I.2.5.7 TRANSPORTUL ÎN COMUN

Transportul se desfășoară preponderent rutier, pe traseul drumurilor naționale și județene spre București, Giurgiu, Pitești și Craiova.

Transportul public de călători din municipiul Alexandria este un serviciu de utilitate publică care se află într-un raport permanent cu autoritatea locală furnizând prestații de interes colectiv și general.

Operatorul care prestează servicii de transport în comun în municipiul Alexandria are un număr de 17 mijloace de transport, din care 12 autobuze și 5 microbuze, transportul realizându-se pe 3 rute principale, cât și pe rute secundare.

Rutele principale sunt:

- IAIA – HAN 4,5 km, 9 stații, cu o medie de 500 m între stații;
- IAIA – Koyo România SA 6 km, 10 stații, cu o medie de 600 m între stații;
- Calea București – Koyo România SA 4,6 km, 7 stații, cu o medie de 657 m între stații.

Stațiile de călători sunt prevăzute cu alveole fără însă a fi amenajate cu copertine.

Operatorul care prestează servicii de transport în comun în municipiul Alexandria este S.C. Transloc Prest S.R.L., înființată în anul 1997 având ca domeniu de activitate ”Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători, cod CAEN: 4931”.

S.C. Transloc Prest S.R.L. este singurul operator licențiat să desfășoare activitatea de transport local de persoane, operator cu capital majoritar public, respectiv Municipiului Alexandria.

Interesul comun este legat de interesul general al locuitorilor din zona municipiului Alexandria, pentru îmbunătățirea Serviciilor, de creștere a capacității de atragere a fondurilor externe nerambursabile pentru finanțarea investițiilor necesare privind serviciile, precum și de încredințare a serviciului unui operator profesionist care să implementeze programul de investiții aprobat de către părți, care să funcționeze pe principii de eficiență și să asigure servicii de calitate în condițiile unor tarife acceptabile pentru populație.

Prin specificul ei, transportul în comun este una din componentele esențiale ale funcțiunii orașului, care asigură unitatea și coerența activității sale economice și sociale printr-un cadru organizat (trasee fixe, grafice de mers, tarife prestabilite).

Caracteristica principală a transportului urban este reprezentată de necesitatea realizării unei oferte optime în momentul apariţiei cererii şi trebuie astfel organizat încât să asigure preluarea acesteia (efectuarea călătoriilor), cu un grad corespunzător de siguranţă şi confort.

La nivelul oraşului Alexandria transportul public centralizat are o dimensiune foarte redusă comparativ cu populația municipiului, în sensul unei distribuții de 0.33 vehicule de transport la 1000 de locuitori.

Reamintim faptul distribuţia mijloacelor de transport publice din municipiul Alexandria în funcţie de instituţia care le operează şi de scopul în care acestea sunt folosite:

Tip mijloc de transport	Număr autovehicule
Mijloace de transport public de călători	17
Mijloace de transport pacienţi-parc auto municipal	21
Vehicule Poliţie Municipiul Alexandria	14
Mijloace de transport ISU Teleorman	26

În rândurile următoare este prezentat detaliat, sub format tabelar, tipul de autovehicule deţinute de fiecare instituţie.

Autovehicule aflate în administratia Transloc Prest SRL, folosite în transportul public, sunt detaliate în tabelul 53:

Tabel 53-Parc Municipal Auto

Mijloace de transport public de calatori	**Buc**
Autobuze	12
Micorbuze	5
TOTAL	**17**

Sursa: Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

O distribuţie procentuală a mijloacelor de transport public călători este prezentată în graficul 3.4.1. 45% dintre mijloacele de transport public existente sunt autobuze de transport călători, iar alte 25% sunt microbuze.

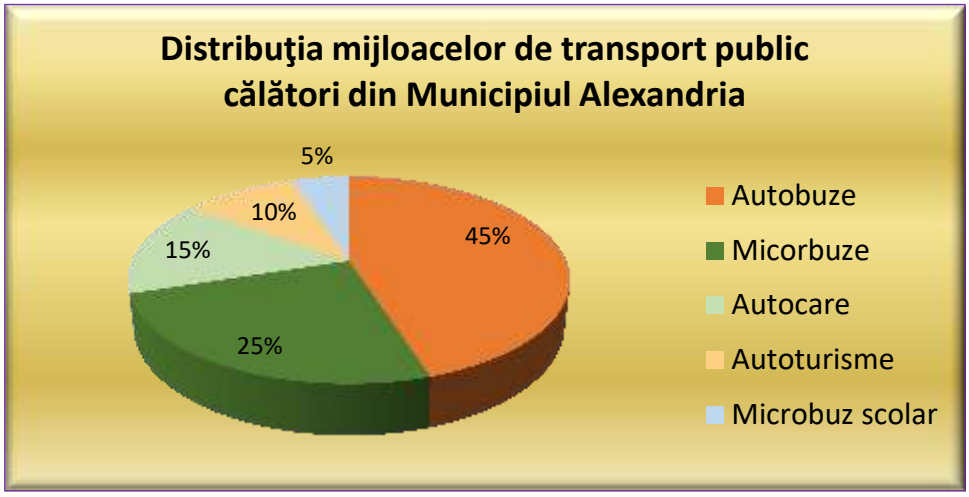


Figura 13 – Distribuţie mijloace de transport public

Sursa: Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Plecând de la baza de autovehicule prezentată în tabelul anterior, dar şi de la datele culese, consumul total de carburant aferent anului 2015 este prezentat în tabelul 3.4.2. Se poate observa faptul că toate autovehiculele deţinute de Transloc Prest SRL Alexandria funcţionează pe bază de motorină.

Tabel 54- Consum de carburant

Carburant	Cantitate- (l)	Cost (lei)
Motorină	153 784	N/A
Benzină	-	-

Sursa: Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

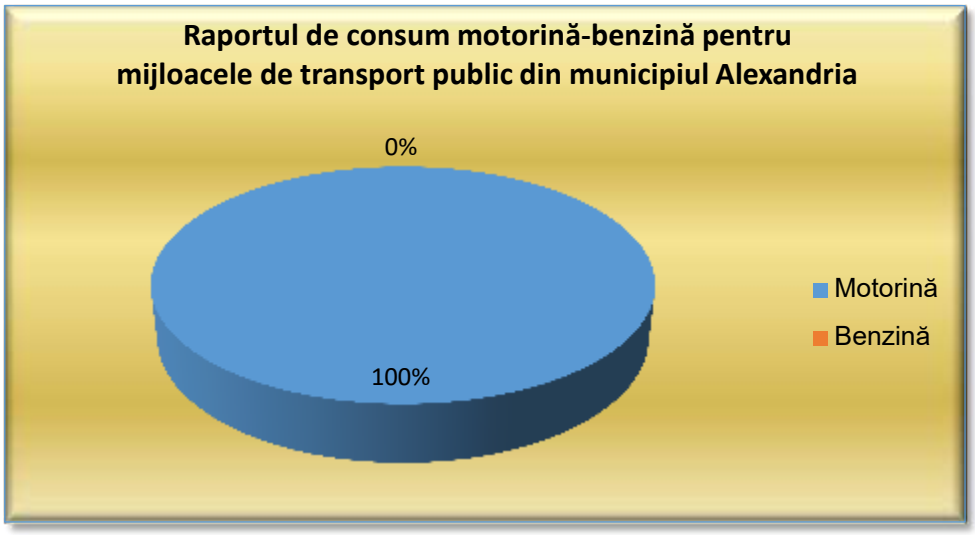


Figura 14 - Raportul de consum motorină-benzină mijloace de transport public

Tot în sectorul transportului se include şi serviciul de Ambulanţă al Municipiului Alexandria cu următorul parc auto:

Tabel 55 - Mijloace de transport pacienţi

Mijloace de transport pacienţi-parc auto municipal	Buc
Ambulanţe	18
Neclasificate (autoturisme)	3
Total	21

Sursa: Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Consumul de carburant aferent transportului de pacienţi pentru anul 2015 este prezentat în tabelul următor:

Tabel 56 - Consum de carburant- transport pacienţi

Carburant	Cantitate (l)	Cost (lei)
Motorină	275.715	N/A
Benzină	1.716	N/A

Sursa: Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

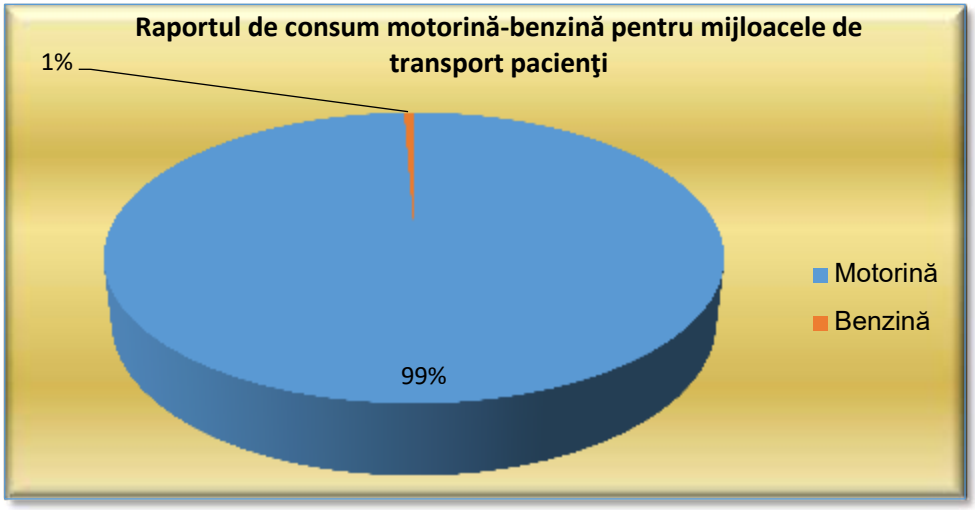


Figura 15 --Raportul de consum motorină-benzină mijloace de transport pacienţi

Alte două categorii de mijloace de transport existente la nivelul Municipiului Alexandria, dar care nu vor fi incluse în calculele realizate sunt cele deţinute de Inspectoratul de Poliţie judeţean Teleorman şi de către Inspectoratul pentru situaţii de Urgenţă „A.D. Ghica" al judeţului Teleorman. S-a luat această decizie deoarece s-a considerat că cele două entităţi nu pot fi încadrate în categoria

transport public, ele reprezentând vehicule de intervenţie foloste în scop public, dar nu pentru transport efectiv.

Tabel 57- Vehicule IPJ

Mijloace de transport IPJ Teleorman	Buc
Total autovehicule înregistrate la nivel judeţean	246
Vehicule Poliţie Municipiul Alexandria	14

Sursa: IPJ Teleorman

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Datele cu privire la consumul de combustibil sunt centralizate la nivel judeţean şi sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 58- Consum de carburant- IPJ

Carburant	Cantitate (l)	Cost (lei)
Motorină	60.000	N/A
Benzină	252.000	N/A

Sursa: IPJ Teleorman

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Conform figurii 16 se poate observa faptul că spre deosebire de restul instituţiilor publice, mijloacele de transport în comun deţinute de IPJ Teleorman au ca şi combustibil benzina. Datele privind consumurile sunt aferente întregului judeţ Teleorman, neexistând o situaţie centralizază la nivel local.

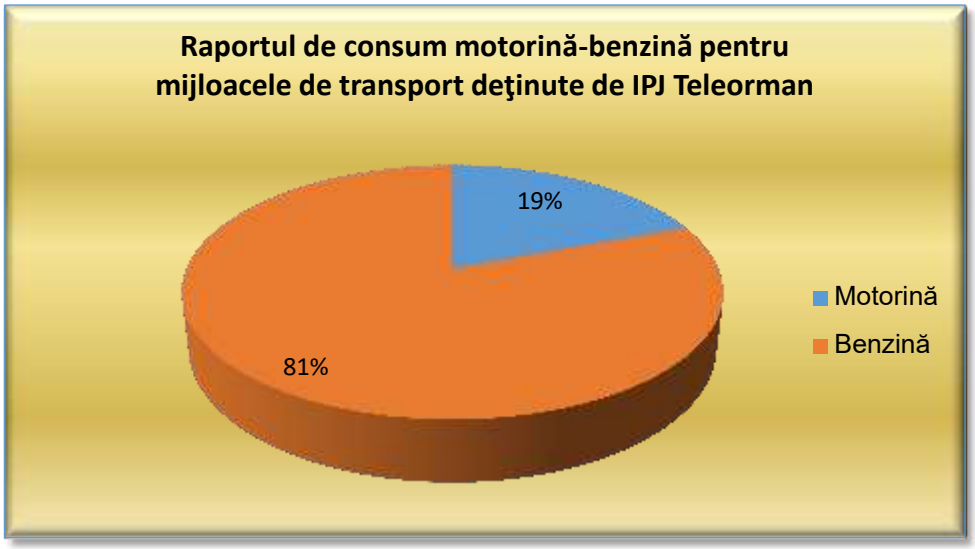


Figura 16-Raportul de consum motorină-benzină mijloace de transport IPJ

La nivelul ISU al judeţului Teleorman conform datelor primite, la nivelul anului 2015 situaţia era următoarea:

Tabel 59 - Vehicule ISU

Mijloace de transport ISU Teleorman	Buc
Vehicule Pompieri	9
Ambulanţe	3
Alte vehicule nespecializate	14
TOTAL	**26**

Sursa: ISU Teleorman

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Consumul de combustibil este centralizat la nivel judeţean şi este prezentate în tabelul următor:

Tabel 60 - Consum de carburant- ISU

Carburant	Cantitate (l)	Cost (lei)
Motorină	41.087	N/A
Benzină	6.544	N/A

Sursa: ISU Teleorman

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

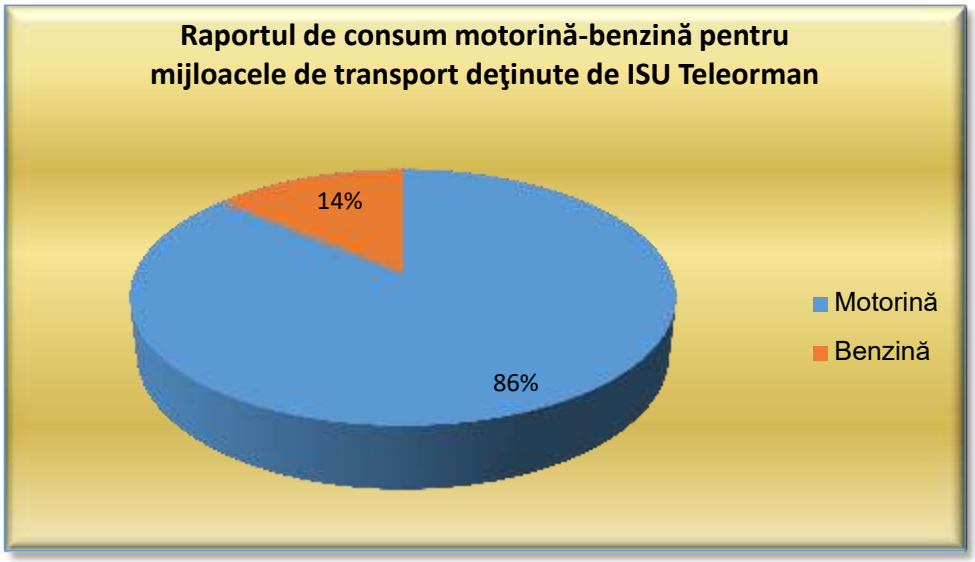


Figura 17 - Raportul de consum motorină-benzină mijloace de transport ISU

Datele privind consumurile sunt aferente întregului judeţ Teleorman, neexistând o situaţie centralizată la nivel local.

Centralizând datele aferente mijloacelor de transport public existente în Municipiul Alexandria, cu menţiunea că pentru autovehiculele ISU şi IPJ, datele sunt la nivelul întregului judeţ, ponderea consumului de motorină reprezintă 67% din consumul total pe când cel de benzină 33%.

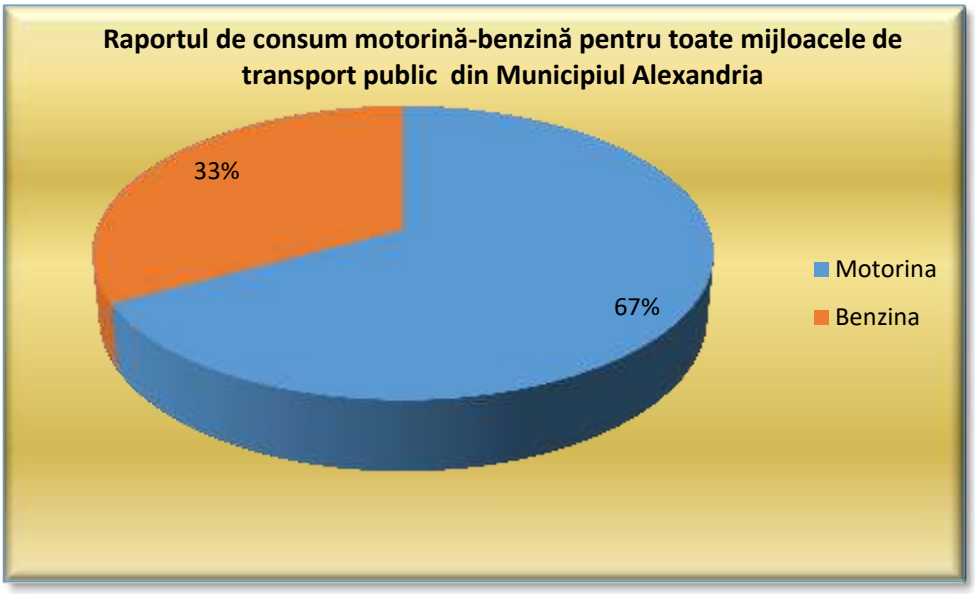


Figura 18 - Raportul de consum motorină-benzină total mijloace de transport public

Conform figurii 19, consumul total de combustibil la nivelul Municipiului Alexandria, pentru mijloacele de transport publice[1] depăşeşte 780.000 litri, aproximativ 530 mii litrii fiind aferenţi consumului de motorină pe când 250 mii litri, celui de benzină.

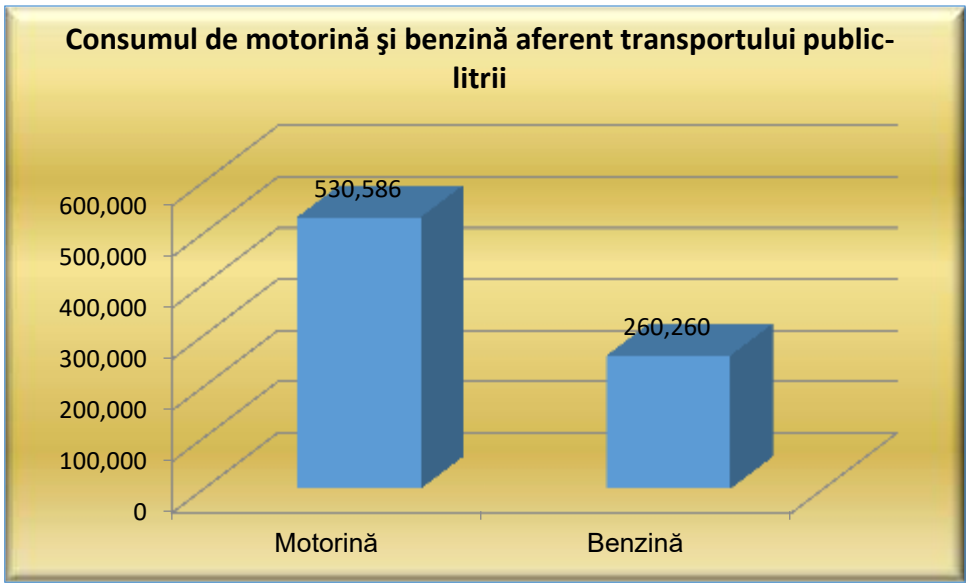


Figura 19 - Valoarea consumului de motorină-benzină total mijloace de transport public

[1] În cazul mijloacelor de transport ISU și IPJ datele sunt prezentate la nivel județean, neexistând disponibile statistici locale

În concluzie, transportul public realizat în municipiul Alexandria este generat de consumul de motorină. NU există mijloace de transport public ecologice sau care să funcţioneze pe baza unor surse regenerabile de energie. Dacă pentru unele mijloace de transport – ambulanţe, IPJ sau ISU, unde cuvântul de ordine este viteza, iar un combustibil diferit de cele clasice nu este eficient, există un potenţial ridicat de reducere al consumului energetic prin implementarea unor soluţii inovative pentru celelalte mijloace de transport existente.

În rândurile următoare, în conformitate cu recomandăriile ANRE de elaborare a PIIE va fi prezentat transportul de persoane şi eficienţa acestuia din punctul de vedere al sistemului de transport, a călătoriei şi a vehiculului.

Tabel 61 - Eficienţa transport de persoane

Indicatori	**Valoare indicator**	**Mod de calcul (3/4)**	
		Consum de energie	**Mărime raportare**
1	**2**	**3**	**4**
Eficiența sistemului de transport			
Consumul specific de energie la transportul de pasageri (tep/pers)	0,003	Consumul de energie anual la transportul de pasageri	Număr locuitori
		150,71 TEP	45.434
Eficienta călătoriei			
Consumul specific de energie (tep /pers-km)	0.447	Consumul anual de energie la transportul de pasageri	pasageri – km
		0.0025	177.571
Eficienta Vehiculului			
Consumul specific mediu de energie pe tip vehicul (kep/km)		Consumul total de energie al tipului de vehicul	Kilometri parcurși
- Motorina		-autobuze, microbuze, etc.	N/A
- Eng. electrică (tracțiune)		-tramvaie, troleibuze	N/A

În graficul următor este prezentată o comparaţie între media naţională a consumului de carburanţi şi consumul de carburnati pentru transportul public în Municipiul Alexandria. Menţionăm faptul că în conformitate cu tabelele prezentate în cadrul capitolului 2.9, consumul de carburant pentru

vehiculele aferente sectorului de transport persoane/pacienţi din Municipiul Alexandria este de 422,38 ţep/an.

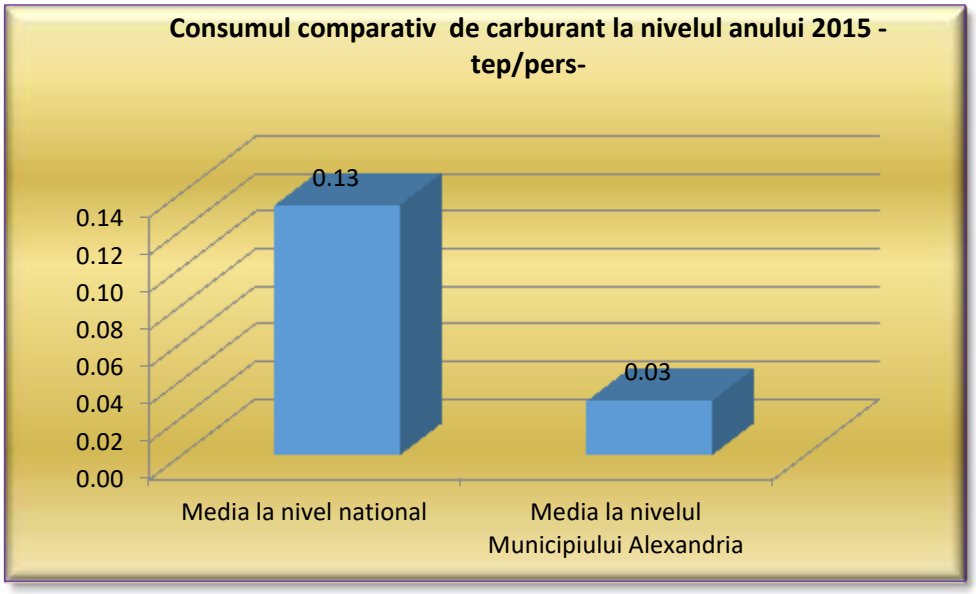


Figura 20 - Consumul comparativ de carburant/persoană

Pentru sectorul transporturilor, evaluarea este efectuată la nivelul a 8 modalităţi de transport sau tipuri de vehicule: autoturisme, camioane, vehicule ușoare, motociclete, autobuze, transport aerian total, feroviar și apă.

Indicele de eficiență energetică globală cumulează tendințele pentru fiecare mod de transport într-un singur indicator pentru întregul sector. Pentru mașini, eficiența energetică este măsurată prin consumul specific, exprimat în litri / 100km. Pentru transportul de mărfuri (camioane și vehicule ușoare), unitatea de măsură folosită este consumul tonă-km.

Pentru celelalte modalități de transport sunt utilizaţi următorii indicatori de consum:

► tep/pasager pentru transportul aerian;
► gep/pasager-km pentru transportul feroviar;
► gep/t-km pentru transportul de mărfuri pe cale ferată sau pe apă;
► gep pe vehicul pentru motociclete și autobuze.

Graficul următor prezintă distribuția consumului de energie în tep pe sectoare de activitate la nivel European:

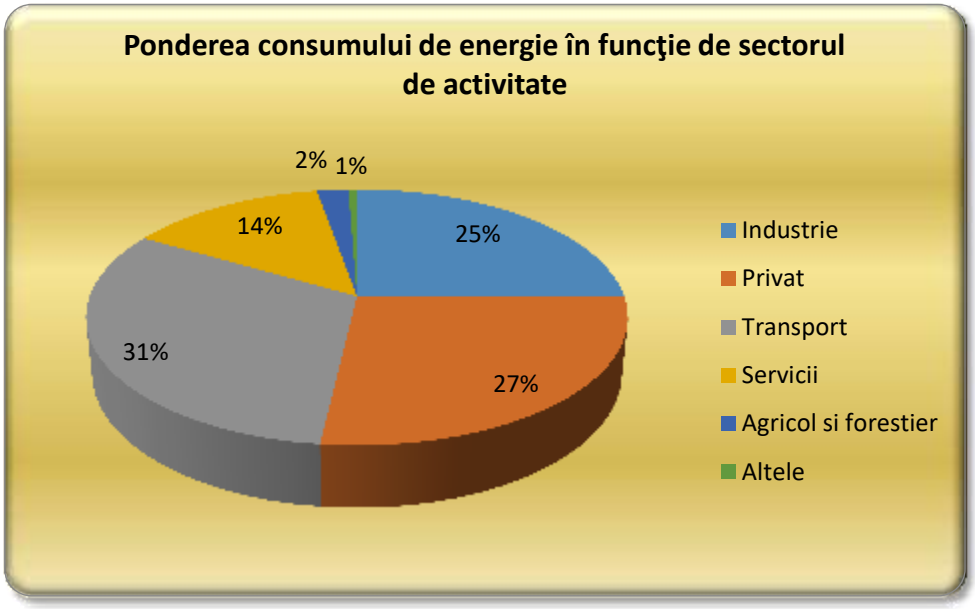


Figura 21 .- Ponderea consumului de energie în funcţie de sectorul de activitate

Sursa: EUROSTAT

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Se constată că cea mai mare valoare pe sector de activitate îl reprezintă consumul de energie pentru **transport** cu un procent de 31.6% din total.

Analizând în detaliu sectorul transporturi, în Graficul 3.4.9 se prezintă repartiția modalității de transport exprimat în sute de tep precum si evoluția consumului din anul 1990 pâna în anul 2013. Se poate observa un trend descrescător atât pentru transportul rutier cât şi pentru cel fluvial în detrimentul transportului aerian.

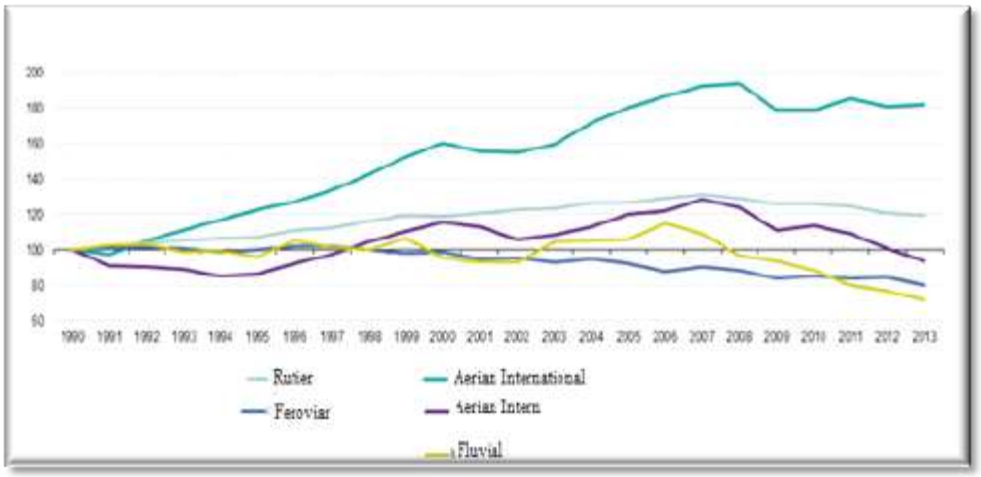


Figura 22 - Evoluţia consumului de energie în sectorul transporturi

Sursa:EUROSTAT

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Restrângând şi mai mult analiza realizată, principalii consumatori de energie din acest domeniu sunt autovehiculele care funcţionează fie pe bază de motorină, fie pe bază de benzină.

În imaginile următoare este prezentat numărul de autovehicule pe benzină şi cel pe motorină, valoarea reprezentând în termeni non-tehnici capcitatea maximă de consum energetic pe care o are România.

Conform figurii 23, România are un număr relativ mic de autovehicule ce funcţionează pe bază de motorină, doar 2,52 Mtep, similar cu ţări precum Ungaria sau Cehia. Acelaşi lucru se poate afirma şi despre numărul de autovehicule pe bază de benzină, unde România cu 1,77 Mtep are unul dintre cele mai scăzute valori, fiind depăşită de ţările nordice. Reamintim valoarea înregistrată la nivelul Municipiului Alexandria pentru transportul public/pacienti de 422,38 tep/an.

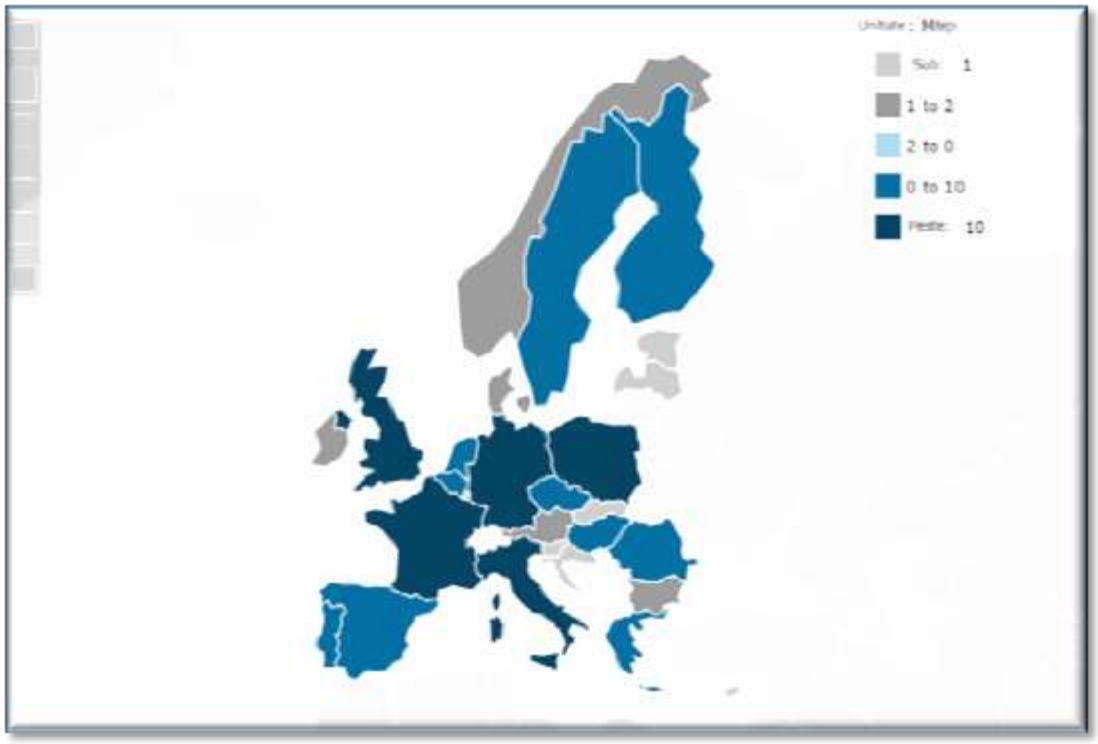


Figura 23 .- Statistica europeană privind numărul de maşini pe motorină- în Mtep

Sursa: EUROSTAT

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

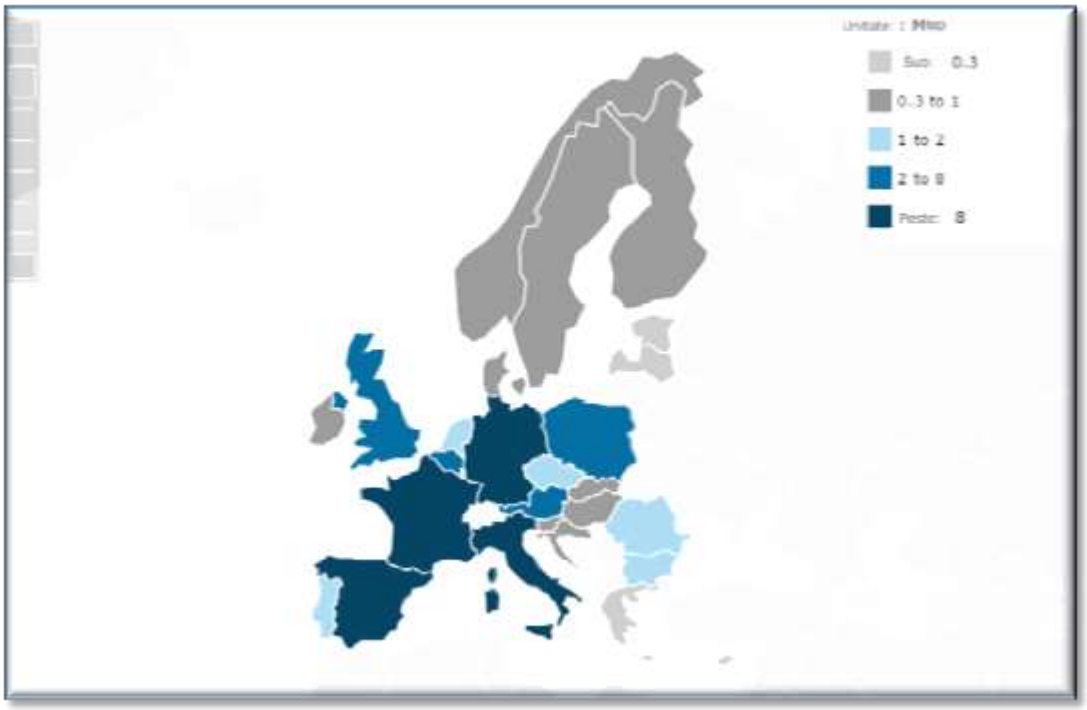


Figura 24 .- Statistica europeană privind numărul de maşini pe benzină în Mtep

Sursa: EUROSTAT

În figurile 25 şi 26 se află o comparaţie între numărul de maşini pe benzină sau după caz, motorină din România şi din ţări vecine, Polonia, Ungaria şi Bulgaria- date valabile pentru anul 2009.

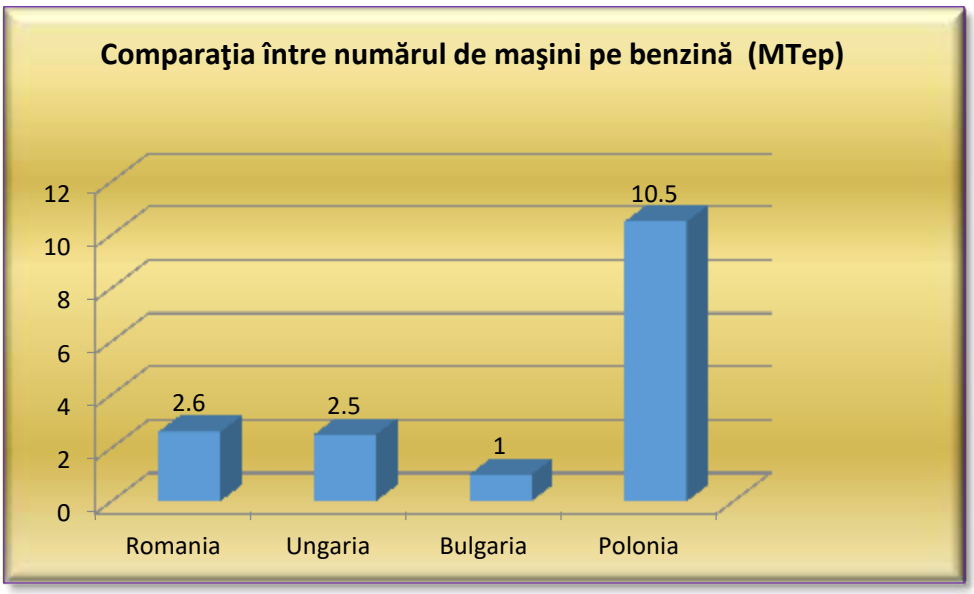


Figura 24 - Grafic comparativ privind numărul de maşini pe motorină în Mtep

Sursa: EUROSTAT

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

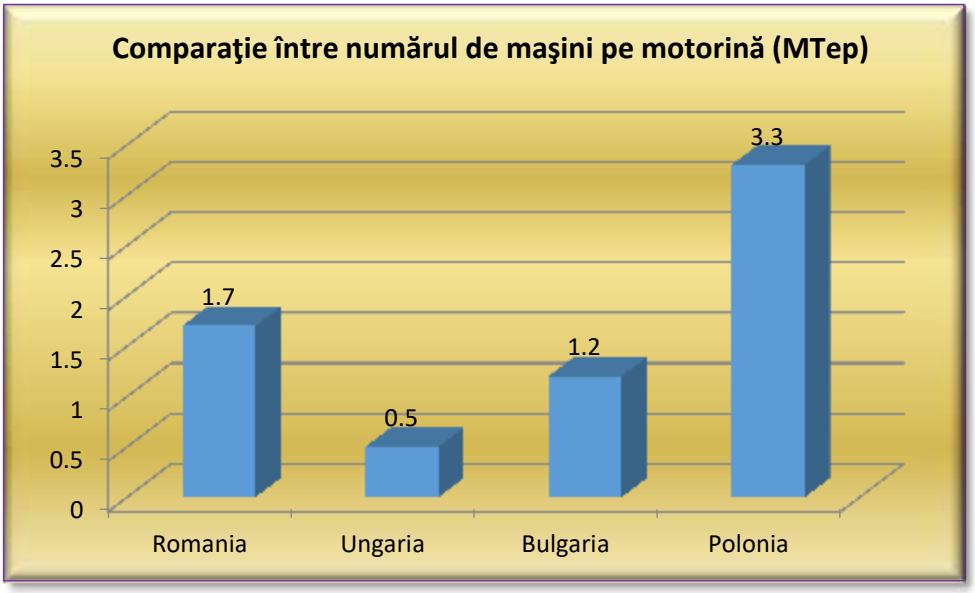


Figura 25 - Grafic comparativ privind numărul de maşini pe benzină în Mtep

Sursa: EUROSTAT

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

Concluzia acestor grafice este aceea că România înregistrează valori relativ scăzute atât din punctul de vedere al numărului de maşini ce funcţionează cu benzină, cât şi a celor care funcţionează cu motorină. Cu 422,38 tep/an transportul public/pacienți are o pondere a consumului energetic redusă, comparativ cu cel existent la nivel naţional (aprox 4,7 Mtep, suplimentar de consumul de benzină şi motorină, prezentate în tabelele anterioare existând şi alte tipuri de carburant), reprezentând doar 1 la sută din acesta. Acest lucru este datorat şi poziţiei geografice a oraşului, în zona sudică a ţării, nefiind vreun nod rutier important al ţării.

În figurile 26 şi 27 se prezintă eficienţa energetică în funcţie de diverse mijloace de transport, respectiv consumul de energie în funcţie de acesta. Calculele sunt realizate pentru grad de ocupare 100% al respectivelor mijloace de transport. Având în general autovehicule pe bază de motorină sau benzină şi aubotuze urbane articulate, la nivelul Municipiului Alexandria, orice economie propusă ar trebui să aibă ca alternativă transportul cu bicicleta, singurul mod de transport mai eficient disponibil în acest oraş.

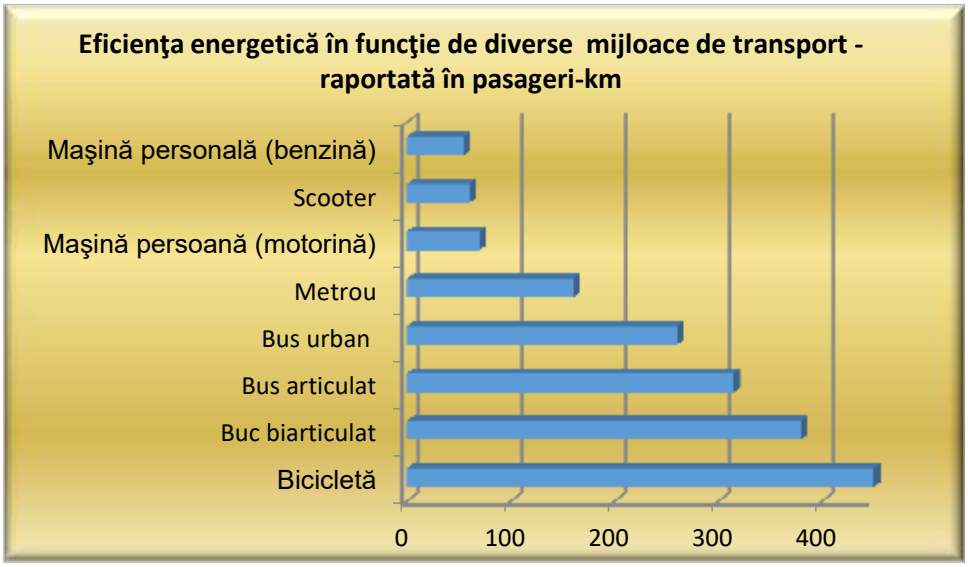


Figura 26 - Eficienţa energetică / pasager- km

Sursa: Urban Transport and Energy Efficiency – Federal Ministry for Economic Cooperation and Development (BMZ)

Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

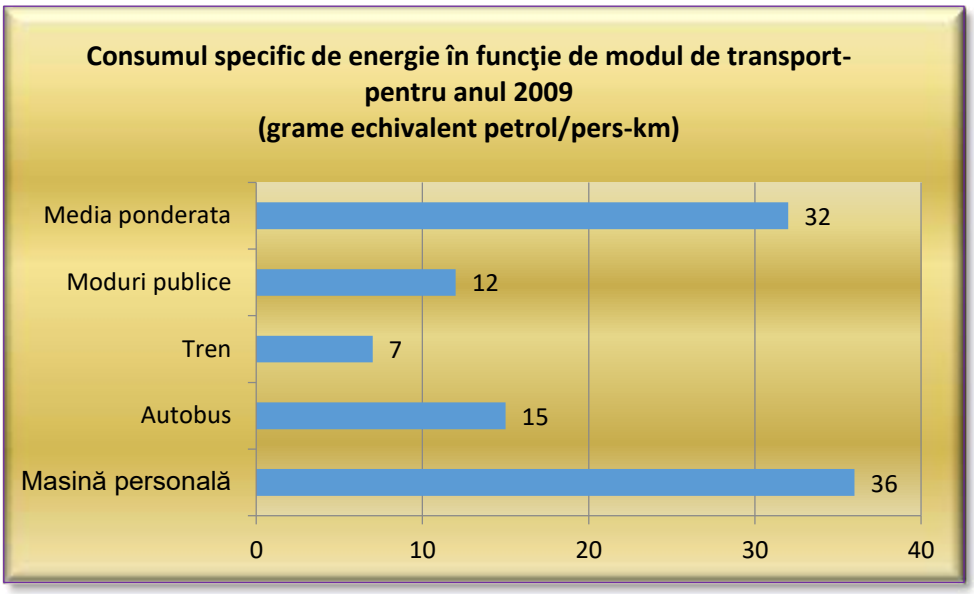


Figura 27 - Comparaţie între consumul specific de energie în funcţie de modul de transport, în grame echivalent petrol pe persoană şi km

În 11 țări UE și în Norvegia, rata creșterii eficienței energetice a fost mai mare de 1% începând cu anul 2000, peste nivelul propus de Directiva 2006/32/CE. În 6 țări din CE (nu și în România) eficiența transporturilor a scăzut din cauza transportului rutier de mărfuri: cifra ”negativă” a economiilor din transportul rutier de mărfuri a depășit economiile obținute din zona autoturismelor

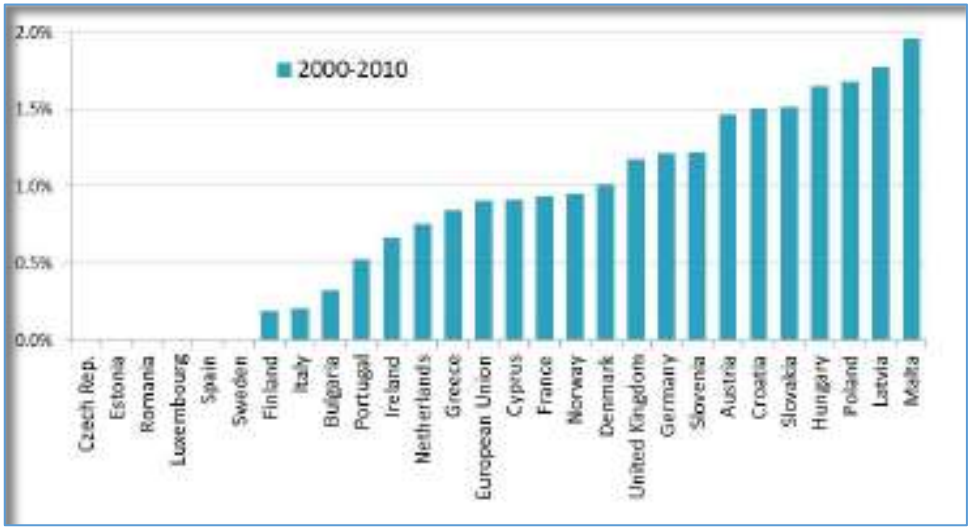


*Figura - 28.- Evoluția eficienței energetice în transporturi în țările UE**

Sursa: Odyssee

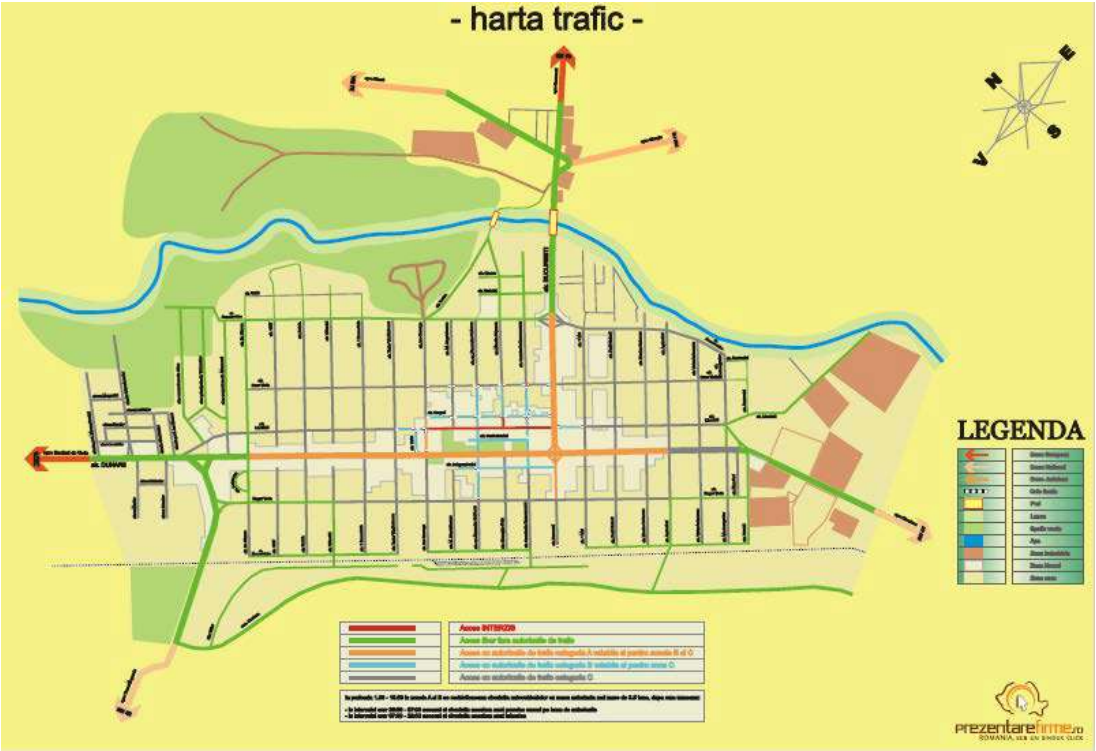
Extras din Programul de îmbunătăţire a eficienţei energetice

*Țările cu creștere a indexului ODEX apar fără evoluție în eficiența energetică; pentru aceste țări impactul negativ pentru camioane este datorat unor factori care nu sunt de natură tehnică și au depășit economiile autoturismelor camioane este datorat unor factori care nu sunt de natură tehnică și au depășit economiile autoturismelor

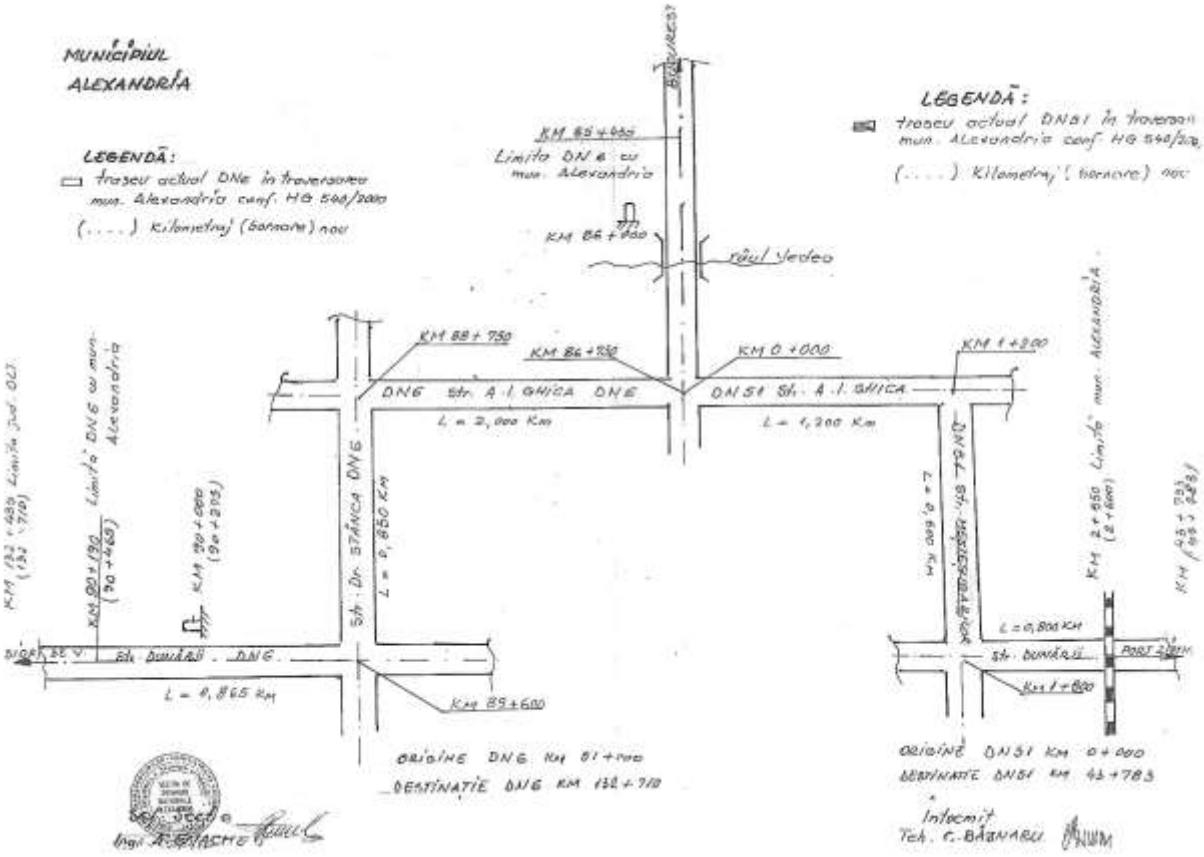
Consiliul Local Alexandria a acordat gratuitate următoarelor categorii de persoane: pensionari, persoane cu handicap, persoane persecutate politic, veterani de război, revoluționari, elevii Grupului Școlar Tehnic, elevii care locuiesc în blocurile S1, S2, S3, S4 și casele învecinate din zona Han Pepinieră din cartierul Peco.

Ca mijloace alternative de mobilitate, în centrul municipiului, pietonii pot circula fără restricții și cu un minimum de intersectări cu autoturismele, pe arterele exclusiv create pentru ei pe Str. Libertății între Str. București și Str. Ion Creangă. Din punct de vedere al deplasării velo, în prezent nu sunt amenajate piste pentru biciclişti pe teritoriul municipiului Alexandria.

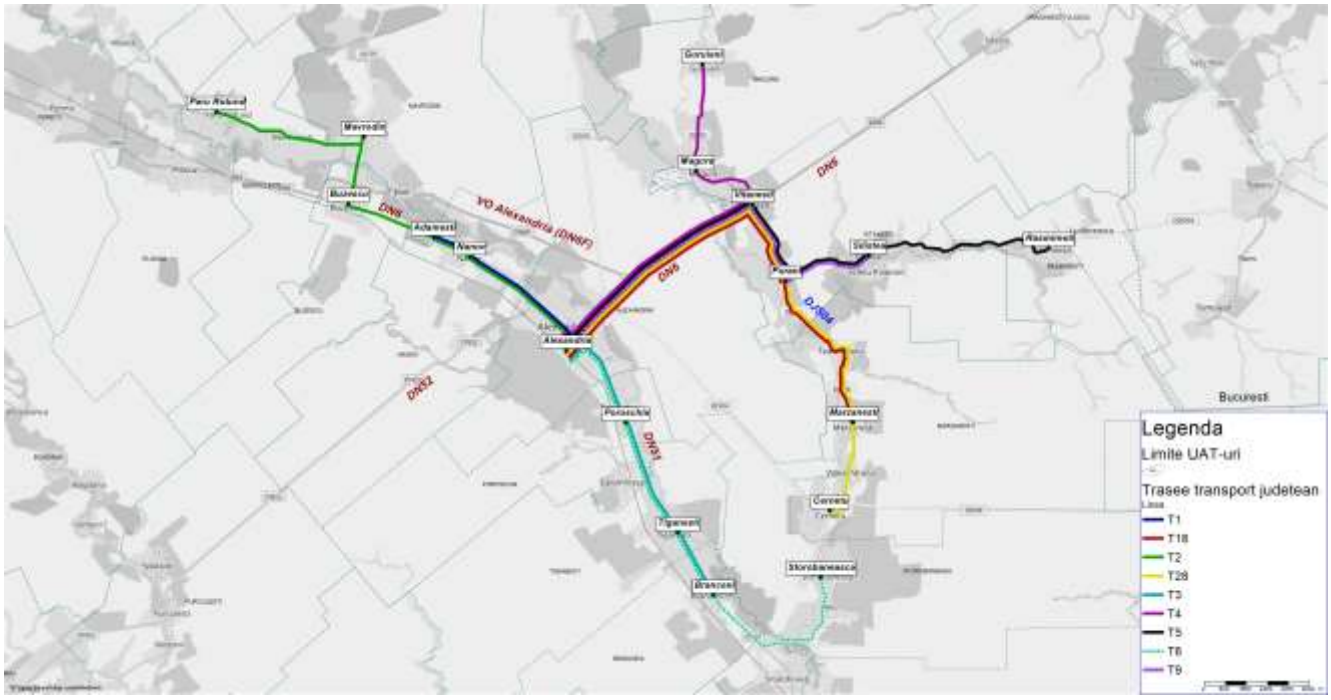
Sistemul de parcare cuprinde atât locuri de parcare libere, cât și locuri de parcare închiriate. În prezent, mai ales în orele de vârf, locurile de parcare existente sunt insuficiente și este nevoie de regândirea sistemului de parcare, astfel încât să fie suficiente și să nu stânjenească circulația pietonilor, a transportului în comun și a altor participanți la trafic.



Harta 11 - Trafic



Harta 12 - Traseu actual al DN51



Harta 13 – Trasee transport judetean

I.2.5.8 TRANSPORT DE MARFĂ

Conform datelor culese cu ocazia efectuării numărătorilor de circulație și analizând rezultatele modelului de transport, fluxurile de vehicule grele de transport mărfuri care tranzitează orașul (utilizând traseul de traversare DN6 sau DN51) sunt intre 300 si 600 vehicule pe zi (medii zilnice anuale, vehicule la 24 ore).

Peste aceste valori de trafic, reprezentând tranzitul mărfurilor, se suprapun fluxuri locale de trafic care încarcă suplimentar rețeaua stradală, perturbând astfel viața locuitorilor.

Tabelul următor prezintă fluxurile de trafic de camioane, în ora de vârf, pentru acele segmente de străzi unde circulație traficului greu este permisă. În timpul orei de vârf, în medie, traficul orar de camioane este de aproximativ 10 vehicule grele, pe oră, în ambele sensuri de circulație.

Tabel 2-21 Trafic orar de camioane, ora de vârf PM

ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
6	7	1499	DN6	0.644	2000	40	26	56
9	1029	1034	Strada Dunării	0.199	3200	50	48	34
10	1032	1034	Strada Dunării	0.019	3200	50	48	34
11	1030	1032	Strada Dunării	0.225	3200	50	48	34

ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
12	1030	1135	Strada Dunării	0.041	3200	40	39	34
13	1135	1612	Strada Dunării	0.029	3200	40	39	34
14	22	1612	Strada Dunării	0.078	3200	40	39	34
15	15	22	Strada Dunării	0.12	3200	40	39	12
16	15	1143	Strada Dunării	0.038	3200	40	39	12
17	1143	1515	Strada Dunării	0.116	3200	40	39	12
32	137	1124	DN51	0.483	2000	50	46	43
33	137	178	DN51	0.133	2000	50	46	43
34	164	178	DN51	0.136	2000	50	46	43
35	150	164	DN51	0.139	2000	50	45	37
36	150	185	DN51	0.14	2000	50	45	37
37	175	185	DN51	0.13	2000	50	45	40
38	175	1001	DN51	0.135	2000	50	45	22
39	159	1001	DN51	0.069	2000	50	45	22
40	159	1331	DN51	0.063	2000	50	45	22
41	140	1331	DN51	0.068	2000	50	45	22
42	140	1003	DN51	0.067	2000	50	45	22
43	191	1003	DN51	0.133	2000	50	45	22
44	172	191	DN51	0.133	2000	50	44	22
45	156	172	DN51	0.232	2000	50	44	22
46	156	161	DN51	0.097	2000	50	44	22
47	161	195	DN51	0.09	2000	50	44	22
48	174	195	DN51	0.102	2000	50	44	22
49	148	174	DN51	0.164	2000	50	43	30

ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
50	148	200	DN51	0.186	2000	50	43	30
51	200	204	DN51	0.009	2000	50	43	30
52	199	204	DN51	0.423	2000	50	43	30
53	199	1525	DN51	0.991	2000	50	43	30
56	457	957	Strada Doctor Stanca	0.401	1200	40	39	12
57	13	957	Strada Doctor Stanca	0.267	1200	40	37	12
66	18	298	DN6	0.012	2000	50	50	10
67	298	301	DN6	0.132	2000	50	50	10
68	301	304	DN6	0.13	2000	50	50	10
69	304	307	DN6	0.136	2000	50	50	10
70	307	309	DN6	0.14	2000	50	50	10
71	20	309	DN6	0.057	2000	50	50	10
73	14	22	Strada Turnu Măgurele	0.094	2000	30	29	46
75	335	1496	DN52	5.856	2000	50	46	32
76	27	62	Strada București	0.017	3200	40	33	56
120	49	77	Strada Libertății	0.03	1000	30	30	44
121	70	77	Strada Libertății	0.108	1000	30	30	44
122	50	70	Strada Libertății	0.044	1000	30	30	44
138	58	67	Strada Alexandru Chica	0.262	1000	20	19	44
139	51	58	Strada Alexandru Chica	0.201	1200	40	35	44
140	51	228	Strada Alexandru Chica	0.14	1200	40	34	44
141	16	228	Strada Alexandru Chica	0.195	1200	40	34	44
142	16	229	Strada Alexandru Chica	0.193	1200	40	33	44
143	229	983	Strada Alexandru Chica	0.104	1200	40	33	44

ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
144	458	983	Strada Alexandru Chica	0.033	1200	40	33	44
145	458	460	Strada Alexandru Chica	0.008	1200	40	33	44
146	62	460	Strada Alexandru Chica	0.054	1200	40	33	44
149	65	67	Strada Meșteșugarilor	0.127	1000	20	20	44
150	65	73	Strada Meșteșugarilor	0.263	1000	20	20	44
160	49	73	Strada Libertății	0.009	1000	30	29	44
170	79	441	DN6	0.004	2000	50	50	10
172	439	441	DN6	0.106	2000	50	49	13
174	437	439	DN6	0.109	2000	50	49	13
175	435	437	DN6	0.108	2000	50	49	13
176	433	435	DN6	0.11	2000	50	49	13
177	426	433	DN6	0.091	2000	50	49	13
178	426	995	DN6	0.169	2000	50	49	13
179	420	995	DN6	0.027	2000	50	49	13
180	420	421	DN6	0.121	2000	50	49	13
181	414	421	DN6	0.118	2000	50	48	21
182	390	414	DN6	0.514	2000	50	48	21
183	374	390	DN6	0.201	2000	50	47	29
184	374	379	DN6	0.246	2000	50	47	29
185	375	379	DN6	0.006	2000	50	46	34
186	375	381	DN6	0.16	2000	50	46	34
187	381	388	DN6	0.1	2000	50	46	34
188	373	388	DN6	0.219	2000	50	46	34
189	318	373	DN6	0.16	2000	50	46	34

ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
190	318	371	DN6	0.008	2000	50	46	34
191	368	371	DN6	0.187	2000	50	46	34
192	362	368	DN6	0.122	2000	50	46	34
193	349	362	DN6	0.055	2000	50	46	34
194	314	349	DN6	0.294	2000	50	46	34
195	314	367	DN6	0.005	2000	50	46	34
196	354	367	DN6	0.055	2000	50	46	34
197	354	355	DN6	0.11	2000	50	46	34
199	311	355	DN6	0.355	2000	50	46	34
200	311	1029	DN6	0.145	2000	50	46	34
201	80	81	DN6	3.321	3200	90	80	23
203	292	294	DN6	0.139	2000	50	49	14
204	289	292	DN6	0.134	2000	50	49	14
205	283	289	DN6	0.13	2000	50	49	14
206	281	283	DN6	0.136	2000	50	49	14
207	19	281	DN6	0.047	2000	50	49	14
208	20	79	DN6	2.718	2000	70	60	10
216	503	1206	DN6	0.014	3200	90	80	13
217	87	503	DN6	0.021	3200	90	80	13
464	248	290	Strada Obor	0.134	1200	25	25	11
465	287	290	Strada Obor	0.133	1200	25	25	11
466	287	1563	Strada Obor	0.137	1200	25	25	11
467	284	1563	Strada Obor	0.132	1200	25	25	11
468	30	284	Strada Obor	0.189	1200	25	25	11

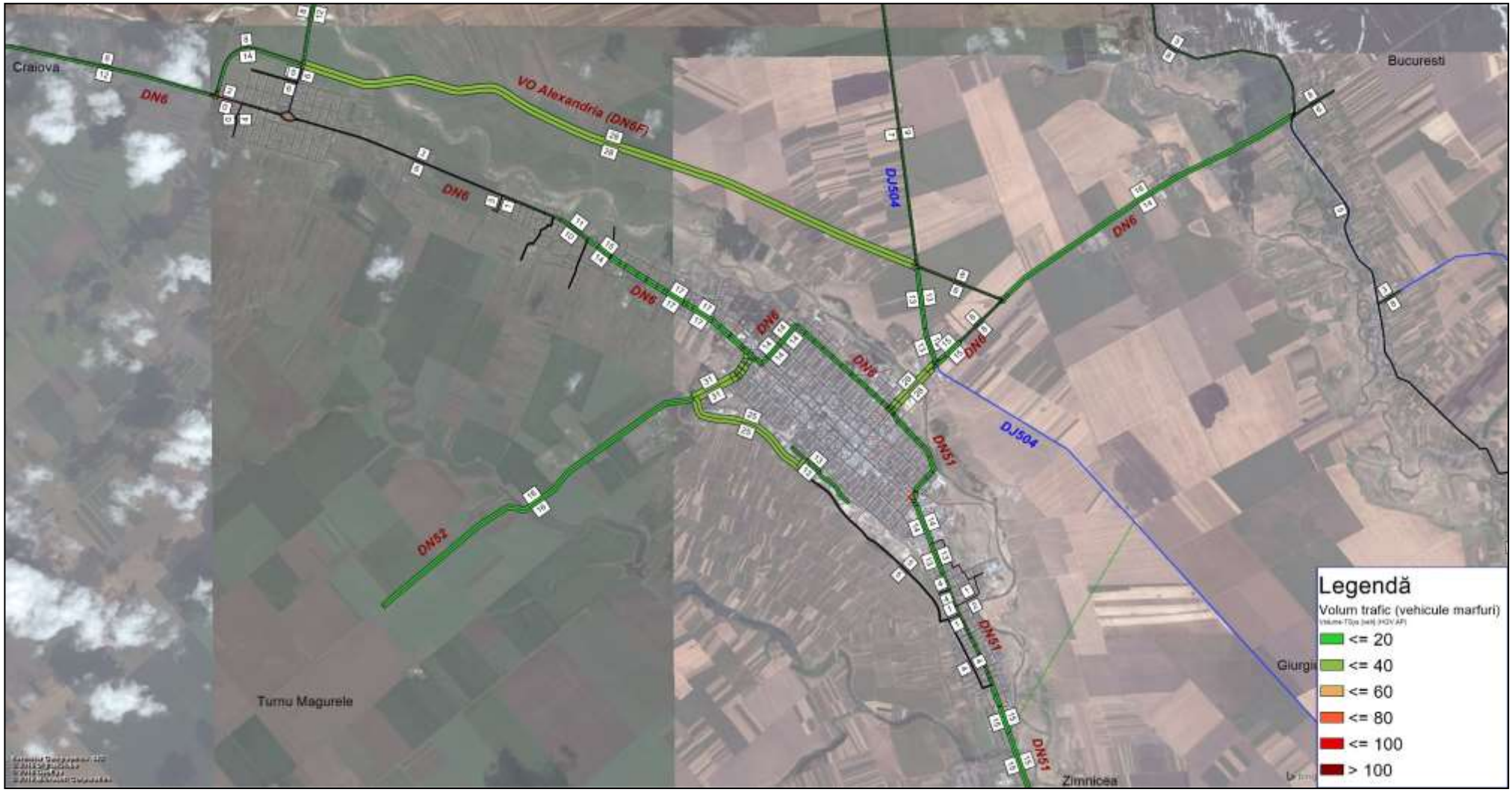
ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
585	50	69	Strada Dunării	0.061	3200	40	38	44
586	69	1124	Strada Dunării	0.624	3200	50	48	44
590	335	1006	Șoseaua de Centură	2.074	2000	30	30	34
591	1006	1511	Șoseaua de Centură	1.248	2000	30	30	34
592	153	1511	Șoseaua de Centură	2	2000	30	30	26
593	153	336	Șoseaua de Centură	0.13	2000	50	50	26
594	175	336	Șoseaua de Centură	0.183	2000	50	50	18
711	450	1466	Strada Alexandru Chica	0.013	1200	50	34	12
712	36	1466	Strada Alexandru Chica	0.108	1200	50	34	12
713	36	452	Strada Alexandru Chica	0.156	1200	50	35	12
714	95	452	Strada Alexandru Chica	0.157	1200	50	39	12
715	95	97	Strada Alexandru Chica	0.159	1200	50	40	12
716	54	97	Strada Alexandru Chica	0.148	1200	50	40	12
717	54	92	Strada Alexandru Chica	0.03	1200	50	39	12
718	92	1509	Strada Alexandru Chica	0.192	1200	50	41	12
719	453	1509	Strada Alexandru Chica	0.191	1200	50	44	12
720	453	454	Strada Alexandru Chica	0.2	1200	50	45	12
721	454	455	Strada Alexandru Chica	0.175	1200	50	47	12
722	455	456	Strada Alexandru Chica	0.177	1200	50	48	12
723	456	457	Strada Alexandru Chica	0.182	1200	50	48	12
878	606	607	DJ506A	0.389	2000	50	48	11
1368	1011	1012	DN6	0.044	2000	50	43	15
1369	1014	1015	Centura Alexandriei	0.063	3200	90	80	15
1412	81	1058		0.147	1000	30	30	11

ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
1413	1059	1060	Centura Alexandriei	0.062	1000	30	28	14
1416	1064	1065	Centura Alexandriei	0.07	3200	90	80	15
1440	14	1090	Strada Turnu Măgurele	0.07	2000	40	39	46
1441	837	1090	Strada Turnu Măgurele	0.031	2000	40	39	46
1442	233	837	Strada Turnu Măgurele	0.078	2000	40	39	46
1443	233	843	Strada Turnu Măgurele	0.008	2000	50	49	46
1444	831	843	Strada Turnu Măgurele	0.066	2000	40	39	46
1445	23	831	Strada Turnu Măgurele	0.043	2000	40	39	46
1446	23	829	Strada Turnu Măgurele	0.029	2000	40	36	46
1447	829	841	Strada Turnu Măgurele	0.072	2000	40	36	46
1515	1062	1065	Centura Alexandriei	0.063	3200	90	80	56
1517	1012	1147	DN6	0.049	2000	50	43	15
1524	1054	1152	Centura Alexandriei	0.039	3200	90	80	25
1526	1056	1154		0.048	1000	30	29	12
1577	520	1207	DJ506	0.012	2000	50	49	11
1578	87	1207	DJ506	0.029	2000	50	49	11
1896	1463	1464	DN6	0.32	2000	70	53	30
1914	1	827	DJ504	0.045	2000	50	49	26
1923	1350	1491	DJ703	0.284	2000	50	50	11
1935	1499	1501	DN6	0.085	1000	40	27	28
1936	1497	1501	DN6	0.037	1000	40	30	15
1937	1497	1500	DN6	0.052	1000	40	30	15
1938	1464	1500	DN6	0.181	1000	40	30	15
1939	1464	1503	DN6	0.097	1000	40	29	15

ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
1940	826	1503	DN6	0.016	1000	40	30	15
1941	1	826	DN6	0.065	1000	40	30	15
1942	1	1484	DN6	0.037	1000	40	25	28
1943	1484	1499	DN6	0.14	1000	30	19	28
1944	1	1501	DN6	0.092	1000	40	30	13
1945	827	1502	DJ504	0.527	2000	50	49	26
1987	7	449	Strada București	0.107	3200	40	33	56
1988	27	449	Strada București	0.049	3200	40	33	56
1989	335	841	Strada Turnu Măgurele	0.666	2000	40	36	46
2041	271	294	Strada Mihai Viteazul	0.555	1200	25	25	10
2045	605	1148	DN6	0.042	3200	90	78	30
2046	1147	1463	DN6	0.796	2000	70	59	15
2048	1013	1148	DN6	0.057	3200	90	78	30
2050	1053	1152	Centura Alexandriei	0.035	3200	90	80	56
2056	81	1056	DN6	0.017	3200	90	80	13
2063	1058	1060	Centura Alexandriei	0.019	2000	30	29	14
2065	30	1052	DJ703	0.272	2000	50	49	15
2066	33	1152	DJ703	0.018	2000	50	49	17
2067	1052	1152	DJ703	0.024	2000	50	49	15
2090	1150	1611	DJ504	4.179	2000	50	49	15
2091	1065	1150	DJ504	0.035	2000	50	49	15
2092	1065	1151	DJ504	0.035	2000	50	49	26
2095	13	1515	Strada Doctor Stanca	0.141	1200	40	37	12
2106	87	506	DN6	0.026	3200	90	78	30

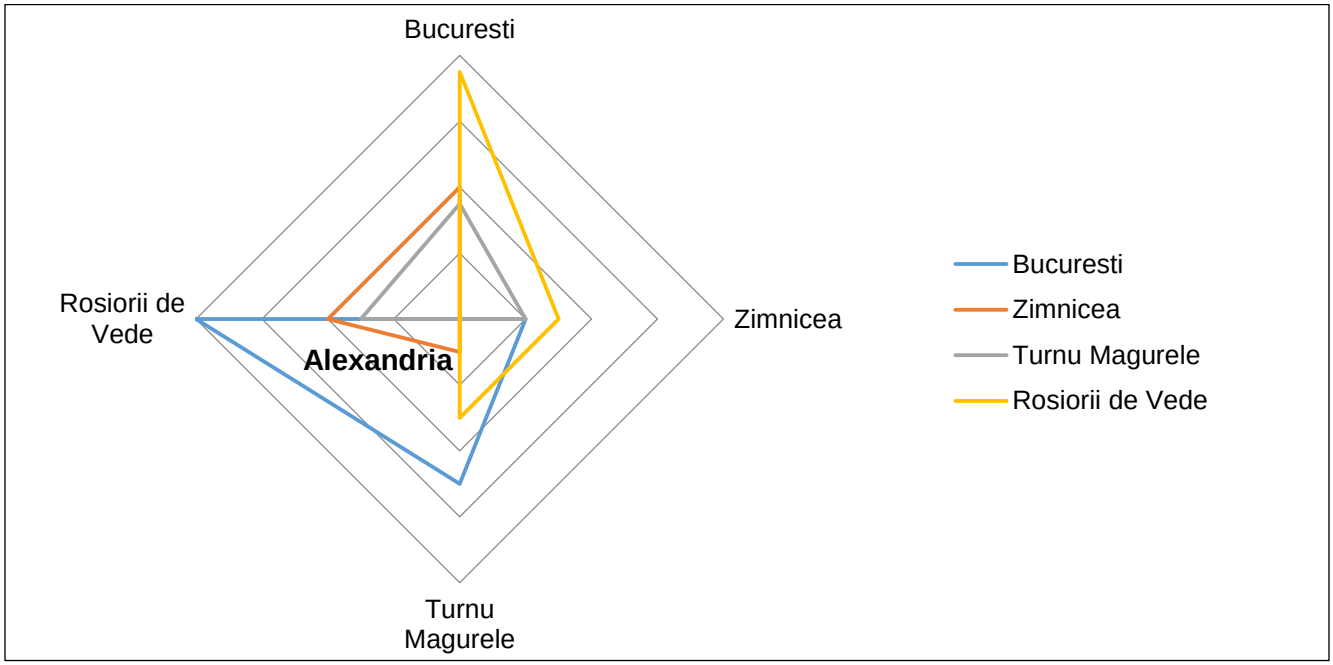
ID	De la	La	Segment	Lungime	Capacitate	V0	V curent	Trafic orar
2107	504	506	DN6	0.035	3200	90	78	30
2119	1013	1014	DN6	0.028	1600	90	77	16
2120	1011	1014	DN6	0.02	1600	90	75	14
2121	1011	1013	DN6	0.052	1600	90	79	14
2123	1061	1154	DN6	0.037	1000	30	29	12
2124	1061	1155	DN6	0.017	1000	30	29	12
2125	1059	1155	DN6	0.009	1000	30	28	14
2254	520	587	DJ506	5.104	2000	50	49	11
2282	86	1206	DN6	0.68	3200	90	80	13
2286	504	605	DN6	5.128	3200	90	78	30
2291	1015	1064	Centura Alexandriei	1.258	3200	90	80	15
2293	1151	1502	DJ504	0.921	2000	70	65	26
2302	33	1350	DJ703	1.547	2000	50	49	17
2327	1053	1062	Centura Alexandriei	9.941	3200	90	80	56
2328	1054	1058	Centura Alexandriei	1.7	3200	90	80	25

Sursa: Analiza Consultantului asupra Modelului de Transport asociat PMUD al Mun. Alexandria



Figură 2-33 Fluxul de camioane (trafic orar, ora de vârf AM)

Cererea de transport marfă care tranzitează Municipiul Alexandria



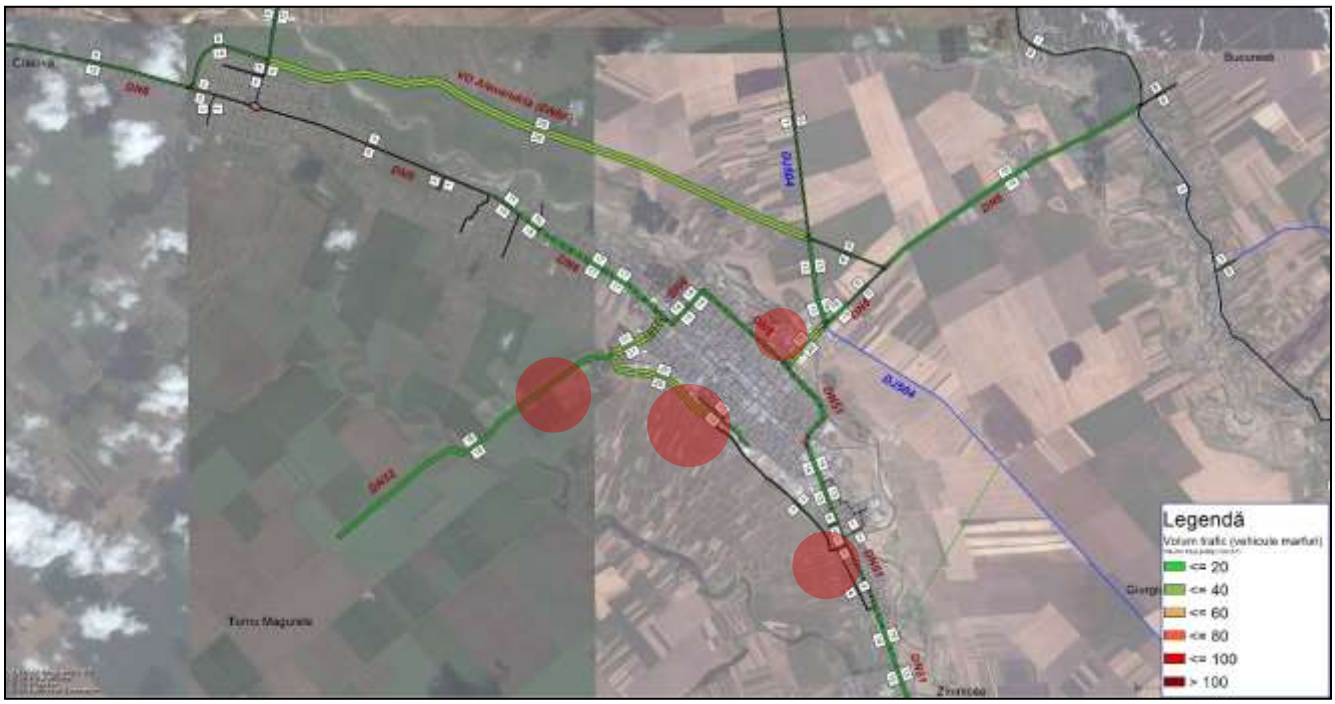
Figură 2-34 Principalele relații de tranzit ale traficului de mărfuri exercitat între cele patru penetrații ale municipiului Alexandria

Din analiza anchetelor origine-destinație se poate observa că cele mai strânse relații ale traficului greu se exercită pe axele București – Roșiorii de Vede (traseu DN6), București – Turnu Măgurele și, într-o mai mica măsură, București – Zimnicea.

Zona periurbană a municipiului Alexandria este slab deservită de rețeaua națională de drumuri naționale, Varianta Ocolitoare a municipiului (DN6F) deviază o bună parte a traficului de traversare, însă rețeaua stradală este în continuare solicitată de fluxuri importante de trafic greu, de tipul:

Fluxurilor de traversare (80% din total fluxurilor de marfă) – aceste tipuri de fluxuri se manifestă în special pe relațiile nord-est – sud-vest, sud-est – nord-vest și sud-est – nord-est.

Deplasări generate de activitățile comerciale sau industriale (cu o pondere de 20% din totalul cererii de transport marfă). Trafic greu generat/atras se poate localiza în partea de sud-vest a orașului, în cea de sud-est și mai puțin în zona de nord-vest.



Figură 2-35 Schema arterelor pe care este permis accesul vehiculelor grele și principalii generatori de trafic greu

Traficul de camioane de marfă are un impact negativ asupra comunității, precum și asupra infrastructurii urbane, prin:

- Emisii crescute, zgomot;

- Accelerarea degradării carosabilului;
- Reducerea fluenței circulației și a capacității de circulație;
- Creșterea riscului de apariție a accidentelor.

Planul de acțiune vizează reducerea efectelor negative ale traficului comercial asupra comunității și mediului urban prin crearea de facilități adecvate deservirii cererii de transport marfă.

I.2.6 INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT

I.2.6.1 REȚEAUA STRADALĂ MUNICIPALĂ

Rețeaua stradală este dispusă rectangular, cu o stare în general medie și bună, axa majoră de circulație fiind Str. Dunării, de categoria a II-a, cu 4 benzi – câte 2 benzi pe sens, Str. București de categoria a II-a cu 4 benzi – câte 2 benzi pe sens, iar restul străzilor fiind de categoria a III-a cu câte 2 benzi – câte o bandă pe sens, iar zona centrală este delimitată de străzile București, Carpați, Dunării și Ion Creangă.

Municipiul Alexandria are o rețea stradală bine structurată, însă continuitatea acesteia este perturbată în zona centrală din cauza numărului insuficient de parcări.

În zona periferică a municipiului există o singură stradă – Unirii – care nu are îmbrăcăminte asfaltică pe o distanță de 175 ml, în capătul străzii.

Străzile Bucureşti, Carpați, Dunării și Ion Creangă delimitează zona centrală, iar axa majoră de circulaţie a localităţii este str. Dunării, de categoria a II-a, ca şi Str. Bucureşti. Majoritatea străzilor sunt de categoria a III-a şi a IV-a (câte o bandă pe sens și carosabil cuprins între 5,5 - 7m), foarte puţine fiind de categoria a V-a (aleile din zona Veterani).

Conform STAS 10144/3 – Elemente geometrice ale străzilor, Str. Bucureşti şi Str. Dunării sunt clasificate ca artere de legătură, cele de categoria a III-a sunt străzile colectoare, iar cele de categoria a IV-a sunt de deservire locală.

Circulația rutieră în zona centrală se face prin intermediul unui inel de ocolire format din sensuri unice. Toate celelalte străzi care converg înspre şi dinspre artera principală sunt organizate cu dublu sens de circulaţie.

În proximitatea zonei centrale sunt amplasate următoarele semafoare:

- primul se află la intersecţia Str. Bucureşti cu Str. Carpaţi;

- al doilea la intersecţia Str. Bucureşti cu Str. Libertăţii;

- al treilea la intersecţia Str. Bucureşti – Str. Dunării;

- al patrulea la intersecţia Str. Dunării – Str. Constantin Brâncoveanu;

- al cincilea semafor la intersecţia Str. Dunării – Str. Gheorghe Doja;

- al șaselea la intersecţia Str. Dunării – Str. Al. Colfescu;

- al șaptelea la intersecția Str. Dunării – Str. Ion Creangă;

- al optulea, pentru pietoni, pe Str. Dunării – Piață (Poșta Veche);

- al nouălea, pentru pietoni, pe Str. Dunării – Casa de Cultură.

În zona centrală există 4 parcări:

- intersecţia Str. Bucureşti cu Str. Libertăţii - cu acces din Str. Libertăţii;

- intersecţia Str. Constin Brâncoveanu cu Str. Dunării – cu acces din Str. Constantin Brâncoveanu;

- intersectia Str. Carpați cu Str. Constantin Brâncoveanu – cu acces din Str. Constantin Brâncoveanu;

- intersecţia Str. Al. Colfescu cu Str. Dunării - cu acces din Str. Al. Colfescu.

Tot în zona centrală sunt marcate 5 staţii de taxi, totalizând 61 de locuri:

- strada Constantin Brâncoveanu (zona pieţei);

- strada Confederației (zona Piața Unirii);

- strada Confederației (zona Parc Cinematograf);

- strada Dunării (catedrala – alveola dinspre Str. Gheorghe Doja);

- strada Constantin Brâncoveanu (zona Rav).

Tabel 62 - Nomenclatorul stradal

Denumire stradă	**Lungime totala, m**	**Suprafață totală, m^2**	**Lungime, lățimea, suprafața pe tipuri de îmbrăcăminți**							**Observații**
			Beton de ciment	**Îmbrăcămi nți asfaltice**	**Îmbrăcămi**	**Pavate cu**	**Pavate cu bolovani de**	**Balastate**	**Pământ**	
0	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
Str. Mircea cel Bătrân	3900	27300	-	1.900x7 = 13.300	-	-	-	-	1157x7 =8.099	-
Str. Negru Vodă	3400	27200	-	3.400x8 =27200	-	-	-	-	-	-
Str. Dunării	5000	70000	-	5000x1 4 =70000	-	-	-	-	-	-
Str. Libertății	5000	40000	-	5000x8 =40000	-	-	-	-	-	-
Str. Cuza Vodă	3120	24960	-	3120x8 =24960	-	-	-	-	-	-
Str. Alexandru Ghica	3200	25600	-	3200x8 =25600	-	-	-	-	-	-
Str. Unirii	520	5200	-	345x10 =3450	-	-	-	-	175x1 0 =1750	-
Str. Dr. Stanca	1500	12000	-	1500x8 =12000	-	-	-	-	-	-
Str. 1907	1500	12000	-	1500x8 =12000	-	-	-	-	-	-

Str. Horia, Cloșca și Crișan	1550	12400	-	1550x8 12400	-	-	-	-	-	-
Str. Viitorului	1550	12400	-	1550x8 =12400	-	-	-	-	-	-
Str. 1 Decembrie	1600	12800	-	1600x8 =12800	-	-	-	-	-	-
Str. Tudor Vladimirescu	1380	11040	-	1380x8 =11040	-	-	-	-	-	-
Str. Ion Creangă	1350	10800	-	1350x8 =10800	-	-	-	-	-	-
Str. Mihail Kogălniceanu	1280	10240	-	1280x8 =10240	-	-	-	-	-	-
Str. Av. Alexandru Colfescu	1315	10520	-	1315x8 =10520	-	-	-	-	-	-
Str. Gheorghe Doja	520	4160	-	580x8 =4160	-	-	-	-	-	-
Str. Mihăiță Filipescu	1025	8200	-	1025x8 =8200	-	-	-	-	-	-
Str. Constantin Brâncoveanu	1780	14240	-	1780x8 =14240	-	-	-	-	-	-
Str. București	2600	33040	-	560x8 =4480 2040x14 =28560	-	-	-	-	-	-

Str. 1 Mai	1400	11200	-	1400x8 =11200	-	-	-	-	-	-
Str. Frații Golești	1400	11200	-	1400x8 =11200	-	-	-	-	-	-
Str. Agricultori	1265	10120	-	1265x8 =10120	-	-	-	-	-	-
Str. Victor Antonescu	1265	10120	-	1265x8 =10120	-	-	-	-	-	-
Str. Meșteșugari	1200	9600	-	1200x8 =9600	-	-	-	-	-	-
Str. Muncitori	250	2000	-	250x8 =2000	-	-	-	-	-	-
Str. Nicolae Bălcescu	1300	10400	-	1300x8 =10400	-	-	-	-	-	-
Str. Fabricii	700	5600	-	700x8 =5600	-	-	-	-	-	-
Str. Carpați	800	6400	-	800x8 =6400	-	-	-	-	-	-
Str. Confederației	480	3840	-	480x8 =3840	-	-	-	-	-	-
Str. Independenței	585	4680	-	585x8 =4680	-	-	-	-	-	-
Str. Vedea	350	2800	-	350x8 =2800	-	-	-	-	-	-
Str. Ciocan	400	3200	-	255x8 =2040	-	-	-	-	145x8 =1160	-
Str. Victoriei	480	3840	-	120x8 =960	-	-	-	-	360x8 =2880	-

Str. Abator	425	3400	-	425x8 =3400	-	-	-	-	-	-
Str. 1848	125	875	-	125x7 =875	-	-	-	-	-	-
Str. Viilor	1900	13300	-	1900x7 =13300	-	-	-	-	-	-
Șos. Turnu Măgurele	1350	18900	-	1350x1 4 =18900	-	-	-	-	-	-
Str. Potcoava	160	1120	-	160x7 =1120	-	-	-	-	-	-
Str. Aleea Înfrățirii	127	889	-	127x7 =889	-	-	-	-	-	-
Str. Mărășești	280	1960	-	-	-	-	-	-	280x7 =1960	-
Str. Veteranilor	280	1960	-	-	-	-	-	-	280x7 =1960	-
Str. Oituz	345	2415	-	218x7 =1526	-	-	-	-	127x7 =889	-
Aleea Magnoliei	133	931	-	133x7 =931	-	-	-	-	-	-
Aleea Lalelelor	380	2660	-	380x7 =2660	-	-	-	-	-	-
Aleea Serelor	310	2170	-	310x7 =2170	-	-	-	-	-	-
Aleea Trandafirilor	290	2030	-	290x7 =2030	-	-	-	-	-	-
Aleea Gladiolelor	160	1120	-	160x7 =1120	-	-	-	-	-	-

Str. Crizantemelor	290	2030		290x7 =2030	-	-	-	-	-	-
Drum de Centură	5540	38780	-	5540x7 =38780	-	-	-	-	-	-
Str. Prof. Mircea Scarlat	275	1925	-	275x7 =1925	-	-	-	-	-	-
Str. Prof. Ion Moraru	185	1295	-	185x7 =1295	-	-	-	-	-	-
Str. Aleea Cireșilor	100	700	-	100x7 =700	-	-	-	-	-	-
Str. Aleea Caișilor	105	735	-	105x7 =735	-	-	-	-	-	-
Str. Aleea Merilor	95	665	-	95x7 =665	-	-	-	-	-	-
Str. Aleea Primăverii	72	504	-	72x7 =504	-	-	-	-	-	-
Str. Islaz	180	1260	-	-	-	-	-	-	180x7 =1260	-
Str. Zorilor	114	798	-	114x7 =798	-	-	-	-	-	-
Str. Mihai Viteazul	497	3479	-	-	-	-	-	-	-	Strada nu a fost realizată fizic – amplas
Str. Ștefan cel Mare	510,90	3576,3	-	-	-	-	-	-	-	
Aleea Vlad Țepeș	174,60	1222,20	-	-	-	-	-	-	-	
Str. Aleea	191,3	1339.1	-	-	-	-	-	-	-	

Petru Rareș	0	0								ament: Incinta fostei UM 01462
Str. Aleea Alexandru cel Bun	181,50	1270,50	-	-	-	-	-	-	-	
Aleea Matei Basarab	213,60	1495	-	-	-	-	-	-	-	
Aleea Iancu de Hunedoara	96,85	677,95	-	-	-	-	-	-	-	
Aleea Dimitrie Cantemir	279,10	1953,7	-	-	-	-	-	-	-	
Drum de exploatare	3315	23205	-	-	-	-	-	-	3315x7 =23205	Face legătura între pasarelă și DJ 504
Sursa datelor: Primăria Municipiului Alexandria										

Fotografia 3 - Cartier V-uri

Fotografia 4 - Cartier Peco

Fotografia 5 - Strada Dunării

Fotografia 6 - Str. Libertății - pietonal

Fotografia 7 - Str. Libertății – pietonal

Implementarea sistemului de supraveghere în vederea creșterii siguranței cetățenilor și prevenirii criminalității a avut ca scop următoarele beneficii:

► monitorizarea zonelor urbane aglomerate: unități de învățământ, piețe, intersecții, artere principale;

► gestionarea situaţiilor de criză și intervenţia operativă în caz de urgență

► creşterea siguranţei cetățenilor;

► eliminarea tentativelor de furt;

► detecția și prevenirea activităţilor infracţionale și teroriste;

► menținerea ordinii și a curăţeniei în spaţiile publice;

iar ca resurse:

► 46 de camere video mobile instalate;

► video wall pentru monitorizare 24h/7zile;

► sistem independent de comunicații prin fibră optică;

► arhitectură flexibilă;

► interfața grafică unică și ușor de utilizat;

► funcţionarea sistemului în regim de matrice virtuală.

Proiectul referitor la sistemul de management al traficului a avut ca scop și beneficii următoarele:

► fluidizarea traficului rutier din municipiul Alexandria;

► eliminarea congestionării traficului în principalele 16 intersecții;

► modernizarea sistemului de control al traficului;

► creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor municipiului;

► asigurarea funcționării continue a sistemului de semaforizare;

► autoreglarea timpilor de semaforizare prin măsurători de trafic în timp real;

► reducerea duratei de parcurs a distanțelor pe principalele axe urbane;

► reducerea poluării prin scurtarea timpilor de așteptare la semafor;

► detectarea și soluționarea rapidă a erorilor sistemului de semaforizare;

► evitarea accidentelor la trecerile de pietoni prin montarea dispozitivelor optice în intersecții.

iar ca resurse:

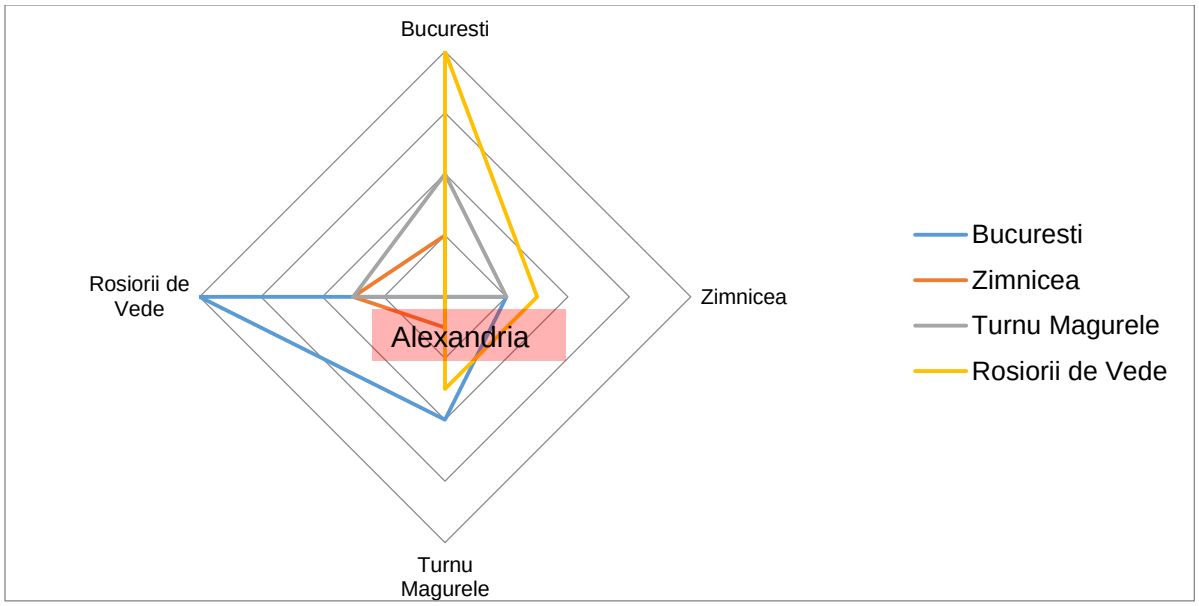
► 16 automate de trafic instalate în principalele intersecții în unități metalice;

► UPS-uri pentru alimentarea în sistem de urgență a automatelor;

► semafoare de tip LED;

► infrastructură de comunicații prin fibră optică.

Din analiza anchetelor origine-destinație se poate observa că cele mai strânse relații ale traficului de pasageri (autoturisme, autobuze, microbuze) se exercită pe axele Bucuresti – Roșiorii de Vede (traseu DN6/E70), București – Turnu Măgurele și, într-o mai mică măsură, București – Zimnicea.



Sursa – PMUD Figură 29 - Principalele relații de tranzit ale traficului de pasageri exercitat între cele șase penetrații principale ale municipiului Alexandria