		Siguranță	Protejarea mediului		Calitatea vieții
Pondere obiectiv	20 %		20 %		20 %	20 %		20 %

Prin aplicarea acestei metodologii, punctajul maxim pe care poate să îl atingă un proiect este 1. Proiectele care vor obține punctaj mai mic de 0,10 vor fi eliminate din lista care va defini portofoliul de proiecte al PMUD Piatra-Olt.

Definitivarea listei finale a intervențiilor (măsuri și proiecte) propuse, se va realiza ținând cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul Orașului Piatra-Olt până în anul 2029, luând în considerare următoarele componente:

- Fonduri UE – PR Sud Vest Oltenia 2021-2027, Axa prioritară care vizează reducerea de CO₂, mobilitatea urbană și conectivitatea.



În perioada de programare 2021-2027 aceste obiective se încadrează în Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

- Administrația Fondului pentru Mediu – principala instituție care asigură suportul financiar pentru realizarea proiectelor și programelor pentru protecția mediului, constituită conform principiilor europene “poluatorul plătește” și “responsabilitatea producătorului”.
- Programul Național de Investiții “Anghel Saligny” – program multianual, finanțat de la bugetul de stat, coordonat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, care are ca obiectiv general creșterea coeziunii teritoriale prin echiparea unităților administrativ-teritoriale cu dotări tehnico-edilitare și de acces la căile de comunicație, îmbunătățirea atât a condițiilor de viață cât și a standardelor de muncă pentru toți locuitorii României.
- Planul Național de Redresare și Reziliență – are ca obiectiv general dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. Acesta a fost conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.
- Alte surse: în această categorie sunt considerate alte surse de finanțare neramburasabilă precum Programul Operațional Transport, Programe de cooperare teritorială (INTERREG EUROPE, URBACT III etc) sau buget de stat.
- Bugetul Orașului Piatra-Olt – o pondere din bugetul total anual al Orașului Piatra-Olt cuprinsă între 2% și 5%.

Valorile bugetului total anual pentru perioada 2023-2029 sunt estimate pe baza datelor specifice Bugetului local de venituri și cheltuieli pe anul 2022, aprobat prin HCL nr. 9/ 2022.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanțare menționate mai sus, a căror sumă se ridică la 64,00 milioane Euro.

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

Componenta [Mil Eur] / Anul	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027	2,00	3,00	4,00	4,00	2,00	2,00	2,00	19,00
Administrația Fondului pentru Mediu	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	6,75
Programul Național de Investiții "Anghel Saligny" și similar	3,00	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00	18,00



Componenta [Mil Eur] / Anul	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Planul Național de Redresare și Reziliență	3,00	3,00	3,00	3,00	0,00	0,00	0,00	12,00
Alte surse	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	6,50
Buget Orașului Piatra-Olt	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	1,75
							Total	64,00

Analiza riscurilor

Buna desfășurare a implementării intervențiilor incluse în planul de acțiune poate fi afectată de apariția riscurilor legate de:

- *neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene);*
- *valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme;*
- *reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor;*
- *neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor.*

Neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene)

Anvelopa financiară identificată pentru intervenții în domeniul mobilității la nivelul Orașului Piatra-Olt la orizontul 2029 are în componere, în proporție semnificativă fonduri externe nerambursabile (Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027, Administrația Fondului pentru Mediu, Programul Național de Investiții "Anghel Saligny", Planul Național de Redresare și Reziliență).

Intervențiile propuse în planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare din fondurile detaliate mai sus, vor fi în special proiecte de infrastructură și de natură operațională (vehicule ecologice, infrastructură pentru sistemul de transport public, sisteme de management al traficului, infrastructură pentru deplasări cu mijloace prietenoase cu mediul, infrastructură pentru preluarea traficului de tranzit), reprezentând proiecte de bază privind orientarea spre durabilitate a mobilității în Orașul Piatra-Olt.

Lipsa finanțării pentru aceste proiecte majore este o amenințare cu impact semnificativ pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității.

Probabilitatea de apariție a acestui risc se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară dobândită de Orașul Piatra-Olt în accesarea finanțărilor din surse similare (POR 2007-2013/ POR 2014-2020).

Strategia de răspuns propusă are ca obiectiv minimizarea acestui risc, ceea ce impune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor tehnico-economice prin care se justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor de finanțare.



Valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsurile și proiectele) fiind adaptat în consecință. În faza de implementare a PMUD al Orașului Piatra-Olt va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse, conform legislației și standardelor în vigoare. Cu toate acestea, în etapa de planificare și prioritizare a propunerilor este necesară alocarea financiară pentru fiecare intervenție. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și implicit la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate ca urmare a implementării planului de acțiune.

Impactul acestui risc de natură financiară este moderat. Probabilitatea de apariție se consideră redusă. Pentru o parte din intervențiile majore (din punct de vedere al costurilor) au fost elaborate recent studii de fezabilitate/ prefezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor.

Pentru minimizarea acestui risc, s-a avut în vedere documentarea cu privire la costurile de realizare a intervențiilor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiectele similare implementate recent în Orașul Piatra-Olt și/ sau în orașe din România.

Reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor

Obținerea rezultatelor așteptate, respectiv un caracter durabil al mobilității în Orașul Piatra-Olt, este condiționată de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al cetățenilor. În consecință, este imperios necesară participarea activă a locuitorilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate promovate prin PMUD. Reticența acestora față de nou, față de soluții care aparent par că îi defavorizează, că le îngreunează modul de desfășurare a activităților cotidiene, dar care pe termen mediu și lung vor conduce la îmbunătățirea mediului în care trăiesc, la îmbunătățirea gradului de sănătate a acestora, la reducerea impactului negativ asupra societății, reprezintă un risc în faza de implementare a planului. Deși se apreciază ca având atât un impact redus asupra efectelor generale ale planului, cât și o probabilitate scăzută de apariție, este un risc care nu trebuie ignorat întrucât una dintre particularitățile elaborării acestui tip de documentație strategică este "planificarea pentru oameni".

Se urmărește minimizarea riscului prin consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului, propunerea de măsuri constând în campanii de conștientizare a efectelor pozitive generate de utilizarea transportului public, campanii de educație rutieră cu accent pe conduita în deplasare a tuturor participanților la trafic (conducători auto, bicicliști, pietoni, persoane aflate în cărucioare etc). De asemenea, se propune continuarea comunicării proactive și bidirecționale cu toate părțile interesate și în fazele de implementare și monitorizare a planului.



Neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor

Măsurile și proiectele selectate pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității produc efecte optime atunci când lucrează în mod conjugat, sub forma unui pachet complex, atingând diferite domenii care definesc sistemul de transport urban. Întârzieri în implementarea unor propuneri pot genera reducerea efectelor așteptate ca urmare a funcționării altor intervenții, în final accentuând diminuarea efectelor generale ale planului. Acest aspect constituie un risc de nivel mediu, atât din punct de vedere al impactului, cât și a probabilității de apariție. Strategia de răspuns adoptată urmărește minimizarea acestui risc. În etapa a III-a – Monitorizarea implementării planului – sunt prevăzute activități de evaluare a măsurii în care implementarea propunerilor corespunde graficului inițial și de reeșalonare în timp, urmărind maximizarea efectelor generale ale planului.

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

Direcțiile de acțiune și măsurile/ acțiunile de intervenție identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană a Orașului Piatra-Olt se înscriu în următoarele tematici de mobilitate:



În această etapă de planificare a mobilității este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător și exhaustiv de grupuri structurate de măsuri și / sau proiecte.

La nivelul întregului plan există intervenții care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilității.

În total, au fost identificate 47 măsuri/ acțiuni de intervenție incluse în scenariul "A face ceva". În Anexa 1 este prezentă fiecare propunere însoțită de informații referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care



răspunde, un rezumat privind conținutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localității de referință, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanțare identificate, eligibilitatea finanțării prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Propunerile din scenariul preferat au fost prioritizate pe baza metodologiei descrise în subcapitolul 5.2, rezultatele fiind prezentate structurat la nivel de măsuri/ acțiuni de intervenție de infrastructură, operaționale și organizaționale (tabelele 6.1 - 6.3).

Referitor la încadrarea pe nivele teritoriale a propunerilor (tabelele 6.4 - 6.6), trebuie menționat faptul că în situația în care un proiect are interferențe în mai mult de un nivel teritorial dintre cele considerate, acesta a fost alocat tuturor celor în care apare.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Sistemul de transport este format din trei componente majore - infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare ale acestora. Infrastructurii de transport îi revine rolul esențial în ceea ce privește accesibilitatea sistemului de transport în ansamblu.

Proiectele de infrastructură, însoțite de matricea de performanță și de matricea utilităților pe care acestea le ating în raport cu indicatorii selectați, sunt centralizate în tabelul 6.1. Efectele fiecărui proiect au fost cuantificate prin analiza funcționării independente, fără a interfera cu alte proiecte propuse. În această categorie au fost analizate 28 de intervenții. Ca urmare a faptului că toate au atins punctajul prag de 0,10 menționat în metodologia aplicată, acestea vor fi introduse în totalitate în scenariul analizat pentru planul de acțiune.

Primele măsuri care se impun pentru atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă se referă la dezvoltarea sistemului de transport public local și facilităților pentru deplasările nemotorizate - pietonale și cu bicicleta.

Dezvoltarea infrastructurii pentru circulația bicicletelor și asigurarea posibilităților de închiriere a mijloacelor de transport aferente acestui mod de transport nepoluant vor contribui la creșterea ponderii modale a călătoriilor efectuate cu bicicleta și renunțarea la utilizarea autoturismelor. În domeniul transportului public local se regăsesc intervenții privind dezvoltarea de infrastructură, achiziția de mijloace de transport și implementarea de sisteme de management al traficului. Se propune dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu autobuze ecologice, acțiuni care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO₂.

Totodată, prin funcționarea unui sistem de transport public deservit de mijloace de transport moderne, caracterizate de confort și siguranță ridicate pe care călătorii le vor

regăsi în mijloacele de transport public, se estimează manifestarea unei atractivități ridicate față de acest mod de transport.

Consistența acțiunilor specifice scenariului este dată de dezvoltarea infrastructurii rutiere (reabilitarea/ modernizarea străzilor, completarea grafului rețelei stradale, amenajarea de parcări, realizarea de facilități pentru traficul de marfă).

Tabelul 6.1. Măsurile/acțiuni de intervenție în domeniul infrastructurii.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public	5	5	4	3	4	3	3	3	0,40
	0,0	1,0	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4	0,6	
2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	5	5	4	3	4	3	3	3	0,40
	0,0	1,0	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4	0,6	
1.9. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. Victoriei - Piatra-Olt	2	0	4	3	3	4	4	3	0,36
	0,6	0,0	0,2	0,4	0,4	0,2	0,2	0,6	
4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt	3	0	4	4	3	4	4	3	0,32
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,6	
4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente	3	0	4	3	4	4	4	3	0,30
	0,4	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești	3	0	4	2	4	4	4	2	0,28
	0,4	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.7. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Nord a orașului Piatra-Olt	2	0	4	3	4	4	4	2	0,28
	0,6	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.8. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Sud a orașului Piatra-Olt	2	0	4	3	4	4	4	2	0,28
	0,6	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4	
2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing	5	0	4	2	4	4	4	3	0,28
	0,0	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.5. Construire/ modernizare stații de transport public	5	0	5	1	4	4	4	3	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	5	0	5	1	5	0	0	0	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate	5	0	5	1	5	0	0	0	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului	5	0	5	2	5	0	0	0	0,26
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	1,0	1,0	0,0	
1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt – Etapa II	3	0	4	3	4	4	4	2	0,26
	0,4	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4	
2.6. Amenajare terminal intermodal	5	0	5	2	4	4	4	3	0,26
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt	3	0	4	4	4	4	4	2	0,24
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă	3	0	4	4	4	4	4	2	0,24
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus	3	0	4	4	4	4	4	2	0,24
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.6. Modernizare străzi în satul Piatra	3	0	4	4	4	4	4	2	0,24
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.4. Amenajare parcări tip Park&Ride	5	0	4	2	4	4	4	2	0,24
	0,0	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public	5	0	5	3	4	4	4	3	0,24
	0,0	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)	3	0	5	1	5	5	5	3	0,24
	0,4	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	5	0	5	2	5	4	4	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,2	0,2	0,6	
4.6. Amenajare parcări pentru biciclete	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului	4	0	4	3	4	4	4	1	0,20
	0,2	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale	5	0	4	1	4	4	4	0	0,18
	0,0	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,0	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	2	0	5	5	5	5	5	3	0,18
	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
5.3. Realizare parcări colective	5	0	4	2	4	4	4	0	0,16
	0,0	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,0	

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Performanțele sistemului de transport sunt determinate pe de o parte de aspecte cantitative și calitative ale infrastructurii, iar pe de altă parte de modul de operare aplicat la nivelul acestora. În cadrul Planului de Mobilitate Urbană al Orașului Piatra-Olt au fost identificate o serie de intervenții de organizare a serviciilor de transport, atât în domeniul transportului public, cât și al celui privat.

În lista prioritizată se detașează intervențiile privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice prin realizarea unui studiu de oportunitate. Potențarea atractivității transportului public este susținută de campanii de informare a populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Intervențiile de natură operațională, în domeniul managementului traficului conțin măsuri referitoare la realizarea și aplicarea unei politici și a unui regulament de parcare, care să aibă ca obiectiv reducerea atractivității transportului privat pentru deplasările urbane, reglementarea logisticii de aprovizionare astfel încât să nu stânjenească pietonii și autovehiculele aflate în circulație, reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice.

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor.

Lista proiectelor și măsurilor operaționale prioritizate este prezentată în tabelul 6.2.

Tabelul 6.2. Măsurile/ acțiuni de intervenție de natură operațională.

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice	4	5	4	0	4	4	4	3	0,44
	0,2	1,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,6	
5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4	5	0	4	0	4	4	4	3	0,32
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,6	
5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban	5	0	4	0	4	3	3	1	0,28
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,4	0,4	0,2	
8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	4	0	5	0	5	5	5	3	0,24
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
3.1. Reglementare logistică de aprovizionare	4	0	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt	4	0	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.9. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.12. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)	5	0	5	0	5	5	5	3	0,22
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Piatra-Olt	5	0	4	0	4	4	4	0	0,20
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	4	0	4	0	5	4	4	0	0,18
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	
4.10. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	5	0	5	0	5	3	3	0	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,4	0,4	0,0	
5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile	4	0	4	2	5	4	4	1	0,18
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,0	0,2	0,2	0,2	
5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)	5	0	5	0	5	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
5.2. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	5	0	4	0	4	5	5	0	0,16
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În scopul maximizării impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. În acest sens, se propune crearea unei structuri interne în cadrul Primăriei Orașului Piatra-Olt cu responsabilități în implementarea și monitorizarea PMUD (tabelul 6.3).

Tabelul 6.3. Măsurile/acțiuni de intervenție de natură organizațională.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt	4	0	4	1	4	4	4	5	0,40
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1,0	

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă (departament/ compartiment/ serviciu) va avea un rol semnificativ în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:

- Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public;
- Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public;
- Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat;
- Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped).

Totodată, reprezentanții acestui departament în colaborare cu factorii interesați, vor elabora/ adapta o serie de reglementări locale cu privire la: logistica de aprovizionare, reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, susținerea utilizării vehiculelor electrice.

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană

Realizarea și implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă urmărește o abordare integrată a mobilității cu zonele adiacente și coridoarele de transport naționale și europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanța conexității și conectivității rețelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice și sociale în regiune. În acest sens, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătățirea accesibilității populației, la reducerea costurilor de transport pentru persoane și bunuri, la reducerea poluării atmosferice și fonice la nivel urban, contribuind astfel la orientarea dezvoltării transporturilor în direcția durabilității.

Proiectele cu implicații la scară periurbană din cele trei scenarii, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4.

Tabelul 6.4. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scară periurbană.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.11/ 3.3. Variantă de ocolire Piatra-Olt
2. Transport public	2.6/ 7.1. Amenajare terminal intermodal
3. Transport de marfă	3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt
5. Managementul traficului	5.4/ 7.2. Amenajare parcări tip Park&Ride
	5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4

6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității

Acțiunile propuse la scara localității vizează în principal creșterea ponderii modale a transportului public, concomitent cu reducerea intensității traficului auto motorizat prin creșterea calitativă a ofertei de transport public, amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale și cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă și reglementarea realizării serviciilor de utilități publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spațiului public pentru folosința cetățenilor. Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a cetățenilor, de educare a participanților la trafic, astfel încât implementarea planului să întâmpine rezistență minimă din partea acestora. O atenție deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport (sistem rutier și pietonal, mijloace și stații de transport public) pentru toate categoriile de persoane. Actualizarea și dezvoltarea sistemelor de management al traficului, care presupun gestiunea traficului și informarea călătorilor, au fost de asemenea prevăzute ca și măsuri de eficientizare a proiectelor de investiții în infrastructură, vehicule, dotări, astfel încât să se obțină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor și procesul de planificare a călătoriei.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse, organizate în funcție de arealul de influență, sunt prezentate în tabelul 6.5.

Tabelul 6.5. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara localității.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt – Etapa II
	1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt



Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție	
	1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă	
	1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus	
	1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești	
	1.6. Modernizare străzi în satul Piatra	
	1.7. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Nord a orașului Piatra-Olt	
	1.8. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Sud a orașului Piatra-Olt	
	1.9. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. Victoriei - Piatra-Olt	
	1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului	
	1.11./ 3.3. Variantă de ocolire Piatra-Olt	
	2. Transport public	2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
		2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public
2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor		
2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing		
2.5. Construire/ modernizare stații de transport public		
2.6./ 7.1. Amenajare terminal intermodal		
2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public		
2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes		
2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public		
2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public		
3. Transport de marfă	3.1. Reglementare logistică de aprovizionare	
	3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt	
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	
	4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)	
	4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt	
	4.4./ 6.1. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente	
	4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	
	4.6. Amenajare parcări pentru biciclete	



Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
	4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate
	4.9. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
	4.10. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
	4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
	4.12. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
5. Managementul traficului	5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului
	5.2. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
	5.4./ 7.2. Amenajare parcări tip Park&Ride
	5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban
	5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcarilor în Orașul Piatra-Olt
	5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
	5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
8. Aspecte instituționale	5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4
	5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt
	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

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

La nivelul cartierelor sunt vizate intervenții care să conducă la crearea unui mediu de trai mai sigur și mai atractiv. Sunt propuse măsuri/ acțiuni de intervenție de îmbunătățire a calității infrastructurii pentru deplasări pietonale și cu bicicleta și creștere a siguranței și securității circulației pentru aceste moduri de transport. Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse la acest nivel teritorial sunt menționate în tabelul de mai jos.

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

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt – Etapa II
	1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt
	1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă
	1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus
	1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești
	1.6. Modernizare străzi în satul Piatra
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
	4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)
	4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt
	4.4/ 6.1. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente
	4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	4.6. Amenajare parcări pentru biciclete
5. Managementul traficului	5.3. Realizare parcări colective
	5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale
	5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile



7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

În cadrul acestui capitol este evaluat impactul măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt, la nivelul orizontului de analiză 2029, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului "A face ceva", comparativ cu situația corespunzătoare scenariului "A face minim".

7.1. Eficiența economică

Analiza eficienței economice a planului de acțiune este realizată în raport cu indicatorul propus în Capitolul 4, care înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an (tabelul 7.1).

Tabelul 7.1. Indicator de eficiență economică, 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	9,5	7,3

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul "A face ceva", se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 23%.

7.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului produs asupra mediului de activitatea de transport, în Capitolul 4 au fost propuși spre analiză următorii indicatori:

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

Aplicând metodologia de calcul descrisă în Capitolul 4 (care ține seama de caracteristicile fluxurilor de trafic rezultate din modelul de transport), au fost cuantificate valorile acestor indicatori la nivelul anului 2029, scenariul "A face ceva" (tabelul 7.2).

Tabelul 7.2. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA 2029.

Indicator		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Emisii de gaze poluante, kg	NO ₂	89,25	75,43
	PM	2,96	2,50
	HC	25,23	20,67
	CO	218,05	177,43
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		30,77	25,32

Prin raportare la valorile estimate a se înregistra la nivelul aceluiași orizont de prognoză, în situația descrisă prin scenariul "A face minim", se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind astfel la atingerea țintelor europene și naționale.

Pentru emisiile de hidrocarburi și monoxid de carbon reprezentative pentru rețeaua stradală internă, se estimează reduceri de aproximativ 18%, reflectând efectele propunerilor de îmbunătățire a mobilității urbane. Pentru ceilalți factori de emisie, specifici vehiculelor de marfă care utilizează rețeaua majoră de circulație (variante de ocolire), reducerile sunt de aproximativ 15%.

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din zona Orașului Piatra-Olt pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (anexă a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 3.2, POR 2014-2020), pentru o zi medie din an, în scenariul "A face ceva" – orizontul 2029 sunt prezentate în tabelul 7.3. Acestea, împreună cu valorile corespunzătoare scenariului "A face minim" – orizontul 2029 (tabelul 4.11) sunt centralizate în tabelul 7.2.

În cazul emisiilor de gaze cu efect de seră, prin implementarea propunerilor structurate în scenariul "A face ceva" se estimează reducerea cu 17,7% comparativ cu situația specifică scenariului "A face minim".

Tabelul 7.3. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva” 2029.

Emisiile totale GES (tCO₂e)	25.33									
<i>Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2029</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Emisii GES (tCO₂e)	9.40	1.92	3.79	10.02	0.00	0.00	0.20	0.00		
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2029</i>										
Date de intrare										
Anul evaluării	2029									
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>										
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual										
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>										
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC				
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Kilometri parcurși de vehicule	98437	14250	6831	10246	0		256			
Viteze medii										
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>										
	Categoria de viteză km/h	Descrierea								
	32.20	Urbană								
	50	Suburbană								
	75	Rurală								
	100	Autostradă								
Utilizarea categoriilor de drumuri										
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
		Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană		60%	60%	60%	60%	90%				
Suburbană		10%	10%	10%	10%	10%				
Rurală										
Autostradă		30%	30%	30%	30%					
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

7.3. Accesibilitate

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

- accesibilitatea sistemului de transport public urban;
- accesibilitatea sistemului de transport urban: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;
- accesibilitatea între rețelele de transport local și regional de călători (terminal de transport intermodal).

Evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al accesibilității este realizată prin prisma valorilor următorilor indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute*

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

- Zona centrală;
- *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public și a stațiilor dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă*

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

Tabelul 7.4. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	6,7	5,5
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	0,0	100,0

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru obiectivul analizat, obținut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul "A face ceva", este realizată în figurile 7.1 și 7.2.

Se observă că în situația specifică scenariului "A face minim" se înregistrează accesibilitate redusă față de zona centrală pentru extremitățile de vest și est ale teritoriului urban. În scenariul de referință 2029 se accentuează problemele de accesibilitate identificate la nivelul anului de bază 2021.

În arealul urban se observă reducerea accesibilității zonelor situate la vest de calea ferată față de centrul orașului.

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

Variația relativă = $[(Val_AFC - Val_AFM) / Val_AFM] * 100$ [%]

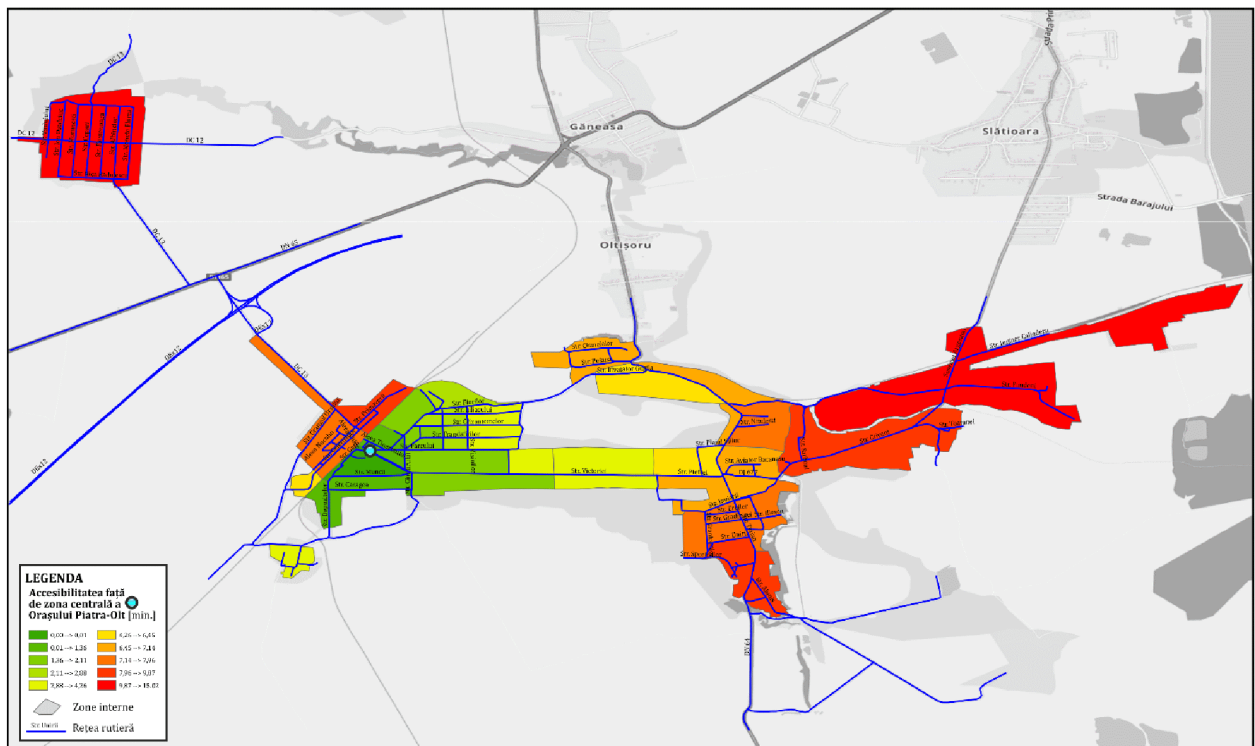


Figura 7.1. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul scenariul "A face minim" 2029.

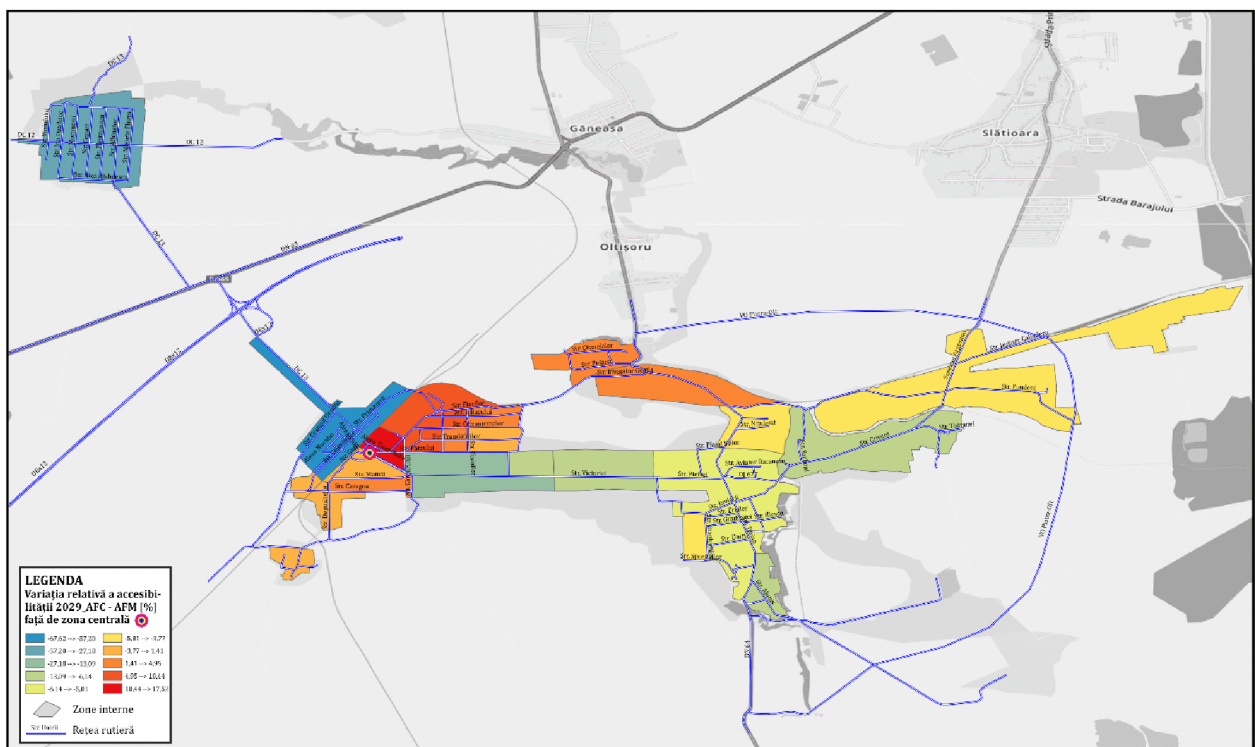


Figura 7.2. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală, scenariul AFC 2029 vs. scenariul AFM 2029.



Efectele conjugate ale proiectelor propuse, conduc la îmbunătățirea accesibilității localităților periferice, printre care se regăsesc și cele caracterizate de accesibilitate redusă în situația actuală (Capitolul 4) în raport cu obiectivele analizate – satele Bistrița Nouă, Criva de Jos și Criva de Sus. O reducere semnificativă a duratei de deplasare față de zona centrală se obține pentru zonele situate la vest de calea ferată, care sunt afectate de reducerea accesibilității în scenariului "A face minim". Îmbunătățirea accesibilității este generată în principal de realizarea traversărilor denivelate peste CF și de apariția variantei de ocolire pe latura de est (alternativă la DN 64 și DJ 677 pentru traficul de tranzit). Beneficiile aduse de implementarea propunerilor în ceea ce privește accesibilitatea, cunoscute prin intermediul indicatorilor menționați, sunt resimțite de o parte considerabilă a populației din arealul de studiu.

Prin implementarea propunerilor care vizează dezvoltarea sistemului de transport public local se va îmbunătăți considerabil accesibilitatea teritoriului. Accesibilitatea teritorială ridicată a sistemului de transport public are corespondență în atractivitate ridicată a acestui mod de transport și reducerea numărului de deplasări cu autovehiculul personal.

7.4. Siguranță

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere "Vision Zero", anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. În cadrul *Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, prin Inițiativa emblematică nr. 10 – îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor, se stabilește ca etapă principală de orientare în direcția unei mobilități reziliente "Până în 2050, numărul deceselor pentru toate modurile de transport din UE va fi aproape egal cu zero". Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030. Având în vedere prevederile Strategiei sus menționate, siguranța îmbunătățită constituie unul dintre obiectivele PMUD al Orașului Piatra-Olt. Astfel, printre intervențiile propuse în planul de acțiune se regăsește o serie de măsuri a căror implementare să conducă la creșterea siguranței participanților la trafic.

Pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației, în Capitolul 4 s-a propus analiza indicatorului *Intensitatea traficului* – numărul mediu zilnic de vehicule-km înregistrat la nivelul rețelei în decursul unei zile medii din an.

În tabelul 7.5 sunt prezentate valorile acestui indicator calculate la nivelul orizontului de prognoză 2029, pentru scenariile "A face minim" și "A face ceva".

Tabelul 7.5. Indicator - evaluare siguranță, MZA 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	116.130	98.437

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensității traficului la nivelul întregului areal de studiu cu 15%. Bilanțul la nivelul întregii rețele este influențat semnificativ de creșterea parcurșului pentru vehiculele în tranzit, care vor fi atrase de drumul expres Craiova-Pitești (urmare a operării integrale la nivelul rețelei majore de circulație). Diminuarea intensității traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației.

7.5. Calitatea vieții

Prin implementarea intervențiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt se estimează reducerea impactului activității de transport asupra mediului, concomitent cu îmbunătățirea accesibilității și a siguranței circulației, în condiții de eficiență economică (capitolele 7.1 - 7.4). Ținând seama că toate aceste aspecte concură la definirea calității vieții din punct de vedere al mobilității, se poate concluziona că prin funcționarea sistemului de transport în acord cu recomandările PMUD (*scenariul "A face ceva"*), se așteaptă creșterea calității vieții locuitorilor din arealul de studiu comparativ cu situația scenariului "*A face minim*". Această concluzie este întărită de evoluția crescătoare înregistrată de indicatorul exprimat ca ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice realizate la nivelul localității într-o zi lucrătoare medie din an, în scenariul "*A face ceva*", față de scenariul "*A face minim*" (tabelul 7.6).

Tabelul 7.6. Indicator - evaluare a calității vieții 2029.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	45,2	55,4



ETAPA A IIa

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



1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT ȘI MEDIU

1.1. Cadrul de prioritzare

În partea I a studiului au fost identificate disfuncțiile sistemului de mobilitate din Orașul Piatra-Olt în situația actuală și în scenariul de prognoză "A face minim". În scopul minimizării disfuncțiilor identificate și fructificării aspectelor pozitive, au fost elaborate propuneri de măsuri/ acțiuni structurate în scenariul "A face ceva". Evaluarea impactului acestui scenariu în raport cu indicatorii selectați drept relevanți pentru fiecare obiectiv specific a fost prezentată în Capitolul 7 din partea I.

Eșalonarea implementării propunerilor din compunerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2023), mediu (2026) și lung (2029). Încadrarea intervențiilor selectate în cele trei perioade de implementare s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

→ *Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice*

S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru documentații tehnico-economice – fazele studiu de fezabilitate, documentație de avizare a lucrărilor de intervenție, proiect tehnic etc.

→ *Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării P.U.M.D.*

Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, până la orizontul 2029 bugetul disponibil este de aproximativ 64,00 milioane Euro.

→ *Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2029*

Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 62,156 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027, Prioritatea 4 au asociate costuri de 33,645 milioane Euro.



- Durata medie de implementare a propunerilor, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experiențelor similare realizate în orașe din România;
- Inderdependența dintre propuneri; există situații în care implementarea unei măsuri/ intervenții este condiționată de funcționarea unei măsuri/ intervenții implementate anterior.

1.2. Prioritățile stabilite

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obținute, se recomandă următoarea alocare în timp a intervențiilor propuse:

→ Perioada 2022-2023:

- 2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
- 8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt
- 2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public
- 2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 1.9. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. Victoriei - Piatra-Olt
- 5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4
- 4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt
- 4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente
- 1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești
- 2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing
- 2.5. Construire/ modernizare stații de transport public
- 4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate
- 5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban
- 1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt – Etapa II
- 1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
- 2.6. Amenajare terminal intermodal
- 1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt



- 1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă
- 1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus
- 1.6. Modernizare străzi în satul Piatra
- 5.4. Amenajare parcări tip Park&Ride
- 2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public
- 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare
- 2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes
- 4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
- 5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Piatra-Olt
- 5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului
- 5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale
- 5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- 4.10. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- 5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
- 5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- 5.2. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- 5.3. Realizare parcări colective

→ Perioada 2024-2026:

- 8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt
- 2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public
- 2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 1.9. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. Victoriei - Piatra-Olt
- 4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt
- 4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente
- 1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești



- 1.7. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Nord a orașului Piatra-Olt
- 1.8. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Sud a orașului Piatra-Olt
- 2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing
- 2.5. Construire/modernizare stații de transport public
- 4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate
- 1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt – Etapa II
- 1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
- 2.6. Amenajare terminal intermodal
- 1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt
- 1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă
- 1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus
- 1.6. Modernizare străzi în satul Piatra
- 5.4. Amenajare parcări tip Park&Ride
- 2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public
- 4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)
- 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
- 2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public
- 2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public
- 4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.6. Amenajare parcări pentru biciclete
- 4.9. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
- 4.12. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
- 5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului
- 5.5. Amenajare/modernizare parcări rezidențiale
- 4.10. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- 5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile



- 5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- 5.3. Realizare parcări colective

→ Perioada 2027-2029:

- 8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt
- 4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente
- 1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești
- 1.7. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Nord a orașului Piatra-Olt
- 1.8. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Sud a orașului Piatra-Olt
- 2.5. Construire/ modernizare stații de transport public
- 4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate
- 1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
- 1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt
- 1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă
- 1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus
- 1.6. Modernizare străzi în satul Piatra
- 3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt
- 2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public
- 2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public
- 4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
- 5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului
- 5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale
- 5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
- 5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- 5.3. Realizare parcări colective

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pentru implementare pe termen scurt pot fi încadrate în următoarele categorii:

- Proiecte a căror implementare este programată numai în perioada 2022-2023:
- *2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice*
 - *5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4*
 - *5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban*
 - *3.1. Reglementare logistică de aprovizionare*
 - *2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes*
 - *5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcarilor în Orașul Piatra-Olt*
 - *5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice*
 - *5.2. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic*

Realizarea *Studiului de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice* condiționează demararea intervențiilor privind dezvoltarea sistemului de transport public, care sunt planificate în perioada următoare. Implementarea până la sfârșitul anului 2023 a proiectelor propuse nu constituie condiție pentru demararea sau funcționarea niciuneia dintre intervențiile planificate pe termen mediu și lung, însă întârzierea acestora sau chiar neimplementarea vor reduce impactul total al planului în ansamblu. Implementarea unei politici și regulament de parcare la nivel local joacă un rol esențial în relocarea modală a călătoriilor de la transportul individual cu autoturismul către moduri prietenoase cu mediul. Decalarea perioadei de implementare va atrage după sine întârzieri în atingerea țintelor privind proporția călătoriilor realizate cu moduri de transport prietenoase cu mediul, indicator prin care este evaluat gradul de atingere al obiectivului strategic "Calitatea vieții".

- Proiecte care se desfășoară în perioadele 2022-2023, 2024-2026 și 2027-2029:
- *8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt*
 - *4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente*
 - *1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești*
 - *2.5. Construire/ modernizare stații de transport public*



- 4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate
- 1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
- 1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt
- 1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă
- 1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus
- 1.6. Modernizare străzi în satul Piatra
- 4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
- 5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului
- 5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale
- 5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
- 5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- 5.3. Realizare parcări colective

Dintre acestea, măsura de natură organizațională care vizează dezvoltarea unei structuri interne cu responsabilități de monitorizare a implementării P.M.U.D. joacă un rol semnificativ în aplicarea strategiei de mobilitate, întârzierile apărute în constituirea cadrului organizațional reflectându-se în gradul de implementare în timp al planului de acțiune.

Măsurile de natură operațională (campanii) sunt propuse în scopul pregătirii populației pentru orientarea către mobilitate durabilă, astfel încât să accepte cu ușurință modificările care se impun în comportamentul de deplasare ca urmare a implementării proiectelor majore propuse până în anul 2029. Neimplementarea acestora pe termen scurt va reduce impactul global al planului, în special în ceea ce privește relocarea modală, decizia privind modul de transport pentru care se optează în efectuarea unei deplasări în condițiile în care utilitatea are și o componentă subiectivă.

În această categorie se regăsesc proiecte majore, atât din punct de vedere al arealului pe care se desfășoară, cât și din punct de vedere al costurilor (4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente; 1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești; 2.5. Construire/ modernizare stații de transport public; 4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice); 4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate;



1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului; 1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt; 1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă; 1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus; 1.6. Modernizare străzi în satul Piatra; 5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului; 5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale; 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale; 5.3. Realizare parcări colective).

Pentru proiectele de infrastructură care sunt planificate pe termen scurt și mediu, componenta considerată pe termen scurt este cea alocată demarării etapei de pregătire a documentațiilor tehnico-economice, astfel încât să fie posibilă implementarea propriu-zisă (derulare proceduri de achiziție, desfășurare lucrări de construcție etc) în intervalul 2024 – 2029.



2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este format din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în Orașul Piatra-Olt. Aceste propuneri au fost cristalizate în cadrul grupurilor de lucru la care au participat factori interesați la nivel local și în cursul consultărilor publice.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și acțiunile de intervenție) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante. La elaborarea propunerilor s-a ținut seama de documentele de planificare la nivel local privind zonele construite protejate. Se recomandă ca la întocmirea proiectelor tehnice să se respecte prevederile Ordinului Ministerului Sănătății Publice nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane și reglementările tehnice prevăzute în Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiul urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – NP 051-2012.

Acțiunile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- *Rețeaua stradală;*
- *Transportul public;*
- *Transportul de marfă;*
- *Sistemele alternative de mobilitate;*
- *Managementul traficului;*
- *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
- *Intermodalitate și operațiuni logistice necesare;*
- *Aspecte instituționale.*

Codurile proiectelor sunt cele inițiale acordate la întocmirea listei cuprinzătoare de propuneri prezentată în Anexa 1 (Exemplificare: **1.1** – Tematica 1 "Intervenții majore asupra rețelei stradale", Acțiunea de intervenție 1). Acestea sunt prezentate în ordinea stabilită în funcție de punctajele obținute în cadrul Capitolului 6.



Analiza privind încadrarea în sursele de finanțare aferente Programului Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 s-a realizat prin raportare la Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt, document cu abordare integrată, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. Având în vedere acest considerent, în ceea ce privește infrastructura rutieră din Orașul Piatra-Olt, se impune adaptarea rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe.

Acțiunile de intervenție propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind *Eficiența economică, Siguranță, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă*:

- 1.9. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. Victoriei - Piatra-Olt
- 1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești
- 1.7. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Nord a orașului Piatra-Olt
- 1.8. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Sud a orașului Piatra-Olt
- 1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt – Etapa II
- 1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
- 1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt
- 1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă
- 1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus
- 1.6. Modernizare străzi în satul Piatra

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură stradală sunt estimate la valoarea de 30.635.600 Euro, din care 4.000.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

▪ 1.9. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. Victoriei - Piatra-Olt

Propunerea are ca obiectiv remodelarea urbană a Str. Victoriei din localitatea Piatra-Olt, prin intervenții care să susțină mobilitatea urbană durabilă (modernizare carosabil, creare



facilități pentru transportul public, creare piste de biciclete, modernizare zone pietonale, amenajarea peisagistică a zonelor verzi, dotarea cu mobilier urban, etc.).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 3.000.000 Euro.

▪ **1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești**

Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Învățător Gugilă, Str. Poiana, Str. Cismelelor din satul Enoșești, Oraș Piatra-Olt.

Costuri estimate: 1.312.500 Euro.

▪ **1.7. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Nord a orașului Piatra-Olt**

Realizarea unui pasaj denivelat peste CF în zona de Nord a Orașului Piatra-Olt (Str. Florilor) pentru asigurarea legăturii între cele două trupuri ale orașului și a conexiunii cu satul component Bistrița Nouă. Acest proiect va contribui la creșterea siguranței și eficienței circulației (reducerea timpilor de parcurs).

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

▪ **1.8. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Sud a orașului Piatra-Olt**

Realizarea unui pasaj denivelat peste CF în zona de Sud a Orașului Piatra-Olt (Str. Caragea - Str. Ceferiștilor) pentru asigurarea legăturii între cele două trupuri ale orașului și a conexiunii cu satul component Bistrița Nouă. Acest proiect va contribui la creșterea siguranței și eficienței circulației (reducerea timpilor de parcurs).

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

▪ **1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt – Etapa II**

Propunerea are ca obiectiv asigurarea stării tehnice corespunzătoare a unor străzi de categorie V situate în intravilanul Orașului Piatra-Olt, în lungime de 6,21 km. Intervențiile



vor conține și lucrări pentru asigurarea accesului la proprietăți, locuri de parcare, oprire și staționare și alte lucrări de artă în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale. Reprezintă un proiect matur, pentru care a fost aprobat devizul general estimativ și a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNI "Anghel Saligny".

Costuri estimate: 2.235.600 Euro.

▪ **1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului**

Propunerea are ca obiectiv plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO₂ și a zgomotului, în aliniament cu arterele de circulație (rutiere și feroviare) cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

▪ **1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt**

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și creșterii accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din Orașul Piatra-Olt. Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Propunerea conține inclusiv realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi noi de folosință locală, în acord cu planul de dezvoltare a rețelei stradale din PUG (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998). Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.).

Costuri estimate: 4.500.000 Euro.

▪ **1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă**

Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Vasluiului, Str. Ion Osadciuc, Str. Morunești, Str. Cepar, Str. Fleștenoaga, Str. Monete Florea din satul Bistrița Nouă, Oraș Piatra-Olt.

Costuri estimate: 4.875.000 Euro.



1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus

Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Sârbeni, Str. Măricești/ DC 78, Str. Toamnei, Str. Fundeni, Str. Câmpului, Str. Calinderu din satele Criva de Jos și Criva de Sus, Oraș Piatra-Olt.

Costuri estimate: 3.712.500 Euro.

1.6. Modernizare străzi în satul Piatra

Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Jugaliei, Str. Sportivilor, Str. Grănicerilor, Str. Unirii, Str. Grădiniței, Str. Eroilor, Str. Învierii, Str. Plaiul Viilor, Str. 1 Decembrie, Str. Iliescu, Str. Inginer Ionel Marian, Str. Duzilor, Str. Băcănașu, Str. Nițulești, DC 78 din satul Piatra, Oraș Piatra-Olt. Suplimentar se vor include lucrări de amenajare a unor străzi noi de folosință locală, în acord cu planul de dezvoltare a rețelei stradale din PUG (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998). Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.).

Costuri estimate: 6.000.000 Euro.

2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Piatra-Olt se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contribuție importantă la obținerea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Potrivit legislației naționale și europene, serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivel local, sub



controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Având în vedere aspectele pozitive relaționate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă în această urbe implică dezvoltarea sistemului de transport public local și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Introducerea sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană, în acest sens fiind propuse măsuri care să conducă la funcționarea unui serviciu de transport public local:

- *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- *racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor;*
- *armonizat din punct de vedere transferului intermodal;*
- *operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Propunerea de operare a serviciului de transport public local cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri reduse de poluare chimică și fonică.

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

- 2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
- 2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public
- 2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing
- 2.5. Construire/ modernizare stații de transport public
- 2.6. Amenajare terminal intermodal
- 2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public
- 2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes
- 2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public
- 2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse în această tematică sunt de 8.875.000 Euro. Acestea sunt eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, cu excepția proiectelor 2.9 și 2.10 în valoare de 180.000 Euro.



▪ **2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice**

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune proiectarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor. Se va avea în vedere realizarea unui studiu de oportunitate privind dezvoltarea teritorială a sistemului de transport public local și achiziționarea de autobuze ecologice.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

▪ **2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public**

În scopul dezvoltării serviciului de transport public este necesară achiziționarea de vehicule de transport public ecologice (electrice, electric-hibride, alimentate cu hidrogen/ GNC) și sisteme de încărcare aferente, în complementaritate cu cele prevăzute prin proiectele aflate în implementare. O astfel de măsură va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului, prin relocarea modală de la autovehiculul personal la utilizarea transportului public.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 2.400.000 Euro.

▪ **2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor**

Se propune introducerea de trasee cu circuit închis pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală. Poliția Locală va fi responsabilă de siguranța elevilor, un agent fiind prezent în aceste autobuze pe întreaga durată a cursei.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 1.800.000 Euro.



▪ **2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing**

În scopul asigurării unui sistem de transport public eficient, se propune dezvoltarea sistemului de management al transportului public și e-ticketing. Dezvoltarea sistemului prin integrarea de soluții "smart" va ușura achiziționarea legitimațiilor de călătorie și totodată va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate. Acest sistem va avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

▪ **2.5. Construire/ modernizare stații de transport public**

Se are în vedere construirea/ modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite.

Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public și dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.).

Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 450.000 Euro.

▪ **2.6. Amenajare terminal intermodal**

În scopul susținerii intermodalității se propune realizarea unui terminal intermodal de schimb între transportul public local și cel feroviar. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate



pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

▪ **2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public**

Proiectul are ca obiectiv construirea de infrastructură pentru gestionarea vehiculelor de transport public (autobază) și dotarea corespunzătoare cu echipamente și infrastructură tehnică în vederea operării. Crearea noii infrastructuri va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

▪ **2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes**

În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public se propune dezvoltarea unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea țintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 15.000 Euro.

▪ **2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public**

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii



gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiții (proiect recurent, care va fi activat periodic).

Costuri estimate: 150.000 Euro.

▪ **2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public**

Măsura are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

2.3. Transport de marfă

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

În cazul Orașului Piatra-Olt sunt propuse intervenții în domeniul infrastructurii, precum și de natură operațională, reorganizare a accesului vehiculelor de marfă și de reglementare a programului de aprovizionare a unităților comerciale amplasate în zone locuite și în zona cu nivel ridicat de complexitate:

- 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare
- 3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Eficiență economică, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Siguranță*.

▪ **3.1. Reglementare logistică de aprovizionare**

Se propune reglementarea logisticii de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții) și susținerea distribuției mărfurilor cu autovehicule ecologice. Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.

Costuri estimate: 20.000 Euro.



3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt

Prin această măsură de reorganizare a transportului de mărfuri se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (siguranța circulației, poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.).

Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri (Varianta de Ocolire Piatra-Olt). Se va efectua reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă.

Costuri estimate: 15.000 Euro.

2.4. Sisteme alternative de mobilitate

Deplasarea pietonală și cu bicicleta sunt în mod intrinsec moduri de transport ecologice în urma cărora nu rezultă noxe sau gaze cu efect de seră. Acestea constituie o alternativă atractivă a modurilor de transport individuale motorizate și o completare la transportul public. Mersul pe jos și cu bicicleta sunt accesibile, ieftine și practice pentru orice utilizator, contribuind în același timp la menținerea unei bune stări de sănătate a celui care le practică. Prin urmare, la nivelul Orașului Piatra-Olt se dorește asigurarea unor condiții de accesibilitate și siguranță ridicate pentru aceste moduri de transport.

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

- 4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt
- 4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente
- 4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate
- 4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)
- 4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)



- 4.6. Amenajare parcări pentru biciclete
- 4.9. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
- 4.12. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
- 4.10. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale

Costurile totale estimate ca fiind necesare pentru implementarea intervențiilor propuse în acest domeniu de interes major sunt estimate la valoare de 17.315.000 Euro, acestea fiind în proporție de 97% eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Beneficiile estimate contribuie la realizarea unui sistem de transport urban durabil prin: (i) reducerea poluării aerului și a poluării fonice, precum și a consumului de energie, (ii) dezvoltarea infrastructurii destinate mijloacelor de transport non-motorizate, (iii) creșterea atractivității și îmbunătățirea calității mediului și a amenajării spațiilor urbane, și implicit la atingerea obiectivului specific al Programului Operațional Regional și a țintelor asumate pentru indicatorul de rezultat: Numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile.

▪ **4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt**

Propunerea are ca obiectiv amenajarea de piste pentru biciclete în Orașul Piatra Olt, pe o lungime de 15 km. Reprezintă un proiect avansat, pentru care a fost primită finanțarea prin PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/ metropolitan.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activități privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 3.750.000 Euro.



4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente

Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. În scopul prioritizării acestui mod de deplasare la nivel local se propune realizarea unei rețele coerente care să lege obiective de interes local și să asigure conexiuni cu teritoriul învecinat. Complementar sectoarelor incluse în coridoarele de mobilitate, și în proiectul "4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt" se propune dezvoltarea cu prioritate a legăturilor cu localitățile componente.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activități privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 1.200.000 Euro.

4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții, se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice aflate în proprietatea sau în administrarea Orașului Piatra-Olt, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea punctelor de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va alocă și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și hibride.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 350.000 Euro.



▪ 4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate

În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorității publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule ecologice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale și autospecializate).

Costuri estimate: 360.000 Euro.

▪ 4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)

Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și autovehicule. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone. Într-o primă etapă se propune ca astfel de amenajări să se realizeze în Piața Gării (Str. Gării).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

▪ 4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)

Urmărind creșterea ponderii modale a bicicletei pentru deplasările la nivel local, se propune facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în puncte precum: zona centrală, capetele traseelor/ pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor, în puncte intermodale. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete - clasice și electrice) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activități privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 1.250.000 Euro.



▪ 4.6. Amenajare parcări pentru biciclete

În scopul susținerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcări pentru biciclete în puncte cheie din Orașul Piatra-Olt (zone comerciale, zone de servicii, unități de învățământ) și în cartierele de locuințe.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activități privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

▪ 4.9. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private

Prin acest proiect se urmărește elaborarea și implementarea la nivelul Orașului Piatra-Olt a unui Plan local de acțiune prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

▪ 4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat

Proiectul prevede realizarea unor campanii de promovare, conștientizare și educare a populației cu privire la beneficiile utilizării mijloacelor de transport nemotorizate (pietonal și cu bicicleta).

Costuri estimate: 35.000 Euro.

▪ 4.12. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și eficientizării gradului de utilizare a transportului ecologic se propune realizarea unui regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete).

Costuri estimate: 10.000 Euro.



4.10. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilități publice să dețină în parcul auto un număr minim de autovehicule ecologice.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

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

În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale, care să asigure deplasarea în condiții de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 10.000.000 Euro.

2.5. Managementul traficului

Managementul traficului reprezintă un element cheie pentru planificarea mobilității urbane. Acesta sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD al Orașului Piatra-Olt acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului.

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

- 5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4
- 5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban
- 5.4. Amenajare parcări tip Park&Ride
- 5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Piatra-Olt
- 5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului



- 5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale
- 5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- 5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
- 5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)
- 5.2. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- 5.3. Realizare parcări colective

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 5.025.000 Euro, dintre care 4.070.000 Euro revin proiectelor eligibile pentru finanțare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

- **5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4**

Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare POR 2021-2027, P4 (similar POR 2014-2021, P.I. 3.2) a unui studiu de trafic/ circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/ reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

- **5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban**

Se propune realizarea unui studiu în vederea actualizării politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice. În concordanță cu politica actualizată se va elabora un regulament de gestionare a parcărilor la nivel local.

Costuri estimate: 30.000 Euro.



5.4. Amenajare parcări tip Park&Ride

Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DN 64, DJ 677), în zona de est a teritoriului. În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Astfel este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Piatra-Olt și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții care vizează dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete și a sistemului de închiriere biciclete.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 1.400.000 Euro.

5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Piatra-Olt

Proiectul prevede digitalizarea parcării prin cartarea locurilor de parcare (cu plată, de reședință) într-o platformă de tip GIS și dezvoltarea unei aplicații mobile care să permită vizualizarea disponibilității locurilor de parcare, plata parcării prin SMS, informații cu privire la localizare, tarife etc.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 40.000 Euro.

5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului

Intervenția presupune dezvoltarea graduală a unui sistem integrat de management inteligent al traficului în Orașul Piatra-Olt (amenajare/ reamenajare intersecției; sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare; treceri de pietoni "smart" - pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton; sistem de supraveghere video; contorizare autovehicule, biciclete, pietoni). Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport. Implementarea elementelor de management al traficului va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO₂.



Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

▪ **5.5. Amenajare/ modernizare parcări rezidențiale**

Proiectul prevede amenajarea de locuri de parcare rezidențială și/ sau modernizarea celor existente. Această activitate va fi integrată în proiectele de regenerare urbană a cartierelor de locuințe. În aceste facilități de parcare vor fi amenajate și semnalizate vizibil locuri destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de încărcare cu energie electrică.

Costuri estimate: 125.000 Euro.

▪ **5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice**

Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

▪ **5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile**

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune adoptarea de măsuri de management al traficului orientate spre calmarea traficului în zonele aglomerate (cu valori ridicate de pietoni, cu densitate rezidențială mare, în zona intersecțiilor, în apropierea unităților de învățământ, a pieței, etc.), precum și în zonele cu spații partajate va conduce la creșterea semnificativă a gradului de siguranță a circulației. De asemenea, se propune realizarea unor proiecte de îmbunătățire a semnalizării rutiere în jurul unităților de învățământ.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

▪ **5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)**

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a



spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile.

Costuri estimate: 80.000 Euro.

▪ **5.2. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic**

Se propune realizarea unei aplicații informatice gazduită pe site-ul primăriei, care să ofere informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc. și totodată să ofere posibilitatea utilizatorilor rețelei de transport să semnaleze zonele cu probleme de infrastructură, care necesită intervenții (lucrări de reabilitare etc).

Costuri estimate: 10.000 Euro.

▪ **5.3. Realizare parcări colective**

În scopul reorganizării spațiului public și optimizării fluxurilor de trafic se propune amenajarea de parcări colective la periferia zonei centrale și integrarea acestora în sistemul de management al traficului.

Costuri estimate: 700.000 Euro.

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Așa cum a fost specificat în *Capitolul 2. Analiza situației existente*, la nivelul teritoriului analizat, zona cu nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al mobilității este Zona centrală. Aceasta este o zonă mixtă în care se suprapun funcțiuni de utilizare a teritoriului de tip locuire, comerț, administrație, funcționând ca un pol de transport, cu atractivitate însemnată, atât pentru deplasările pietonale și cu bicicleta, cât și pentru cele realizate cu autovehicule personale. În interiorul zonei cu nivel ridicat de complexitate punerea în valoare a spațiului public prin intermediul mobilității poate fi realizată prin atragerea cetățenilor, ca urmare a amenajării într-un mod atractiv și accesibil. Se propune amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, precum și dezvoltarea cu prioritate a legăturilor cu localitățile componente. Intervenția alocată acestei tematici s-a regăsit și în cadrul tematicii "*Sisteme alternative de mobilitate*" fiind tratată în cadrul respectivului capitol:

▪ **6.1. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente. Proiect tratat la punctul 4.4**



2.7. Intermodalitate și operațiuni logistice necesare

Măsurile privind amenajarea unui terminal intermodal și a unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DN 64, DJ 677) asigură dezvoltarea intermodalității la nivel local:

- 7.1. Amenajare terminal intermodal. Proiect tratat la punctul 2.6
- 7.2. Amenajare parcări tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4

Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Eficiență economică, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă*.

2.8. Aspecte instituționale

Având în vedere că implementarea propunerilor din planul de acțiune este o etapă foarte importantă în procesul de orientare către o mobilitate durabilă, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. Sunt propuse următoarele intervenții:

- **8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt**

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

Costuri estimate: 230.400 Euro.

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

Pentru funcționarea serviciului de transport public propus este necesară încheierea unui Contract de servicii publice, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Astfel, se are în vedere realizarea serviciilor aferente pregătirii acestor documentații și obținerii avizelor necesare.

Costuri estimate: 40.000 Euro.

În cadrul prezentului Plan de Acțiune nu au fost preluate proiectele a căror implementare revine în sarcina altor instituții (CNAIR/ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii).



ETAPA a IIIa

P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

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

Monitorizarea este un instrument de management folosit pentru urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului. Aceasta se concentrează asupra analizei performanțelor pe termen scurt, comparate cu ceea ce s-a planificat. Ghidul de elaborare a PMUD alocă o secțiune specială etapei de monitorizare în cadrul procesului de elaborare a acestui document strategic (figura 1.1).

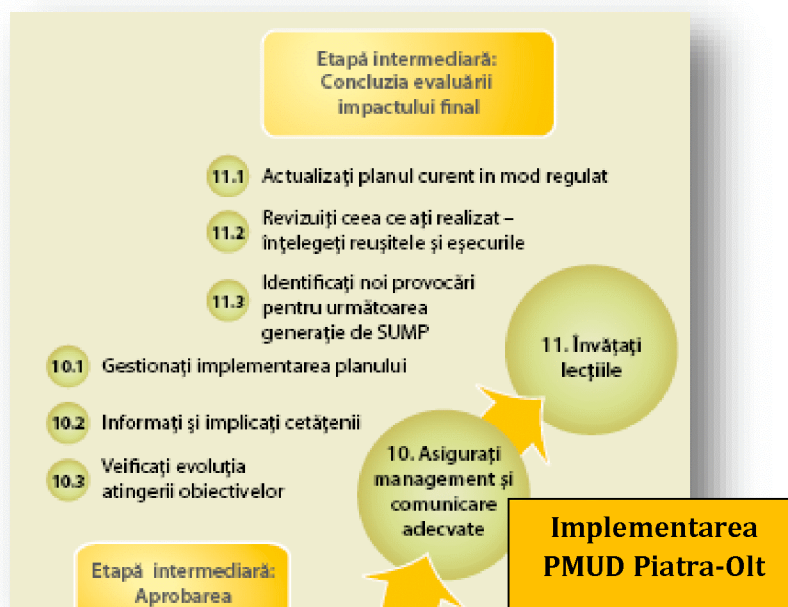


Figura 1.1. Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării¹.

Procedura de monitorizare a planului de acțiune presupune parcurgerea unui set de activități, după cum urmează: *colectarea datelor; prelucrarea și analiza datelor; evaluarea măsurii în care implementarea proiectelor corespunde graficului propus; elaborarea unui raport de monitorizare.*

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

Întregul mecanism de monitorizare propus are caracter repetitiv, raportul de monitorizare fiind elaborat anual pe parcursul perioadei de implementare. Demararea procesului de monitorizare și evaluare a planului de acțiune și programarea în timp a activităților se va realiza de către echipa de monitorizare, astfel încât raportul de monitorizare anual să se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei.

Monitorizarea implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt are următoarele obiective:

- *Adaptarea implementării:* Compararea performanțelor reale ale măsurilor implementate cu beneficiile așteptate și ajustarea în consecință a ritmului de implementare în perioada de timp disponibilă;
- *Actualizarea PMUD:* Fundamentarea variantei actualizate a PMUD (literatura de specialitate recomandă actualizarea PMUD cel puțin o dată la 5 ani²);
- *Calibrarea modelului de transport:* Datele colectate în procesul de monitorizare vor permite actualizarea parametrilor modelului de transport utilizat pentru evaluarea indicatorilor;
- *Planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.*

Principalii indicatori care oferă o imagine asupra performanțelor obținute ca urmare a implementării proiectelor propuse în planul de acțiune sunt prezentați în tabelul următor.â

Tabelul 1.1. Indicatori de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt.

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2021	Valoare țintă, 2029	Sursa datelor
1.	Mijloace de transport public ecologice	autobuz/ microbuz	0	4	Documente de implementare a intervenției
2.	Rețea de piste și trasee dedicate circulației bicicletelor	km	0	21	Documente de implementare a intervenției
3.	Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	centre	0	10	Documente de implementare a intervenției
4.	Coridoare de mobilitate urbană durabilă	km	0	2	Documente de implementare a intervenției
5.	Infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	stație	0	50	Documente de implementare a intervenției
6.	Campanii de încurajare a transportului nemotorizat	campanie	0	6	Documente de implementare a intervenției

² Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.



Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2021	Valoare țintă, 2029	Sursa datelor
7.	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	49,0	55,4	Determinare analitică, modelarea transporturilor
8.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	vehicule*k m	92.742	98.437 (Scenariul "A face minim": 116130)	Determinare analitică, modelarea transporturilor
9.	Pasageri transportați în transportul public urban	pasageri/a n	0	100.000	Determinare analitică, modelarea transporturilor/ Anchete de trafic
10.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO ₂ /an	9,65	9,24 (Scenariul "A face minim": 11,23)	Determinare analitică, modelarea transporturilor

Evaluarea valorilor indicatorilor 7-10 (tabelul 1.1) este realizată pe baza modelului de transport, care necesită calibrare periodică pe baza datelor înregistrate în teren referitoare la:

- Parametrii tehnici ai proiectelor implementate;
- Funcțiunile de utilizare a teritoriului;
- Parametrii de operare și tarifare a serviciului de transport public;
- Volumele de trafic înregistrate în secțiuni cheie ale rețelei de transport.

Actualizarea modelului de transport, ca parte componentă a procesului de monitorizare a implementării PMUD, necesită dotarea cu instrumente software specializate și instruirea personalului din echipa de monitorizare, astfel încât să dobândească competențele tehnice necesare pentru desfășurarea acestei activități. O altă soluție care poate fi aplicată pentru realizarea acestei etape a PMUD este externalizarea, astfel încât să se asigure desfășurarea fazelor de implementare până la momentul în care dotările tehnice și competențele personalului intern permit desfășurarea în condiții bune a etapei de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Piatra-Olt.

Ca și efort financiar, externalizarea presupune existența unui contract de asistență tehnică, care să conțină următoarele activități:

- Realizarea periodică a serviciului de monitorizare a implementării PMUD;
- Realizarea periodică a serviciului de actualizare a modelului de transport;
- Realizarea la comandă a serviciului de testare în model a implementării proiectelor (date necesare la fundamentarea cererilor de finanțare);
 - Realizarea la comandă de training pentru compartimentul specializat în implementarea PMUD.



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

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate (conform ghidului european), pentru implementarea și asigurarea unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cât și pe verticală, se propune constituirea unui comitet de implementare și monitorizare la nivel local.

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

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

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

→ Responsabil PMUD, cu următoarele atribuții:

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



- Monitorizarea implementării activităților și îndeplinirea indicatorilor conform prevederilor fiecărui contract de finanțare;
- Întocmirea rapoartelor de progres și alte documente administrative, după caz;
- Verificarea rapoartelor de progres ale proiectelor aflate în implementare;
- Aprobarea graficelor de depunere ale cererilor de rambursare;
- Convocarea și conducerea întâlnirilor privind implementarea PMUD și luarea deciziilor privind implementarea portofoliului de proiecte.

→ Responsabil domeniul juridic, cu următoarele atribuții:

- Verificarea și avizarea din punct de vedere juridic a activităților de implementare a proiectelor și întocmirea documentației aferente acestora;
- Urmărirea respectării legislației în vigoare privind implementarea activităților proiectelor și a contractelor de servicii și lucrări desfășurate în cadrul acestora;
- Acordarea de consultanță de specialitate compartimentelor implicate în procesul de implementare și monitorizare a proiectelor;
- Atribuții în procesul de gestionare juridică a asistenței financiare nerambursabile;
- Reprezentarea intereselor Consiliului local și ale Primăriei Orașului Piatra-Olt din punct de vedere juridic în contractele, parteneriatele, asocierile încheiate pentru implementarea proiectelor.

→ Responsabili domeniul tehnic, cu următoarele atribuții:

- Conducerea și coordonarea activităților de pregătire și urmărire a investițiilor publice;
- Colaborarea cu responsabilul PMUD în activitatea de management al proiectelor privind întocmirea rapoartelor tehnice / rapoartelor de progres;
- Monitorizarea graficului de implementare a lucrărilor tehnice din cadrul proiectelor;
- Stabilirea priorităților investițiilor referitoare la proiectele de urbanism, amenajarea teritoriului și cadastru;
- Coordonarea și verificarea elaborării proiectelor de urbanism, amenajarea teritoriului și cadastru necesare pentru realizarea investițiilor publice;
- Urmărirea respectării legislației în vigoare privind implementarea contractelor de lucrări;

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

- *Reprezentanți ai Primăriei Orașului Piatra-Olt*

Personalul tehnic din cadrul departamentului responsabil cu desfășurarea activității de transport la nivel urban și din departamente care interacționează cu mobilitatea. Reprezentanții acestor departamente vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemenea, vor oferi informații cu privire la stadiile de



implementare a proiectelor și măsurilor la momentul întocmirii raportului de monitorizare.

▪ *Reprezentanți ai Poliției Orașului Piatra-Olt*

Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranța cetățenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanții Poliției Orașului Piatra-Olt vor putea identifica aspecte care necesită adaptarea conținutului bazei de date actuale privind statistica accidentelor (de exemplu, introducerea în baza de date a unui câmp nou care relaționează accidentul cu obiective sociale din oraș – școli, grădinițe, spitale).

De asemenea, vor evalua componentele de siguranța circulației din studiile tehnico-economice care vor sta la baza proiectelor.

▪ *Reprezentanți ai operatorilor de transport public (local, județean)*

Intervențiile propuse în domeniul transportului public constituie o parte consistentă a PMUD al Orașului Piatra-Olt. Operatorii de transport public vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

▪ *Reprezentanți ai mediului educațional*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Orașul Piatra-Olt.

▪ *Reprezentanți ai societății civile*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Orașul Piatra-Olt.

Orașul Piatra-Olt va asigura finanțarea anuală a următoarelor activități ale comitetului de monitorizare:

- dezvoltarea de tehnologii și tehnici de colectare a datelor;
- colectarea efectivă a datelor;
- prelucrarea datelor;
- actualizare permanentă a modelului de transport;
- analize periodice ale sistemului de transport;
- raportare transparentă.

Periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acțiune, în funcție de evoluția procesului de implementare și dinamica economiei locale și regionale.



ANEXE



ANEXA 1

PORTOFOLIUL DE PROIECTE AFERENT PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI PIATRA-OLT



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI PIATRA-OLT

Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Eficiență economică, Siguranță și securitate, Calitatea vieții

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4	
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2023	2024-2026			2027-2029
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale durabilă	Eficiență economică Siguranță Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	1.1. Modernizare și reabilitare străzi și drumuri de interes local în Orașul Piatra-Olt, județul Olt - Etapa II	Propunerea are ca obiectiv asigurarea stării tehnice corespunzătoare a unor străzi de categorie V situate în intravilanul Orașului Piatra-Olt, în lungime de 6,21 km. Intervențiile vor conține și lucrări pentru asigurarea accesului la proprietăți, locuri de parcare, oprire și staționare și alte lucrări de artă în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale. Reprezintă un proiect matur, pentru care a fost aprobat devizul general estimativ și a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNI "Anghel Saligny".	DA	DA	DA	km	6,21	360.000	2.235.600	447.120	1.788.480	0	PNI "Anghel Saligny" sau similar, Buget local, Alte surse	NU
		1.2. Modernizare străzi în Orașul Piatra-Olt	Propunerea conține inclusiv realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi noi de folosință locală, în acord cu planul de dezvoltare a rețelei stradale din PUG (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998). Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.).	DA	DA	DA	km	6,00	750.000	4.500.000	900.000	1.800.000	1.800.000	POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4
				Periur-bana	Locali-tate	Canti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029	
			Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Vasluiului, Str. Ion Osadciuc, Str. Morușești, Str. Cepari, Str. Fleștenoaga, Str. Monete Florea din satul Bistrița Nouă, Oraș Piatra-Olt.	DA	DA	DA	km	6,50	750.000	4.875.000	975.000	1.950.000	1.950.000	NU
		1.3. Modernizare străzi în satul Bistrița Nouă												
		1.4. Modernizare străzi în satele Criva de Jos și Criva de Sus	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Sârbeni, Str. Măricești/ DC 78, Str. Toamnei, Str. Fundeni, Str. Câmpului, Str. Calinderu din satele Criva de Jos și Criva de Sus, Oraș Piatra-Olt.	DA	DA	DA	km	5,00	750.000	3.712.500	742.500	1.485.000	1.485.000	NU
		1.5. Modernizare străzi în satul Enoșești												
			Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de	DA	DA	DA	km	1,80	750.000	1.312.500	262.500	525.000	525.000	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P.4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
			utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Învățător Gugliă, Str. Poiana, Str. Cismelor din satul Enoșești, Oraș Piatra-Olt.												
			Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Jugăliei, Str. Sportivilor, Str. Grănicerilor, Str. Unirii, Str. Grădiniței, Str. Eroilor, Str. Învierii, Str. Plaiul Vilor, Str. 1 Decembrie, Str. Iliescu, Str. Inginer Ionel Marian, Str. Duzilor, Str. Băcănașu, Str. Nițulești, DC 78 din satul Piatra, Oraș Piatra-Olt. Suplimentar se vor include lucrări de amenajare a unor străzi noi de folosință locală, în acord cu planul de dezvoltare a rețelei stradale din PUG (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998). Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.).												
		1.6. Modernizare străzi în satul Piatra		DA	DA	km	8,00	750.000	6.000.000	1.200.000	2.400.000	2.400.000		POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU
		1.7. Realizare traversare demivelată peste CF în zona de Nord a orașului Piatra-Olt	Realizarea unui pasaj demivelat peste CF în zona de Nord a Orașului Piatra-Olt (Str. Florilor) pentru asigurarea legăturii între cele două trupuri ale orașului și a conexiunii cu satul component Bistrița Nouă. Acest proiect va		DA	buc.	1	2.000.000	2.000.000	0	400.000	1.600.000		POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4	
				Periur-bana	Locali-tate	Canti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029			
			contribui la creșterea siguranței și eficienței circulației (reducerea timpilor de parcurs).													
			Realizarea unui pasaj denivelat peste CF în zona de Sud a Orașului Piatra-Olt (Str. Caragea - Str. Ceferiștilor) pentru asigurarea legăturii între cele două trupuri ale orașului și a conexiunii cu satul component Bistrița Nouă. Acest proiect va contribui la creșterea siguranței și eficienței circulației (reducerea timpilor de parcurs).	DA			buc.	1	2.000.000	2.000.000	0	400.000	1.600.000	POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU	
			Propunerea are ca obiectiv remodelarea urbană a Str. Victoriei din localitatea Piatra-Olt, prin intervenții care să susțină mobilitatea urbană durabilă (modernizare carosabil, creare facilități pentru transportul public, creare piste de biciclete, modernizare zone pietonale, amenajarea peisagistică a zonelor verzi, dotarea cu mobilier urban, etc.).													
		1.8. Realizare traversare denivelată peste CF în zona de Sud a orașului Piatra-Olt														
		1.9. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. Victoriei - Piatra-Olt					km	2,00	1.500.000	3.000.000	600.000	2.400.000	0	POR SV 2021-2027, PNI "Anghel Saligian" sau similar, Buget local, Alte surse	DA	
		1.10. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului														
		1.11. Variantă de ocolire Piatra-Olt					km	20,00	50.000	1.000.000	200.000	400.000	400.000	POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA	
			Propunerea are ca obiectiv realizarea unei variante de ocolire de-a lungul drumului național DN 64 pe latura de Est. Realizarea acestui element al rețelei rutiere va degreva rețeaua stradală urbană de fluxurile de trafic de tranzit, inclusiv de vehiculele grele de marfă pe DN 64 și pe relația DJ 677-DN 64.	DA			km	8.50	1.500.000					POT 2021-2027, Buget național, Alte surse	NU	
			In scopul creșterii atractivității transportului public se propune proiectarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor. Se va avea în vedere realizarea unui studiu de oportunitate privind dezvoltarea teritorială a sistemului de	DA			buc.	1	30.000	30.000	30.000	0	0	POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA	
2. Transport public	Accesibilitate și conectivitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță Eficiență	2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice														



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Oltenia 2021-2027, P.4	
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029			
	economică Calitatea vieții		transport public local și achiziționarea de autobuze ecologice. In scopul dezvoltării serviciului de transport public este necesară achiziționarea de vehicule de transport public ecologice (electrice, electric-hibride, alimentate cu hidrogen/ GNC) și sisteme de încărcare aferente, în complementaritate cu cele prevăzute prin proiectele aflate în implementare. O astfel de măsură va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului, prin relocarea modală de la autovehiculul personal la utilizarea transportului public. Se propune introducerea de trasee cu circuit închis pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală. Poliția Locală va fi responsabilă de siguranța elevilor, un agent fiind prezent în aceste autobuze pe întreaga durată a cursei.				buc.	4	600.000	2.400.000	240.000	2.160.000	0	POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA	
		2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public														
		2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor					buc.	3	600.000	1.800.000	180.000	1.620.000	0	POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA	
		2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing					buc.	1	1.000.000	1.000.000	100.000	900.000	0	POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost./UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4
				Periur-bana	Locali-tate	Canti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
			compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului. Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public și dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilitate urbană de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.												
		2.5. Construire/modernizare stații de transport public		DA		buc.	30	15000	450.000	135.000	225.000	90.000	POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA	
		2.6. Amenajare terminal intermodal	În scopul susținerii intermodalității se propune realizarea unui terminal intermodal de schimb între transportul public local și cel feroviar. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimărilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnaltică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare bicicletelor, construirea/modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea	DA		buc.	1	1.000.000	1.000.000	100.000	900.000	0	POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Oltenia 2021-2027, P.4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
			îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă. Proiectul are ca obiectiv construirea de infrastructură pentru gestionarea vehiculelor de transport public (autobază) și dotarea corespunzătoare cu echipamente și infrastructură tehnică în vederea operării. Crearea noii infrastructuri va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport.												
	2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public			DA			buc.	1	2.000.000	2.000.000	1.800.000	0		POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
	2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes		În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public se propune dezvoltarea unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes.	DA			buc.	1	15.000	15.000	0	0		POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
	2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public		În scopul creșterii atractivității transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiții (proiect recurent, care va fi activat periodic). Măsura are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.	DA			program	3	50.000	150.000	100.000	50.000		Buget local, Alte surse	NU
	2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public		În scopul creșterii atractivității transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiții (proiect recurent, care va fi activat periodic). Măsura are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.	DA			campanie	6	5.000	30.000	15.000	15.000		Buget local, Alte surse	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4	
				Periur-bana	Locali-tate	Canti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029			
3. Transport de marfă	Eficiență economică Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță	3.1. Reglementare logistică de aprovizionare 3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Piatra-Olt	Se propune reglementarea logistică de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții) și susținerea distribuției mărfurilor cu autovehicule ecologice. Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logistică de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.	DA			buc.	1	20.000	20.000	0	0	0	Buget local, Alte surse	NU	
			Prin această măsură de reorganizare a transportului de mărfuri se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (siguranța circulației, poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri (Varianta de Ocolire Piatra-Olt). Se va efectua reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă.	DA			buc.	1	15.000	15.000	0	0	15.000	0	0	Buget local, Alte surse
4. Sisteme alternative de mobilitate	Accesibilitate și conectivitate	4.1. Reabilitare/modernizare	Propunerea are ca obiectiv realizarea unei variante de ocolire de-a lungul drumului național DN 64 pe latura de Est. Realizarea acestui element al rețelei rutiere va degreva rețeaua stradală urbană de fluxurile de trafic de tranzit, inclusiv de vehiculele grele de marfă pe DN 64 și pe relația DJ 677-DN 64.	DA			km	8.50	1.500.000							
			În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei	DA			mp	50.000	200	10.000.000	1.000.000	5.000.000	4.000.000		POR SV 2021-2027, Buget	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
	Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță Calitatea vieții	troțurare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	<p>pietonale, care să asigure deplasarea în condiții de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.</p> <p>Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și autovehicule. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone. Într-o primă etapă se propune ca astfel de amenajări să se realizeze în Piața Gării (Str. Gării).</p>				mp	1.500	200	300.000	0	300.000	0	local, Alte surse	DA
		4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)		DA	DA									POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt	<p>Propunerea are ca obiectiv amenajarea de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt, pe o lungime de 15 km. Reprezintă un proiect avansat, pentru care a fost primită finanțarea prin PNRR, Componenta 10, Investiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan.</p>				km	15,00	250.000	375.000	3.375.000	0	PNRR, AFM, Buget local, Alte surse	DA	
		4.4. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente	<p>Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. În scopul prioritizării acestui mod de deplasare la nivel local se propune realizarea unei rețele coerente care să lege obiective de interes local și să asigure conexiuni cu teritoriul învecinat.</p>				km	6,00	200.000	120.000	600.000	480.000		POR SV 2021-2027, PNRR, AFM, Buget local, Alte surse	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4	
				Periur-bana	Locali-tate	Canti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
			Complementar sectoarelor incluse în coridoarele de mobilitate, și în proiectul "4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt" se propune dezvoltarea cu prioritate a legăturilor cu localitățile componente.												
			Urmărind creșterea ponderii modale a bicicletei pentru deplasările la nivel local, se propune facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și acordarea prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în puncte precum: zona centrală, capetele traseelor/ pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuiri, în zone cu atractivitate ridicată a călătorilor, în puncte intermodale. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioscuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete - clasice și electrice) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software).	DA	DA	DA	buc.	10	125.000	250.000	1.000.000	0	1.250.000	POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)													
		4.6. Amenajare parcuri pentru biciclete	In scopul sustinerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcuri pentru biciclete în puncte cheie din Orașul Piatra-Olt (zone comerciale, zone de servicii, unități de învățământ) și în cartierele de locuințe colective.	DA	DA	DA	locuri	150	200	0	30.000	0	30.000	POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.7. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții, se vor achiziționa și instala puncte de reincărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reincărcare cu putere normală" și de tip "punct de reincărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a	DA			buc.	50	7.000	70.000	175.000	105.000	350.000	POR SV 2021-2027, PNRR, AFM, Buget local, Alte surse	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara		UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P.4	
				Periur-bana	Locali-tate				Carti-ere	Total	2022-2023			2024-2026
			Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice aflate în proprietatea sau în administrarea Orașului Piatra-Olt, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va alocă și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și hibride.											
		4.8. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate	În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorității publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule ecologice (autoturisme, autoutilitare, autospectacle și autospecializate).		DA	buc.	6	60.000	360.000	72.000	144.000	144.000	Buget local, AFM, Alte surse	NU
		4.9. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	Prin acest proiect se urmărește elaborarea și implementarea la nivelul Orașului Piatra-Olt a unui Plan local de acțiune prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.		DA	buc.	1	10.000	10.000	0	10.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		4.10. Adaptarea regulămintelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilități publice să dețină în parcul auto un număr minim de autovehicule ecologice.		DA	buc.	2	10.000	20.000	10.000	10.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		4.11. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat	Proiectul prevede realizarea unor campanii de promovare, conștientizare și educare a populației cu privire la beneficiile utilizării mijloacelor		DA	buc.	7	5.000	35.000	5.000	15.000	15.000	Buget local, Alte surse	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara		UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Oitenia 2021-2027, P4	
				Periur-bana	Locali-tate				Carti-ere	Total	2022-2023			2024-2026
		5.3. Realizare parcuri colective	<p>În scopul reorganizării spațiului public și optimizării fluxurilor de trafic se propune amenajarea de parcuri colective la periferia zonei centrale și integrarea acestora în sistemul de management al traficului.</p> <p>Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DN 64, DJ 677), în zona de est a teritoriului. În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călători cu autovehiculul personal din componerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Astrei este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Piatra-Olt și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții care vizează dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete și a sistemului de închiriere biciclete.</p>		DA	locuri	100	7.000	700.000	70.000	350.000	280.000	Buget local, Alte surse	NU
		5.4. Amenajare parcuri tip Park&Ride	<p>Proiectul prevede amenajarea de locuri de parcare rezidențială și/sau modernizarea celor existente. Această activitate va fi integrată în proiectele de regenerare urbană a cartierelor de locuințe. În aceste facilități de parcare vor fi amenajate și semnalizate vizibil locuri destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de încărcare cu energie electrică.</p>	DA	DA	locuri	200	7.000	1.400.000	140.000	1.260.000	0	POR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		5.5. Amenajare/modernizare parcuri rezidențiale	<p>Se propune realizarea unui studiu în vederea actualizării politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate</p>		DA	locuri	50	2.500	125.000	12.500	62.500	50.000	Buget local, Alte surse	NU
		5.6. Elaborare politică și regulament de			DA	buc.	1	30.000	30.000	30.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost./UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4
				Periur-bana	Locali-tate	Canti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
		parcare la nivel urban	cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcurile publice. În concordanță cu politica actualizată se va elabora un regulament de gestionare a parcărilor la nivel local.												
		5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Piatra-Olt	Proiectul prevede digitalizarea parcarilor prin cartarea locurilor de parcare (cu plată, de reședință) într-o platformă de tip GIS și dezvoltarea unei aplicații mobile care să permită vizualizarea disponibilității locurilor de parcare, plata parcarilor prin SMS, informații cu privire la localizare, tarife etc. În scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune adoptarea de măsură de management al traficului orientate spre calmarea traficului în zonele aglomerate (cu valori ridicate de pietoni, cu densitate rezidențială mare, în zona intersecțiilor, în apropierea unităților de învățământ, a pieței, etc.), precum și în zonele cu spații partajate va conduce la creșterea semnificativă a gradului de siguranță a circulației. De asemenea, se propune realizarea unor proiecte de îmbunătățire a semnalizării rutiere în jurul unităților de învățământ.	DA		buc.	1	40.000	40.000	40.000	0	0		POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
		5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile	In scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune adoptarea de măsură de management al traficului orientate spre calmarea traficului în zonele aglomerate (cu valori ridicate de pietoni, cu densitate rezidențială mare, în zona intersecțiilor, în apropierea unităților de învățământ, a pieței, etc.), precum și în zonele cu spații partajate va conduce la creșterea semnificativă a gradului de siguranță a circulației. De asemenea, se propune realizarea unor proiecte de îmbunătățire a semnalizării rutiere în jurul unităților de învățământ.	DA	DA	buc.	1	600.000	60.000	300.000	240.000		POR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA	
		5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	Serviciile de utilități publice (măturat, spălat strădăi, colectarea gunoierului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim.	DA		buc.	1	10.000	10.000	0	0		Buget local, Alte surse	NU	
		5.10. Studiu de trafic/circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P4	Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare POR 2021-2027, P4 (similar POR 2014-2021, P.1. 3.2) a unui studiu de trafic/ circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte	DA	DA	studiu	1	30.000	30.000	0	0		POR SV 2021-2027, Buget local, alte surse	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Oltenia 2021-2027, P.4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
			precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/ reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.												
		5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped)	Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile.	DA			campanii	8	10.000	80.000	10.000	40.000	30.000	Buget local, Alte surse	NU
	Accesibilitate și conectivitate Siguranță Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	6.1. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Piatra-Olt și satele componente. Proiect tratat la punctul 4.4	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. În scopul prioritizării acestui mod de deplasare la nivel local se propune realizarea unei rețele coerente care să lege obiective de interes local și să asigure conexiuni cu teritoriul învecinat. Complementar sectoarelor incluse în condoarele de mobilitate, și în proiectul "4.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete în orașul Piatra-Olt, Județul Olt" se propune dezvoltarea cu prioritate a legăturilor cu localitățile componente. În scopul susținerii intermodalității se propune realizarea unui terminal intermodal de schimb între transportul public local și cel feroviar. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare a												
	Accesibilitate și conectivitate Eficiență economică Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	7.1. Amenajare terminal Proiect tratat la punctul 2.6		DA	DA	DA	km	12	200.000						
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare				DA			buc.	1	1.000.000						



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Otenia 2021-2027, P4
				Periur-bana	Locali-tate	Canti-ere				Total	2022-2023	2024-2026	2027-2029		
			<p>călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnaltică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare, bicicletelor, construirea/modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă.</p> <p>Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DN 64, DJ 677), în zona de est a teritoriului. În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din componerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Astfel este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Piatra-Olt și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții care vizează dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete și a sistemului de închiriere biciclete.</p>												
		7.2. Amenajare parcuri tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4		DA	DA		locuri	200	7.000						
8. Aspecte instituționale	Eficiență economică Accesibilitate și conectivitate	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare și implementare a PMUD al Orașului Piatra-Olt	Se propune dezvoltarea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.	DA		buc.	1	230.400		28.800	115.200	86.400		Buget local	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /UM [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2023	2024-2026		
		8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	Pentru funcționarea serviciului de transport public propus este necesară încheierea unui contract de servicii publice, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Astfel, se are în vedere realizarea serviciilor aferente pregătirii acestor documentații și obținerii avizelor necesare.		DA	buc.	1	40.000	40.000	0	40.000	0	Buget local; Alte surse	NU



COSTURI P.M.U.D. PIATRA-OLT 2022-2029

Total: 62.156.000 EUR

din care:

- **în perioada 2022-2023: 9.090.420 EUR**
- **în perioada 2024-2026: 34.905.180 EUR**
- **în perioada 2027-2029: 18.160.400 EUR**

Costuri eligibile PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027: 33.645.000 EUR

NOTE:

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

II. Proiecte cu impact la nivelul rețelei majore de transport, ale căror costuri nu sunt incluse în costurile necesare pentru implementarea PMUD al Orașului Piatra-Olt întrucât vor fi suportate de altă entitate administrativă (CNAIR/ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii): 1.11. Variantă de ocolire Piatra-Olt.