



PRIMARIA MUNICIPIULUI SLATINA



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

# Plan de Mobilitate Urbana Durabila pentru Municipiul Slatina



*Raport Final*

Noiembrie 2017

Elaborator: SC DEVLINK COMTECH TECHNOLOGIES SRL





## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### Planul de mobilitate urbana durabila Slatina

#### **Nota:**

*Prezentul Plan de Mobilitate Urbana Durabila este elaborat pentru Municipiul Slatina.*

*Planul de Mobilitate Urbana Durabila se refera la perioada 2017 – 2030.*

*Planul de Mobilitate Urbana Durabila este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (masuri si proiecte) fiind adaptat in consecinta. Astfel, in faza de implementare a PMUD vor fi necesare studii de fezabilitate privind investitiile propuse, conform legislatiei in vigoare, inclusiv in ceea ce priveste amplasamentul exact si solutia tehnica optima, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.*

*De asemenea, se recomanda actualizarea periodica a PMUD o data la 5 ani.*



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

<b>Denumire</b>	<b>Plan de Mobilitate Urbana Durabila pentru Municipiul Slatina</b>
<b>Beneficiar</b>	<b>Municipiul Slatina</b>
<b>Data</b>	<b>6 Noiembrie 2017</b>

## ***COLECTIV DE ELABORARE***

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



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

## Cuprins

Glosar de termeni.....	8
Lista figuri.....	10
Lista tabele.....	14
Partea I – Componenta de nivel strategic .....	17
1. Introducere .....	18
1.1. Scopul si rolul documentatiei.....	18
1.2. Incadrarea in prevederile documentelor de planificare spatiala .....	24
1.2.1. Strategia de Dezvoltare Teritoriala a Romaniei - SDTR .....	25
1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului National – PATN .....	25
1.2.3. Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Olt – PATJ Olt .....	28
1.2.4. Planul Urbanistic General al municipiului Slatina.....	31
1.3. Incadrarea in prevederile documentelor strategice sectoriale .....	34
1.3.1. Dezvoltare socio-economica.....	34
1.3.2. Transport .....	49
1.3.3. Mediu.....	52
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economica, sociala si de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor .....	55
2. Analiza situatiei existente .....	60
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densitatilor de populatie si a activitatilor economice.....	60
2.1.1. Contextul national, regional si judetean .....	60
2.1.2. Contextul local (Municipiul Slatina) .....	72
2.2. Reteaua stradala.....	82
2.2.1. Infrastructura rutiera .....	82
2.2.2. Parcari .....	93
2.2.3. Siguranta rutiera .....	96
2.3. Transport public .....	98
2.3.1. Transportul feroviar .....	99
2.3.2. Transportul public local.....	99
2.3.3. Transportul auto interurban .....	107



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

2.3.4. Transportul auto in regim de taxi .....	107
2.4. Transportul de marfa .....	109
2.5. Mijloace alternative de mobilitate .....	112
2.5.1. Mersul pe jos si accesibilitate .....	112
2.5.2. Infrastructura pentru biciclete .....	117
2.6. Managementul traficului .....	120
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate .....	129
3. Modelul de transport.....	135
3.1. Prezentare generala si definirea domeniului .....	135
3.1.1. Acoperirea spatiala.....	137
3.1.2. Acoperirea temporală .....	137
3.1.3. Anii de referinta .....	137
3.2. Colectarea de date .....	138
3.2.1. Date colectate.....	138
3.2.2. Date socio-demografice.....	139
3.2.3. Date privind volumul si structura fluxurilor de trafic .....	141
3.2.4. Date referitoare la comportamentul de deplasare.....	144
3.3. Dezvoltarea retelei de transport .....	149
3.4. Cererea de transport .....	153
3.5. Calibrarea si validarea datelor.....	157
3.6. Prognoze.....	160
3.7. Testarea modelului de transport in cadrul unui studiu de caz .....	164
4. Evaluarea impactului actual al mobilitatii .....	165
4.1. Eficienta economica .....	165
4.2. Impactul asupra mediului .....	168
4.3. Accesibilitate .....	171
4.4. Siguranta.....	174
4.5. Calitatea vietii.....	177
5. Viziunea de dezvoltare a mobilitatii urbane .....	180
5.1. Viziunea prezentata pentru cele 3 nivele teritoriale .....	180
5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor .....	183



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

6.	Directii de actiune si proiecte de dezvoltare a mobilitatii urbane .....	189
6.1.	Directii de actiune si proiecte pentru infrastructura de transport .....	194
6.2.	Directii de actiune si proiecte operationale.....	198
6.3.	Directii de actiune si proiecte organizationale .....	205
6.4.	Directii de actiune si proiecte partajate pe nivele teritoriale .....	207
6.4.1.	La nivelul Municipiului Slatina.....	207
6.4.2.	La nivel periurban .....	208
6.4.3.	La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate .....	208
7.	Evaluarea impactului mobilitatii pentru cele 3 nivele teritoriale.....	211
7.1.	Eficienta economica .....	211
7.2.	Impactul asupra mediului .....	215
7.3.	Accesibilitate .....	221
7.4.	Siguranta.....	224
7.5.	Calitatea vietii.....	227
	Partea II – Componenta de nivel operational .....	231
8.	Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu si lung.....	231
8.1.	Cadrul de prioritizare .....	231
8.2.	Prioritatile stabilite .....	242
9.	Planul de actiune .....	244
9.1.	Interventii majore asupra retelei stradale .....	244
9.2.	Transport public .....	247
9.3.	Transport de marfa.....	251
9.4.	Mijloace alternative de mobilitate .....	251
9.5.	Managementul traficului .....	256
9.6.	Zonele cu nivel ridicat de complexitate .....	259
9.7.	Structura intermodala si Operatiuni urbanistice necesare .....	261
9.8.	Aspecte institutionale .....	263
	Partea III – Monitorizarea implementarii Planului de mobilitate urbana.....	265
10.	Stabilire proceduri de evaluare a implementarii P.M.U.....	265
11.	Stabilire actori responsabili cu monitorizarea .....	268
12.	ANEXE .....	272



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

12.1.	Anexa 1 – Analiza Cost-Beneficiu.....	272
12.1.1.	Introducere .....	272
12.1.1.1.	Analiza Cost-Beneficiu .....	272
12.1.1.2.	Descriere si obiective PMUD. Prezentarea scenariilor .....	272
12.1.1.3.	Nevoia de deplasare si performanta retelei de transport.....	276
12.1.2.	Analiza financiara .....	281
12.1.2.1.	Metodologie generala.....	281
12.1.2.2.	Costurile financiare ale scenariilor .....	283
12.1.2.3.	Veniturile financiare ale scenariilor.....	285
12.1.2.4.	Indicatorii financiari ai scenariilor .....	287
12.1.2.5.	Sustenabilitatea scenariilor .....	289
12.1.2.6.	Surse de finantare.....	294
12.1.3.	Analiza economica .....	301
12.1.3.1.	Metodologie generala.....	301
12.1.3.2.	Beneficii economice .....	302
12.1.3.3.	Costuri economice .....	312
12.1.3.4.	Indicatori economici .....	314
12.1.4.	Concluzii.....	315
12.2.	Anexa 2 Lista proiectelor propuse.....	317
12.3.	Anexa 3 - Fisele proiectelor propuse .....	328
12.3.1.	Interventii majore asupra retelei stradale .....	328
12.3.2.	Transport public.....	344
12.3.3.	Deplasari nemotorizate .....	356
12.3.4.	Sistem intelligent de management al traficului si parcarilor.....	369
12.3.5.	Zone complexe.....	378
12.3.6.	Intermodalitate.....	382
12.4.	Anexa 4 – Estimarea impactului proiectelor propuse .....	385



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

### ***Glosar de termeni***

PIB : Produsul Intern Brut

MZA: Media Zilnica Anuala a Traficului

VET: Vehicule Etalon Turisme

NdS: Nivel de Serviciu

PMUD: Plan de Mobilitate Urbana Durabila

CESTRIN: Centrul de Studii Tehnice Rutiere si Informatica

MT: Ministerul Transporturilor

MDRT: Ministerul Fondurilor Europene

MPGT: Master Plan General de Transport

POIM: Programul Operational Infrastructura Mare

POR: Programul Operational Regional

UAT: Unitate Administrativ Teritoriala

INS: Institutul National de Statistica

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

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

RBC: Raportul Beneficiu Cost

ACB: Analiza Cost Beneficiu

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

CE: Comisia Europeana

UE: Uniunea Europeana

Proiect Raport Final

*Plan de Mobilitate Urbana Durabila 2017-2030 Municipiul Slatina*



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

AMC: Analiza Multi-criteriala

SDTR – Strategia de Dezvoltare Teritoriala a Romaniei

PATN – Plan de Amenajare a Teritoriului National

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

Drumurile nationale pot fi: - autostrazi

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

PATJ – Plan de Amenajare a Teritoriului Judetean

FEDR – Fondul European pentru Dezvoltare Regionala

SIDU – Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana

PUG – Plan Urbanistic General

PUZ – Plan Urbanistic Zonal

PUD – Plan Urbanistic de Detaliu

TEN-T – Reteaua trans-europeana de transport

CFO – cablu fibra optica



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

## ***Listă figuri***

Figura 1.1.1 Limita administrativa a Municipiului Slatina conform PUG actualizat 2016 .....	22
Figura 1.1.2 Aria de influenta a PMUD Slatina.....	24
Figura 1.2.1 Prevederi pentru dezvoltarea retelei de cai rutiere.....	27
Figura 1.2.2 Prevederi pentru dezvoltarea retelei de cai navigabile .....	28
Figura 1.2.3 Reactualizare Plan Urbanistic General Municipiul Slatina – propunerii circulatii .....	32
Figura 1.3.1 Propunerile din Master Planul General de Transport care vizeaza Municipiul Slatina – toate modurile de transport.....	51
Figura 2.1.1 Evolutia populatiei, Mun.Slatina, 2002-2016 .....	74
Figura 2.1.2 Distributia pe categorii de varsta a populatiei Municipiului Slatina .....	74
Figura 2.1.3 Evolutia populatiei pe categorii de varsta.....	75
Figura 2.1.4 Distributia populatiei pe sexe, Municipiul Slatina 2016.....	76
Figura 2.1.5 Evolutia distributiei populatiei pe sexe, Municipiul Slatina 2002-2016..	76
Figura 2.1.6 Evolutia numarului de salariati, 2002-2015, Municipiul Slatina.....	77
Figura 2.1.7 Evolutia numarului de someri, Municipiul Slatina, 2010-2016 .....	78
Figura 2.1.8 Distributia salariatilor pe domenii de activitate, Municipiul Slatina, 2013 .....	78
Figura 2.2.1 Clasificarea retelei stradale din punct de vedere al importantei la nivelul orasului.....	83
Figura 2.2.2 Drumurile ce tranziteaza Municipiul Slatina, pe categorii .....	84
Figura 2.2.3 Infrastructuri rutiere .....	86
Figura 2.2.4 Strazi modernizate prin Programul Operational Regional 2007-2013 ..	87
Figura 2.2.5 Gradul de modernizare al infrastructurii rutiere .....	88
Figura 2.2.6 Axa Nord-Est – Sud-Est considerata pentru evaluarea duratei de deplasare .....	89



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Figura 2.2.7 Axa Nord-Est – Sud-Est considerata pentru evaluarea duratei de deplasare .....	90
Figura 2.2.8 Axa Sud-Est – Sud-Vest considerata pentru evaluarea duratei de deplasare .....	91
Figura 2.2.9 Axa Nord-Est – Sud-Vest considerata pentru evaluarea duratei de deplasare .....	92
Figura 2.3.1 Vehicule transport public Slatina .....	100
Figura 2.3.2 Reteaua de transport public local, cu razele de deservire(350m) .....	106
Figura 2.3.3 Semnalizarea si marcarea statiilor de taxi.....	108
Figura 2.4.1 Trasee trafic greu .....	110
Figura 2.4.2 Giratii acces Pirelli si TMK Artrom.....	112
Figura 2.5.1 Spatiu pietonal din zona centrala .....	113
Figura 2.5.3 Ponderea strazilor fara trotuar.....	115
Figura 2.5.4 Circulatia transportului public pe strazile fara trotuar .....	115
Figura 2.5.5 Treceri de pietoni accesibilizate .....	116
Figura 2.5.6 Distributia pe grupe de varsta a persoanelor interesate de infrastructura pentru biciclete .....	117
Figura 2.5.7 Evolutie deplasari cu bicicleta intre anii 2014 si 2015 .....	119
Figura 2.5.8 Potential infrastructura pentru biciclete – zonele de concentrare a functiunilor de cultura educatie sanatate si agrement .....	119
Figura 2.6.1 Treceri la nivel cu calea ferata .....	121
Figura 2.6.2 Trecere la nivel pentru aprovizionare (trecere 1).....	122
Figura 2.6.3 Trecere la nivel cu cale ferata (trecere 2).....	122
Figura 2.6.4 Organograma Serviciului Public Directia Administrarea Strazilor si Iluminat Public.....	124
Figura 2.6.5 Organograma Serviciului Public Directia Politia Locala.....	125
Figura 2.6.6 Retea sistem de supraveghere video-situatie existenta si propusa....	127
Figura 2.6.7 Componente ale managementului traficului in Slatina .....	128
Figura 2.7.1 Catedrala Sf.Gheorghe, Slatina .....	129



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Figura 2.7.2 Centrul istoric, Slatina .....	130
Figura 2.7.3 Complexul comercial Winmarkt.....	130
Figura 2.7.4 Parcul Esplanada, Sursa: Consultant.....	131
Figura 2.7.5 Primaria Slatina.....	131
Figura 2.7.6 Piata Garii si statii transport in comun din zona, Municipiul Slatina..	132
Figura 2.7.7 Intersectia strazilor Pitesti – Oituz – Cornisei, .....	133
Figura 2.7.8 Cartierul Steaua .....	134
Figura 2.7.9 Zone cu grad ridicat de complexitate identificate in Municipiul Slatina .....	134
Figura 3.2.1 Amplasarea punctelor in care au fost desfasurate recensamintele si anchetele de trafic.....	143
Figura 3.2.2 Distributia in functie de numarul de deplasari/zi, 2017 .....	146
Figura 3.2.3 Distributia deplasarilor in functie de scopul calatoriei, 2017 .....	146
Figura 3.2.4 Distributia deplasarilor pe moduri de transport, 2017 .....	147
Figura 3.2.5 Durata medie de deplasare (minute), in functie de modul de transport, 2017 .....	148
Figura 3.3.1 Cele trei diagrame fundamentale asociate ale traficului .....	150
Figura 3.4.1 Zone de analiza a traficului .....	153
Figura 3.4.2 Principalele zone de atragere a deplasarilor (ora de varf AM) .....	156
Figura 3.4.3 Principalele zone de generare a deplasarilor (ora de varf AM) .....	156
Figura 4.1.1 Evolutia procentului de deplasari cu transportul public, Scenariul „A face minimum” .....	167
Figura 5.1.1 Viziunea de dezvoltare a mobilitatii in Municipiul Slatina, orizont de timp 2023 .....	182
Figura 5.1.2 Viziunea de dezvoltare a mobilitatii in Municipiul Slatina, orizont de timp 2030 .....	182
Figura 5.2.1 Grafic activitati PMUD Slatina .....	184
Figura 7.1.1 Eficienta economica, punctaj parametri pe scenarii, 2023 .....	213
Figura 7.1.2 Eficienta economica, punctaj parametri pe scenarii, 2030 .....	214



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Figura 7.1.3 Eficienta economica, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030.....	214
Figura 7.2.1 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2023 .....	216
Figura 7.2.2 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2030 .....	217
Figura 7.2.3 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2023 .....	217
Figura 7.2.4 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2030 .....	218
Figura 7.2.5 Impactul asupra mediului, punctaj parametri pe scenarii, 2023.....	219
Figura 7.2.6 Impactul asupra mediului, punctaj pe scenarii, 2030.....	220
Figura 7.2.7 Impactul asupra mediului, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030 .....	220
Figura 7.3.1 Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2023 .....	222
Figura 7.3.2 Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2030 .....	223
Figura 7.3.3 Accesibilitate, punctaj total pe scenarii, 2023/2030 .....	224
Figura 7.4.1 Siguranta, punctaj parametri pe scenarii, 2023 .....	226
Figura 7.4.2 Siguranta, punctaj parametri pe scenarii, 2030 .....	227
Figura 7.4.3 Siguranta, punctaj total pe scenarii, 2023/2030 .....	227
Figura 7.5.1 Calitatea vietii, punctaj parametri pe scenarii, 2023 .....	229
Figura 7.5.2 Calitatea vietii, punctaj parametri pe scenarii, 2030 .....	230
Figura 7.5.3 Calitatea vietii, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030 .....	230
Figura 9.4.1 Exemplu de buna practica - Mariahilfer Straße (Viena, Austria) – sectiune cu utilizare in comun (shared space) .....	252
Figura 9.4.2 Parcare pentru biciclete Utrecht – Olanda.....	253
Figura 9.4.3 Parcare pentru biciclete realizata in locul unui spatiu de parcare, Londra - Marea Britanie.....	253
Figura 9.4.4 Sistem bike sharing, Londra – Marea Britanie.....	254
Figura 9.4.5 Benzi dedicate pentru transportul public si pentru biciclete – alternativa in cazul unei retele stradale de dimensiuni reduse, Brno – Republica Ceha.....	254
Figura 9.4.6 Realizarea pistelor pentru biciclete in locul unei benzi de circulatie rutiera, Munchen - Germania .....	255
Figura 9.6.1 Zona "low emissions" si accesibilitatea pietonala din centru acestaiei catre exterior .....	260



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

## ***Listă de tabele***

Tabelul 1.1.1 Localitatile incluse in aria de influenta a PMUD Slatina .....	23
Tabelul 1.2.1 Centralizarea documentatiilor PUG in zona functionala a Municipiului Slatina .....	34
Tabelul 1.3.1 Proiecte incluse in Master Planul General de Transport, relevante pentru mobilitatea Municipiului Slatina si a zonei sale funtionala .....	51
Tabelul 1.3.2 Prezentarea problemelor de mediul identificate.....	54
Tabelul 1.3.3 Prezentarea obiectivelor generale si activitatilor identificate.....	55
Tabelul 2.1.1 Evolutia PIB pe regiuni de dezvoltare, 2010-2014, miliarde euro. ....	61
Tabelul 2.1.2 Evolutia PIB-ului raportat la populatie, 2010-2014, la paritatea puterii de cumparare .....	62
Tabelul 2.1.3 Evolutia ratei ocuparii, Romania profil regional, populatia cu varsta intre 15-64 de ani .....	65
Tabelul 2.1.4 Evolutia ratei somajului, Romania profil regional, 2010-2015 .....	66
Tabelul 2.1.5 Rata somajului 2013, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil judetean ....	66
Tabelul 2.1.6 Rata somajului 2014, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil judetean ....	66
Tabelul 2.1.7 Rata somajului 2013, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil judetean .....	67
Tabelul 2.1.8 Evolutia somajului de lunga durata, Romania profil regional, 2010 – 2015 .....	67
Tabelul 2.1.9 Principalii indicatori socio-economici, anul 2016 .....	73
Tabelul 2.2.1 Relatia cu localitatile din zona functionala a Slatinei .....	85
Tabelul 2.2.2 Strazi ce necesita modernizare .....	89
Tabelul 2.2.3 Spatii de parcare amenajate in Municipiul Slatina .....	93
Tabelul 2.2.4 Cauzele de producere a accidentelor .....	97
Tabelul 2.3.1 Componenta parcului auto Loctrans S.A. ....	100
Tabelul 2.3.2 Tipuri de abonamente disponibile .....	100
Tabelul 2.3.3 Incasari lunare Loctrans S.A.; abonamente/bilete (bucati) .....	101
Tabelul 2.5.1 Amplasamentul si numarul trecerilor denivelate .....	117



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Tabelul 3.2.1 Distributia populatiei pe zone de trafic.....	140
Tabelul 3.3.1 Modelarea capacitatii intersecțiilor din zona de studiu.....	152
Tabelul 3.4.1 Matricea deplasarilor, ora de varf AM (7:30-8:30), 2017 .....	155
Tabelul 3.5.1 Viteza medie de deplasare, 2017 .....	160
Tabelul 3.6.1 Parametrii la nivel de retea, Scenariul 1 „A face minimum”, 2017 ....	161
Tabelul 3.6.2 Evolutia istorica a populatiei Municipiului Slatina 2011-2016.....	162
Tabelul 3.6.3 Prognoza statistica privind populatia Mun. Slatina .....	162
Tabelul 3.6.4 Evolutia PIB la nivelul Jud. Olt 2011-2014.....	163
Tabelul 3.6.5 Prognoza evolutiei PIB la nivelul Jud. Olt 2017-2030 .....	163
Tabelul 3.6.6 Prognoza evolutiei indicelui de motorizare, Municipiul Slatina, 2017-2030 .....	163
Tabelul 3.7.1 Valorile parametrilor de caracterizare a traficului, pentru scenariul „A nu face nimic” .....	164
Tabelul 4.1.1 Indicatori eficienta circulatie auto, scenariul „A face minimum”, ora de varf AM, 2017 .....	166
Tabelul 4.1.2 Disfunctionalitati si recomandari, eficienta economica .....	167
Tabelul 4.2.1 Indicatori relevanti, impactul asupra mediului .....	169
Tabelul 4.2.3 Disfunctionalitati si recomandari, impactul asupra mediului.....	170
Tabelul 4.3.1 Evolutia duratei medii de deplasare cu diferite vehicule .....	172
Tabelul 4.3.2 Evolutia duratei medii ponderate de calatorie.....	172
Tabelul 4.3.3 Disfunctionalitati si recomandari, accesibilitate.....	173
Tabelul 4.4.1 Valorile costurilor cu accidente rutiere .....	174
Tabelul 4.4.2 Costurile cu accidente rutiere, Municipiul Slatina .....	175
Tabelul 4.4.3 Disfunctionalitati si recomandari, siguranta .....	175
Tabelul 4.5.1 Indicatori relevanti, calitatea vietii, 2017 .....	178
Tabelul 4.5.2 Disfunctionalitati si recomandari, calitatea vietii.....	180
Tabelul 6.1.1 Calculul punctajului proiectelor pentru infrastructura de transport ....	197
Tabelul 6.2.1 Calculul punctajului proiectelor operationale propune .....	204



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Tabelul 6.3.1 Calculul punctajului proiectelor organizationale propune.....	206
Tabelul 7.1.1 Viteza medie de calatorie, pe scenarii si ani de prognoza.....	211
Tabelul 7.1.2 Intarzierea totala/veh./ora, pe scenarii si ani de prognoza .....	211
Tabelul 7.1.3 Consumul de combustibil, pe scenarii si ani de prognoza. ....	212
Tabelul 7.1.5 Raportul beneficiu/cost. ....	212
Tabelul 7.1.6 Puncte acordate pentru indicatorul eficienta economica, pe termen mediu (2023) .....	212
Tabelul 7.1.7 Puncte acordate pentru indicatorul eficienta economica, pe termen lung (2030) .....	213
Tabelul 7.2.1 Emisii CO <sub>2</sub> , pe scenarii si ani de prognoza.....	215
Tabelul 7.2.2 Emisii CO, pe scenarii si ani de prognoza. ....	215
Tabelul 7.2.3 Emisii N <sub>2</sub> O, pe scenarii si ani de prognoza.....	215
Tabelul 7.2.4 Emisii CH <sub>4</sub> , pe scenarii si ani de prognoza. ....	215
Tabelul 7.2.5 Procent utilizare transport public/bicicleta/mers pe jos, pe scenarii si ani de prognoza. ....	218
Tabelul 7.2.6 Puncte acordate pentru indicatorul impact asupra mediului, pe termen mediu (2023) .....	218
Tabelul 7.2.7 Puncte acordate pentru indicatorul impact asupra mediului, pe termen lung (2030) .....	219
Tabelul 7.3.1 Accesibilitatea cu vehicule private, pe scenarii si ani de prognoza...	221
Tabelul 7.3.2 Accesibilitatea cu vehicule de marfa, pe scenarii si ani de prognoza. ....	221
Tabelul 7.3.3 Accesibilitatea cu transportul public, pe scenarii si ani de prognoza.	221
Tabelul 7.3.4 Accesibilitatea medie, pe scenarii si ani de prognoza. ....	221
Tabelul 7.3.5 Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen mediu (2023).....	222
Tabelul 7.3.6 Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen lung (2030).....	222
Tabelul 7.4.1 Numar masuri pentru siguranta traficului auto, pe scenarii si ani de prognoza. ....	224



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Tabelul 7.4.2 Numar masuri pentru siguranta transportului public, pe scenarii si ani de prognoza .....	225
Tabelul 7.4.3 Numar masuri pentru siguranta biciclistilor, pe scenarii si ani de prognoza .....	225
Tabelul 7.4.4 Numar masuri pentru siguranta pietonilor, pe scenarii si ani de prognoza .....	225
Tabelul 7.4.5 Puncte acordate pentru indicatorul siguranta, pe termen mediu (2023) .....	225
Tabelul 7.4.6 Puncte acordate pentru indicatorul siguranta, pe termen lung (2030) .....	226
Tabelul 7.5.1 Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare, pe scenarii si ani de prognoza .....	227
Tabelul 7.5.2 Cresterea calitatii transportului public, pe scenarii si ani de prognoza .....	228
Tabelul 7.5.3 Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti, pe scenarii si ani de prognoza .....	228
Tabelul 7.5.4 Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale, pe scenarii si ani de prognoza .....	228
Tabelul 7.5.5 Puncte acordate pentru indicatorul calitatea vietii, pe termen mediu (2023) .....	228
Tabelul 7.5.6 Puncte acordate pentru indicatorul calitatea vietii, pe termen lung (2030) .....	229
Tabelul 8.1.1 Calculul scorului final ponderat .....	231
Tabelul 8.1.2 Calculul punctajului final al scenariilor .....	234
Tabelul 8.1.3 Stabilirea prioritatii proiectelor incluse in Scenariul 2 – „a investi in mobilitate urbana durabila” .....	236
Tabelul 8.1.4 Implementarea proiectelor .....	238
Tabelul 9.8.1 Indicatori de monitorizare PMUD Slatina .....	267



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

## Partea I – Componenta de nivel strategic

### 1. Introducere

La nivelul municipiului Slatina, cerinta de realizare a planului de mobilitate este determinata de nevoia de imbunatatire a mobilitatii, astfel incat sa fie satisfacute nevoile de deplasare pentru populatie si mediul economic, atat in oras cat si in zone invecinate, atat in prezent cat si in viitor si sa creasca calitatea vietii locuitorilor.

Prin analiza comportamentului de deplasare in oras, se vor promova solutii alternative care sa conduca la eficientă energetică și la o utilizare ratională a resurselor in transporturi, in spiritul dezvoltarii durabile.

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

Conform **legislatiei nationale (Legea 350/2001** privind amenajarea teritoriului si urbanismul, republicata cu completarile si modificarile ulterioare, si **Ordinul nr. 233/2016** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul si de elaborare si actualizare a documentatiilor de urbanism), Planul de Mobilitate Urbana Durabila reprezinta o documentatie complementara strategiei de dezvoltare teritoriala periurbana/metropolitana si a planului urbanistic general (P.U.G.), dar si instrumentul de planificare strategica teritoriala prin care este corelata dezvoltarea spatiala a localitatilor cu nevoile de mobilitate si transport ale persoanelor si marfurilor. In cadrul Ordinului nr. 233/2016, in Sectiunea 4 - Planul de Mobilitate Urbana, sunt explicate continutul si etapele realizarii Planului.

In vederea finantarii proiectelor de mobilitate urbana, in cadrul Programului Operational Regional 2014 – 2020, prin Fondul European pentru Dezvoltare Regionala (FEDR), pentru zonele urbane respective este obligatorie elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila, urmare a abordarii integrate propuse de Comisia Europeana.

#### 1.1. Scopul si rolul documentatiei

Conform documentului “Planul de Actiune pentru Mobilitatea Urbana”, realizat de Comisia Europeana in anul 2009, mobilitatea urbana reprezinta o preocupare din ce in ce mai mare pentru cetatenii din tarile Uniunii Europene. Noua din zece cetateni ai UE considera ca situatia traficului va fi imbunatatita. Deciziile care vor fi luate in acest domeniu vor influenta decisiv bunastarea cetatenilor si a companiilor. Conform statisticilor, 72% din populatia Europei traieste in arii urbane, care reprezinta cheia



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

cresterii economice si a ocuparii fortei de munca – 85% din PIB Uniunii Europene provine din zonele urbane. Conform expertilor Uniunii Europene, ariile urbane se afla in prezent in fata catorva provocari precum: realizarea unui transport sustenabil din perspectiva mediului (emisii de CO<sub>2</sub> si alte tipuri de poluare chimica, zgomot etc) si competitiv in special in ceea ce priveste evitarea blocajelor.

Mobilitatea urbana este si o componenta centrala a transportului pe distante lungi. Transportul de persoane si de bunuri are cel mai des punctul de plecare si destinatia in zone urbane si strabate zone urbane. Ariile urbane vor avea rolul de a asigura interconectarea eficienta pentru reteaua trans-europeana de transport.

Uniunea Europeana stipuleaza necesitatea realizarii Planurilor de mobilitate urbana ca recomandare in Cartea alba a transporturilor, adoptata de Comisia Europeana in anul 2011. Prioritatile strategice pentru mediul urban presupun: amenajarea teritoriului, servicii eficiente de transport public si infrastructura pentru transportul nemotorizat, cresterea mobilitatii, reducerea consumului de combustibil, cresterea numarului de locuri de munca, reducerea dependentei Europei de importurile de petrol si reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> in transport cu 60% pana in anul 2050.

In cadrul Planului de Actiune pentru Mobilitatea Urbana se prevede stimularea autoritatilor la nivel local, regional sau national pentru a adopta politici integrate pe termen lung in domeniul mobilitatii urbane. Actiunile propuse in cadrul documentului citat sunt centrate in jurul a sase teme principale, astfel:

1. **Tema 1: Promovarea unor politici integrate de mobilitate urbana.** Presupune, printre altele, accelerarea procesului de realizare a planurilor de mobilitate, corelarea mobilitatii cu politicile regionale, crearea unui mediu sanatos care sa contribuie la reducerea bolilor respiratorii si cardiovasculare, precum si la diminuarea numarului de accidente in trafic.
2. **Tema 2: Cetatenii sunt prioritari.** Calitatea si accesibilitatea transportului public sunt extrem de importante pentru sustenabilitatea mobilitatii urbane. Planul de Actiune prevede consultarea si informarea permanenta a cetatenilor cu privire la drepturile pe care le au in ceea ce priveste transportul public. De asemenea, este necesara imbunatatirea accesibilitatii transportului public pentru persoanele cu dizabilitati.
3. **Tema 3: Transport urban prietenos cu mediul.** Tema presupune incurajarea cercetarii in domeniul reducerii emisiilor poluante, analiza costurilor poluarii, adoptarea sistemelor de transport care reduc poluarea.
4. **Tema 4: Cresterea finantarii.** Pentru implementarea planurilor de mobilitate sunt necesare investitii in infrastructura, vehicule, noi tehnologii, imbunatatirea serviciilor etc. In acest sens sunt necesare: optimizarea surselor existente de finantare, prognoza necesarul de finantare pentru viitor.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

5. **Tema 5: Impartasirea experientei si a cunostintelor.** Sunt prevazute in acest sens, la nivelul Uniunii Europene, culegerea de date si realizarea de statistici, studiul mobilitatii si realizarea unui dialog international pe tema mobilitatii urbane.
6. **Tema 6: Optimizarea mobilitatii urbane.** Tema presupune integrare efectiva, interoperabilitate si interconectare intre diferitele retele de transport. Accesibilitatea transportului public va contribui, de asemenea, la incurajarea cetatenilor pentru a deveni mai putin dependenti de masini.

In Romania, planul de mobilitate este definit conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul ca un instrument de planificare strategica teritoriala prin care sunt corelate dezvoltarea teritoriala a localitatilor din zona periurbana/metropolitana cu nevoile de mobilitate si de transport ale persoanelor, bunurilor si marfurilor. Principalul obiectiv al planurilor de mobilitate, conform legii mai sus amintite este imbunatatirea accesibilitatii localitatilor si buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate si transport. Planul de urbanism general trebuie sa includa, printre altele si un plan de mobilitate urbana.

Realizarea planului de mobilitate urbana durabila este si o conditie pentru atragerea finantarilor nerambursabile aferente Programului Operational Regional, Axa 4 – Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 – Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana.

Pentru Municipiul Slatina, cerinta de realizare a planului de mobilitate este determinata de nevoia de imbunatatire a mobilitatii, astfel incat sa fie satisfacute nevoile de deplasare pentru populatie si mediul economic, atat in oras cat si in zone invecinate, atat in prezent cat si in viitor, in vederea cresterii calitatii vietii locuitorilor. Continutul Planului de Mobilitate Urbana Durabila respecta cerintele prevazute in anexa 6, Axa 4 din POR.

### **Obiectivele Planului de Mobilitate Urbana Durabila**

**Planul de Mobilitate Urbana Durabila** pentru municipiul Slatina are ca scop crearea unui sistem de transport, care sa raspunda urmatoarelor obiective strategice:

1. **ACCESIBILITATE** – se urmareste ca tuturor cetatenilor municipiului Slatina sa le fie oferite optiuni de transport care sa le permita un acces facil catre serviciile si destinatiile esentiale
2. **SIGURANTA SI SECURITATE** – imbunatatirea segmentului ce cuprinde siguranta si securitatea;



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

3. **MEDIU** – reducerea poluarii fonice si a poluarii aerului, reducerea consumului de energie si a emisiilor de gaze cu efect de sera;
4. **EFICIENTA ECONOMICA** – eficienta si rentabilitatea transportului de persoane si marfa si sporirea eficientei economice
5. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – se urmareste o crestere a atractivitatii si a calitatii mediului si peisajului urban, a economiei si a societatii slatinene.

Principalele caracteristici ale Planului de Mobilitate sunt:

1. Viziune pe termen lung;
2. Un plan de implementare foarte clar;
3. Abordare colaborativa;
4. Dezvoltarea echilibrata si integrata a tuturor modurilor de transport;
5. Evaluarea performantei actuale si viitoare;
6. Evaluarea, monitorizarea si raportarea periodica;
7. Analiza costurilor externe pentru toate modurile de transport.

Politicele si masurile definite intr-un Plan de Mobilitate Urbana Durabila acopera toate modurile si formele de transport in intreaga aglomerare urbana, atat in plan public cat si privat, atat privind transportul de pasageri, cat si cel de bunuri, transport motorizat si nemotorizat, deplasarea si parcarea.

In vederea atingerii obiectivelor, **masurile** avute in vedere la elaborarea PMUD vor fi masuri organizationale, operationale si de infrastructura, luand in considerare urmatoarele arii de interventie (in conformitate cu prevederile Ordinului 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul si de elaborare si actualizare a documentatiilor de urbanism :

- a) realizarea de variante ocolitoare si inchiderea inelelor rutiere principale;
- b) promovarea si crearea retelelor de infrastructuri si servicii pentru biciclisti si pentru trafic nemotorizat;
- c) redimensionarea arterelor de circulatie in raport cu cerintele de trafic, cu cerintele transportului public si al pietonilor;
- d) organizarea stationarii si a infrastructurilor de stationare;
- e) organizarea intermodalitatii si a polilor de schimb intermodal;
- f) stabilirea zonelor cu restrictii de circulatie;
- g) restructurarea mobilitatii in zonele centrale istorice si in zona garii si autogarilor;
- h) dezvoltarea retelelor de transport public structurante si nepoluante;



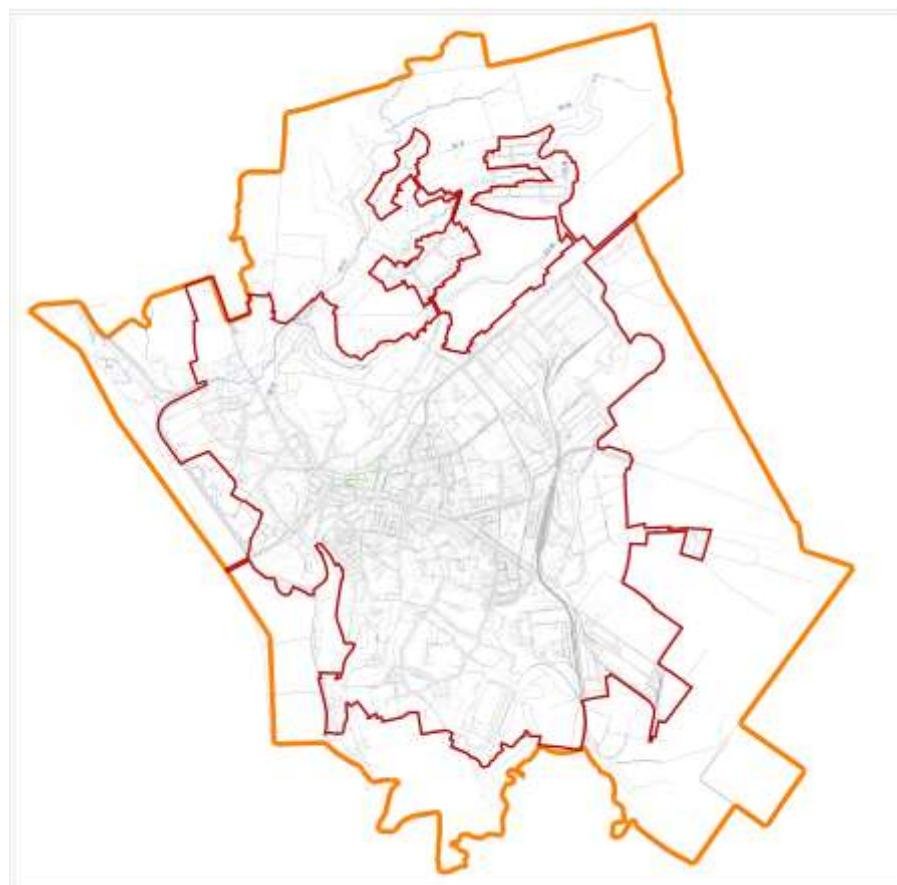
## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- i) valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee dezafectate, zone logistice etc.) si integrarea acestora in reteaua majora de transport public de la nivelul localitatii si a zonelor periurbane pentru asigurarea eficienta a serviciilor de transport.
- j) dezvoltarea de politici si infrastructura pentru a sustine siguranta pietonilor;
- k) imbunatatirea conditiilor pentru transport si pentru livrarea marfurilor;
- l) utilizarea sistemelor de transport intelligent pentru infrastructura de transport, de parcare si pentru transportul public.

### **Aria geografica supusa studiului**

Municipiul Slatina este resedinta judetului Olt si este situat in partea central nordica a acestuia, pe malul stang al raului Olt. Orasul se afla la aproximativ 50 km de municipiul Craiova, 70 km de municipiul Pitesti si 190 km de capitala tarii, Bucuresti.

Aria geografica de studiu a Planului de mobilitate urbana durabila este alcatauita din municipiul Slatina, stabilit prin Legea 351/2001, cu modificarile si completarile ulterioare, ca municipiu de rangul II, avand importanta interjudeteana, judeteana sau cu rol de echilibru in reteaua de localitati.



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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Aria geografica selectata permite integrarea proiectelor si masurilor identificate ca necesare pentru imbunatatirea mobilitatii cu proiectele si masurile identificate de alte documente de planificare strategica elaborate pentru Municipiul Slatina, precum Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana Slatina. Astfel se vor obtine rezultate optime in ceea ce priveste obiectivele economice, sociale si de mediu pentru municipiu, precum si obiectivele care tin de cresterea sigurantei, securitatii si calitatii vietii locuitorilor.

Orasul are un caracter industrial pronuntat reprezentand principalul motor de dezvoltare a economiei judetului. Prin functiile sale complexe, serviciile de interes general oferite si locurile de munca disponibile, acesta atrage fluxuri considerabile de deplasare din aria de influenta.

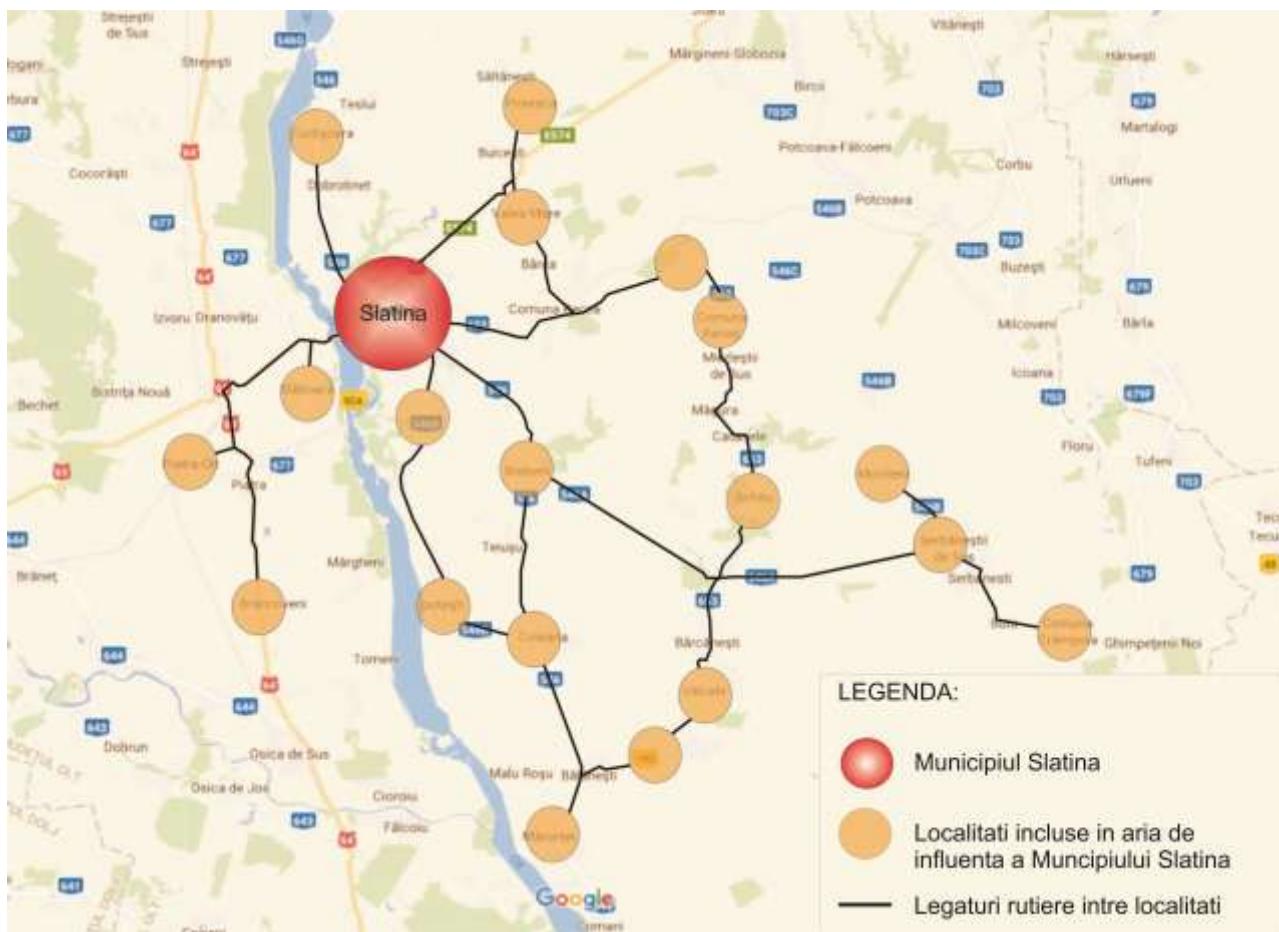
In cadrul elaborarii PMUD Slatina au fost avute in vedere efectele pe care localitatile din aria de influenta, respectiv orasul Piatra Olt si cele 19 comune prezentate in tabelul de mai jos, le au asupra mobilitatii.

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

**Tabelul 1.1.1 Localitatile incluse in aria de influenta a PMUD Slatina**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 1.1.2 Aria de influenta a PMUD Slatina**

Sursa: Consultant

### 1.2. Incadrarea in prevederile documentelor de planificare spatiala

Pentru elaborarea PMUD pentru municipiul Slatina am corelat prevederile documentelor de planificare spatiala specifice la nivel national, judetean si local. Documentele de planificare spatiala reprezinta sursa oficiala de informatii pentru intocmirea studiilor de specialitate conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul, cu modificarile si completarile ulterioare .

Conform articolului 7, scopul de baza al amenajarii teritoriului il constituie amortizarea la nivelul intregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice si culturale, stabilite la nivel national si local pentru asigurarea echilibrului in dezvoltarea diferitelor zone ale tarii, urmarindu-se cresterea coeziunii si eficientei relatiilor economice si sociale dintre acestea.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Prezentam lista cu documentele de planificare operatională:

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

### 1.2.1. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României - SDTR<sup>1</sup>

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

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

SDTR propune:

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

### 1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – PATN<sup>2</sup>

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

Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt:

---

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

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



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

- Cai de comunicatie, aprobată prin Legea nr.363/21.09.2006 privind aprobatarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Retele de transport
- Ape, aprobată prin Legea nr.171/04.11.1997 privind aprobatarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apa
- Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobatarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate
- Reteaua de localitati, aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobatarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Reteaua de localitati
- Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobatarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural
- Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobatarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone cu resurse turistice
- Dezvoltarea rurala - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone rurale, neaprobată.
- Infrastructura pentru educatie - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VII-a - Infrastructura pentru educatie, neaprobată.

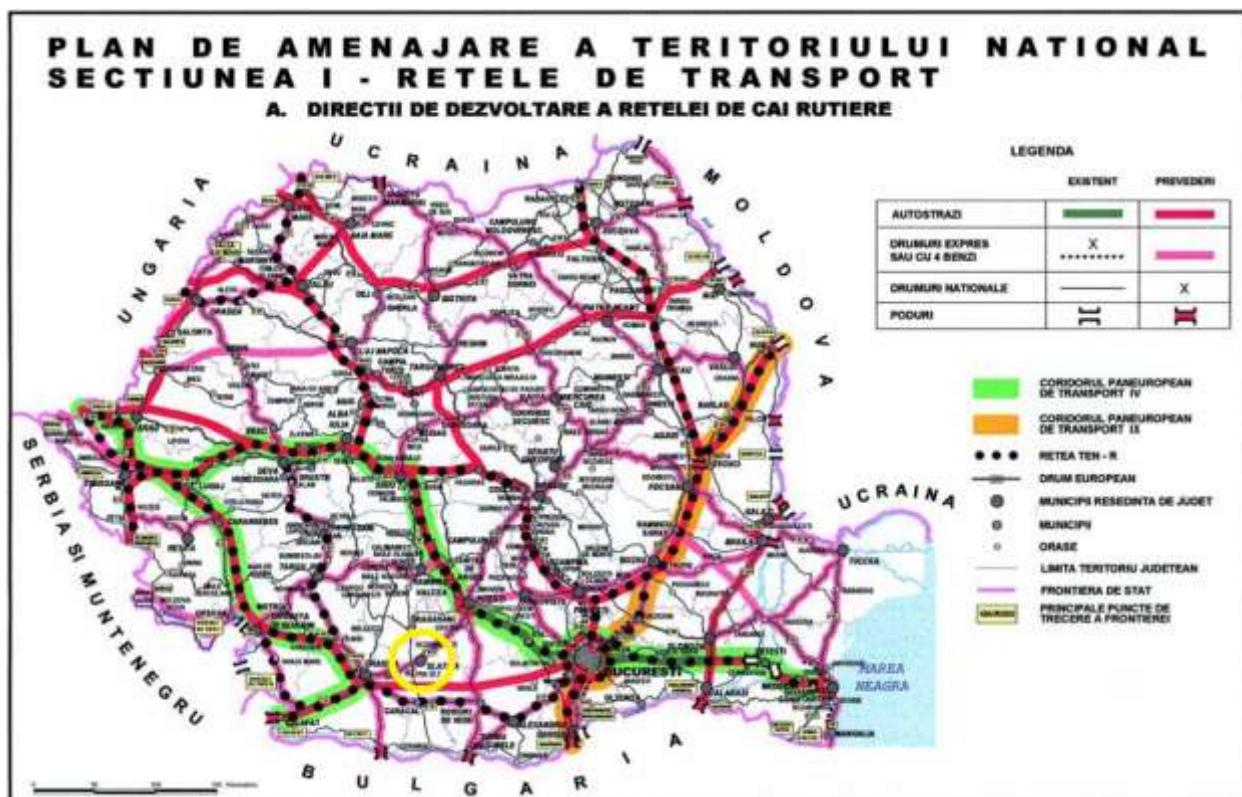
La acest moment acest document unic de planificare a dezvoltării spațiale la nivel național, este elaborat în secțiuni sectoriale, necorelate între ele. Abia după aprobatarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) acest document probabil va fi actualizat. În ceea ce privește secțiunea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

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

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 1.2.1 Prevederi pentru dezvoltarea retelei de cai rutiere**

Sursa: PATN – Secțiunea I – Retele de transport

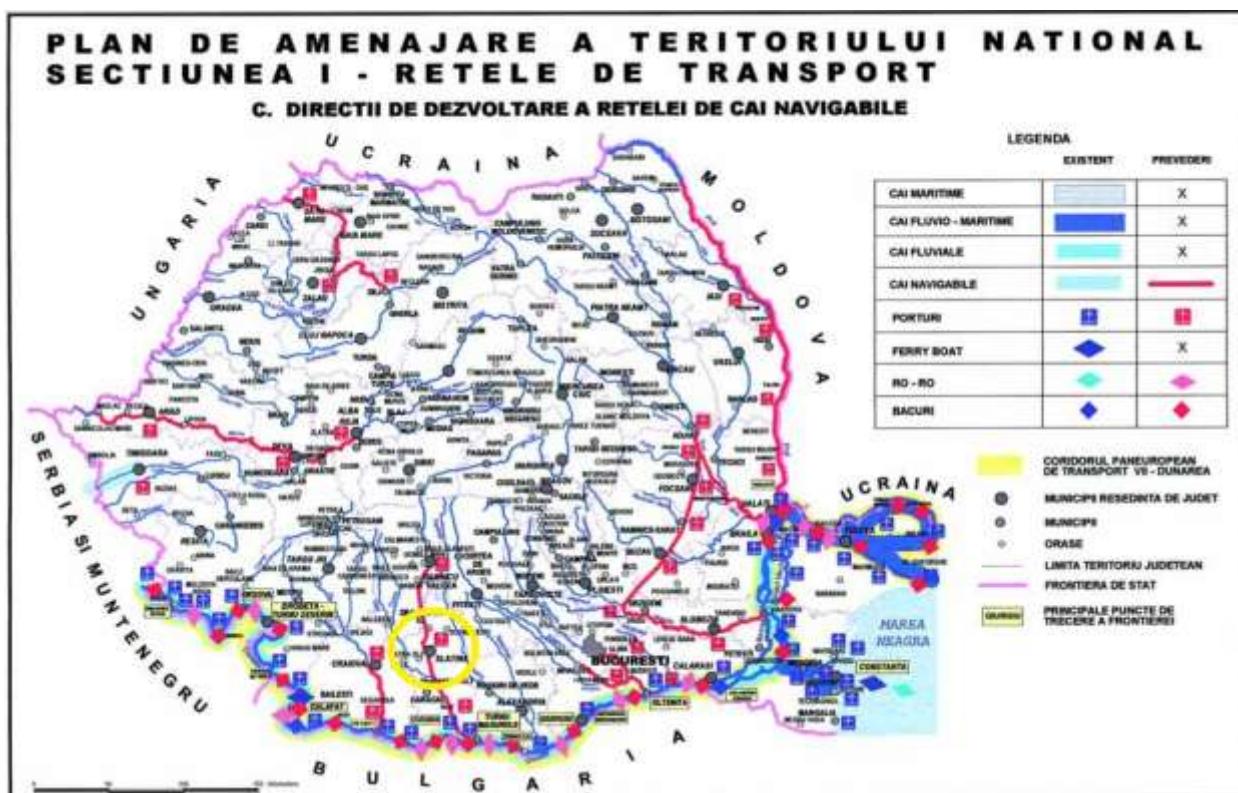
- Cai navigabile interioare si porturi:

- Amenajare cai navigabile - Raul Olt intre Dunare si Ramnicu Valcea, trecand prin Slatina
- Porturi noi – Pe raul Olt la Izlaz (confluenta cu Dunarea), la Slatina si la Ramnicu Valcea Sud

Propunerile Planului de Mobilitate Urbana Durabila pentru Municipiul Slatina tin cont de propunerile PATN, dar si de modificarile aduse de Master Planul General de Transport privind coridoarele pan-europene.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 1.2.2 Prevederi pentru dezvoltarea retelei de cai navigabile**

Sursa: PATN – Sectiunea I – Retele de transport

### 1.2.3. Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Olt – PATJ Olt

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului si urbanismul, Planul de amenajare a teritoriului Judetean - PATJ constituie documentul cu caracter director care reprezinta expresia spatiala a programului de dezvoltare socio-economica a județului.

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

In cadrul acestui document au fost identificate o serie de disfuncionalitati ale sectorului transporturi. In continuare sunt prezentate cele relevante pentru municipiul Slatina si zona sa de influenta:

- "Disfunctionalitati la nivelul retelei de cai rutiere:
  - o Pondere mica a drumurilor nationale si europene - 13,8 % - din total drumuri publice pe judet;
  - o Lipsa autostrazilor, avand ca efect intensificarea nejustificata a traficului



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

rutier pe drumurile nationale, neadecvate transporturilor inter - judetene si inter-regionale;

- Drumuri nationale care nu corespund cerintelor traficului actual: exemplu DN 6, care au o capacitate portanta scazuta a structurii cu efecte de degradare accelerata;
- Lipsa inelelor de centura care ingreneaza traficul in interiorul localitatilor si cresc durata deplasarii, fiind si un factor de poluare fonica si cu noxe a acestor localitati;
- Drumuri judetene si comunale neadecvate unui trafic rutier in conditii normale de siguranta si confort:
  - starea avansata de degradare a drumurilor judetene care leaga centrele comunale;
  - reteaua de drumuri comunale degradata;
  - drumuri comunale de pamant in procent de 11,43%.

- Disfunctionalitati la nivelul retelei de cai feroviare:

- Treceri la nivel ale retelei rutiere cu calea ferata neamenajate;
- Viteza de circulatie pe calea ferata este mult mai scazuta decat standardele europene, datorita starii avansate de uzura a retelei feroviare;
- Transportul feroviar inregistreaza un declin, in favoarea transportului rutier;
- Slaba dezvoltare si intretinere a infrastructurii de protectie a retelelor de transport fata de riscurile naturale –inundatii;
- Statii C.F. cu o stare tehnica nesatisfacatoare.

- Disfunctionalitati la nivelul retelei de cai navigabile:

- Capacitate redusa a transportului de pasageri si marfa
- Infrastructura portuara neadecvata nevoilor de transport actuale.”

Pornind de la provocarile identificate la nivelul judetului, viziunea PATJ Olt are urmatoarea formulare: *“Dezvoltarea durabila si integrata a judetului prin stimularea unei economii productive, echilibrate, bazata pe resurse si cooperare interne, care sa imbunatasteasca coeziunea si nivelul de trai al comunitatilor, in paralel cu modernizarea infrastructurilor sociale si editilare, in concordanta cu cerintele de protectie si conservare a mediului. [...]”*

*Viziunea planului stabileste ca prim scop o dezvoltarea economica echilibrata a teritoriului judetean pentru revitalizarea zonelor cu dezvoltare mai redusa si preintamplarea producerii de noi dezechilibre.”<sup>3</sup>*

---

<sup>3</sup> Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Olt



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Tinand cont de viziunea stabilita pentru intregul judet, pentru fiecare palier de analiza si dezvoltare au fost stabilite un obiectiv general si obiective specifice. Palierul retelelor de transport are ca obiectiv general "Extinderea posibilitatilor de acces ale populatiei la centrele judetene si imbunatatirea conditiilor de transport a persoanelor si bunurilor prin marirea vitezei de circulatie a vehiculelor pe caile rutiere."<sup>4</sup>, iar ca obiective specifice si masuri de amenajare a teritoriului:

- Drumuri comunale modernizate/reabilitate;
- Drumuri judetene modernizate/reabilitate;
- Ocolitoare ale localitatilor pentru devierea traficului de tranzit
  - o Centura rutiera ocolitoare a municipiului Slatina
- Linii de cale ferata si dotari tehnice reabilitate pentru atingerea unor viteze superioare (60 – 80 Km/h)
  - o Studii de fezabilitate pentru reabilitarea cailor ferate in vederea atingerii unor viteze superioare
  - o Modernizarea statilor cf. cu o stare tehnica nesatisfacatoare
  - o Modernizarea statiei Slatina conform cerintelor actuale

Directiile de actiune pentru reteaua de transport sunt urmatoarele:

- Sustinerea infrastructurilor rutiere de interes local prin lucrari de modernizare si intretinere
- Modernizarea prioritara a tronsoanelor de drumuri care:
  - o asigura legatura intre localitati si centrele de polarizare;
  - o fac legatura cu drumurile nationale;
- Modernizarea liniilor de cale ferata de interes local
- Modernizarea terminalului de transport combinat de la Slatina-marfuri

Propunerile Planului de Mobilitate Urbana Durabila pentru Municipiul Slatina tin cont de disfunctionalitatile identificate si prevederile PATJ OLT si sprijina indeplinirea viziunii de dezvoltare a judetului. Aspectele principale sprijinate de PMUD sunt imbunatatirea coeziunii si nivelului de trai al locuitorilor, modernizarea infrastructurilor editilare si protejarea mediului prin actiuni de reducere a traficului de tranzit, reabilitare si modernizare a infrastructurii rutiere, dezvoltarea si accesibilizarea infrastructurii pietonale.

---

<sup>4</sup> Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean Olt – Programul de masuri de amenajare a teritoriului (pg 408)



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 1.2.4. Planul Urbanistic General al municipiului Slatina<sup>5</sup>

Planul urbanistic general are atat caracter director si strategic, cat si caracter de reglementare si reprezinta principalul instrument de planificare operationala, constituind baza legala pentru realizarea programelor si actiunilor de dezvoltare.

PUG Slatina a fost reactualizat in anul 2016, de catre Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiza si Consulting din cadrul Universitatii de Arhitectura si Urbanism Ion Mincu - Bucuresti si a fost aprobat prin HCL nr. 140/2016.

In realizarea PMUD s-a tinut cont de Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina, fiind considerat documentul de planificare spatiala de baza. Planul Urbanistic General vine cu propuneri de investitii in infrastructura de transport a municipiului.

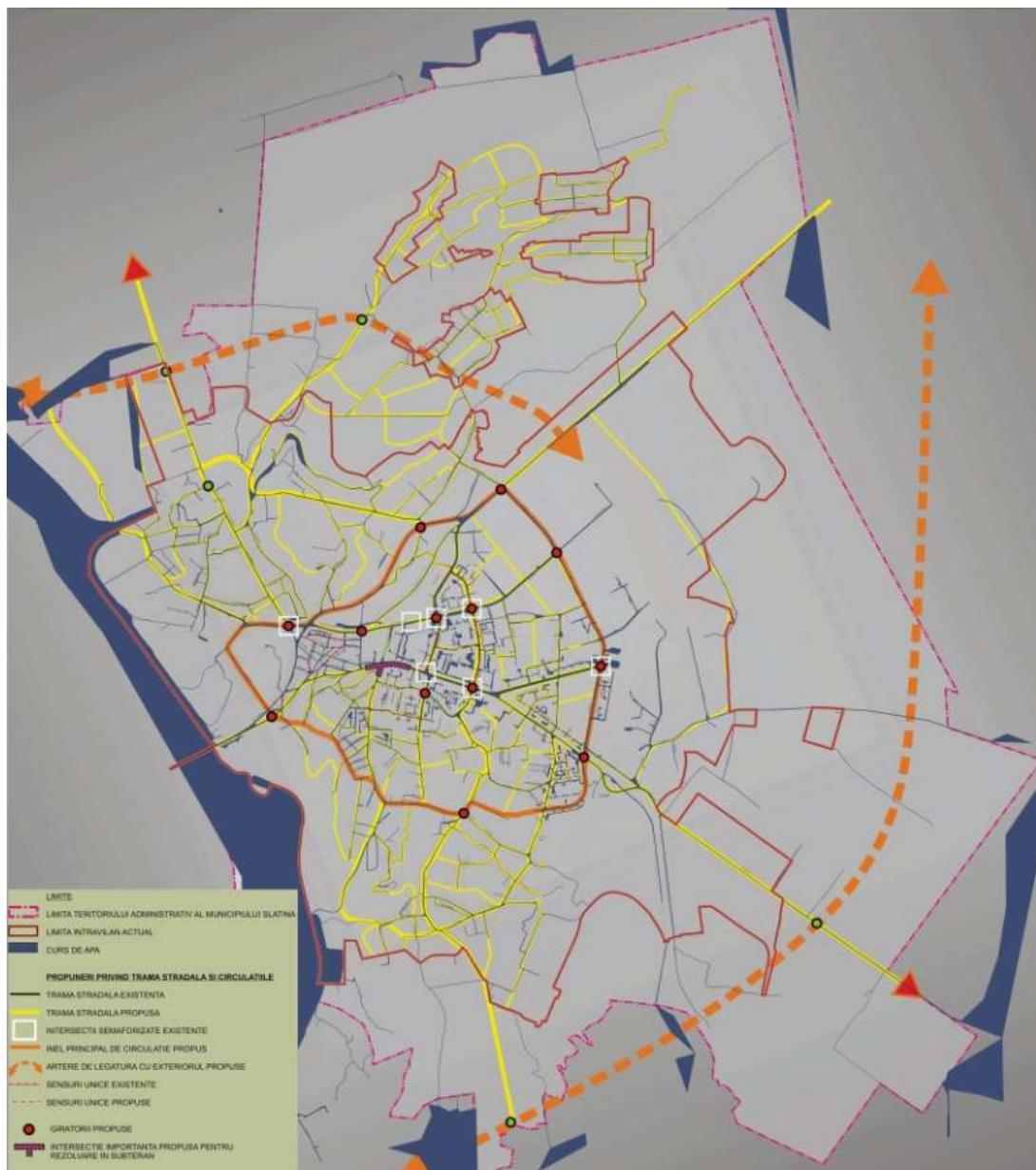
In urma studiului de circulatie realizat ca parte a actualizarii Planului Urbanistic General, au fost subliniate o serie de necesitati precum, realizarea centurii ocolitoare pe directia nord-est – sud-vest, introducerea unor noi sensuri giratorii, extinderea sistemului se sensuri unice si realizarea unui inel rutier, informatii prezentate grafic in imaginea de mai jos.

---

<sup>5</sup> Planul Urbanistic General Slatina  
[http://www.primariaslatina.ro/images/PUG\\_Slatina//Partea%20scrisa/Regulament\\_local\\_de\\_urbanism\\_.pdf](http://www.primariaslatina.ro/images/PUG_Slatina//Partea%20scrisa/Regulament_local_de_urbanism_.pdf)



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 1.2.3 Reactualizare Plan Urbanistic General Municipiul Slatina – propunerii circulatii**

Sursa: Planul Urbanistic General Municipiul Slatina

Propunerile Planului de Mobilitate sunt corelate cu prevederile PUG si sprijina atingerea unor prioritati si tinte asumate prin acesta. Masurile principale din PUG care au fost luate in considerare in PMUD sunt:

- Cresterea eficientei functionale si economice a transportului public, precum si calitatea acestuia
- Stimularea transportului nepoluant: cresterea ciclismului, a deplasarilor



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

pietonale si introducerea de mijloace electrice de transport in comun

- Degrevarea de traficul de tranzit
- Eficientizarea circulatiei generale in conditiile cresterii valorilor de trafic

Suplimentar analizarii Planului Urbanistic General al Municipiului Slatina au fost analizate si documentatiile urbanistice in vigorare in localitatile din aria de influenta a municipiului. Concluziile acestor analize, precum si disponibilitatea documentatiilor sunt prezentate in tabelul de mai jos.

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Localitatea</b>	<b>Documentatie PUG <i>Aprobare, reglementare din punct de vedere al protectiei mediului, corelare PMUD</i></b>
1	ORASUL PIATRA OLT	<ul style="list-style-type: none"><li>- HCL nr 25/31.10.2011</li><li>- Nu au fost puse la dispozitie de catre autoritatea publica locala informatii privind parcurgerea procedurii de mediu si emiterea Avizului de mediu pentru PUG.</li><li>- Obiectivele specifice transporturilor pentru cele doua planuri sunt similare si se completeaza: accesibilitate, eficienta economica, protectia mediului, calitatea mediului urban, sanatate si siguranta</li><li>- Perioada planificata: 2011 – 2021</li></ul>
2	COMUNA SLATIOARA	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>
3	COMUNA CURTISOARA	<ul style="list-style-type: none"><li>- HCL nr. 22/29.06.2009 (reactualizarea PUG prin extinderea intravilanului)</li><li>- Nu au fost puse la dispozitie de catre autoritatea publica locala informatii privind parcurgerea procedurii de mediu si emiterea Avizului de mediu pentru PUG.</li><li>- Perioada planificata: 2009 – 2019</li></ul>
4	COMUNA BALTENI	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>
5	COMUNA VALEA MARE	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>
6	COMUNA MILCOV	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>
7	COMUNA BREBENI	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>
8	COMUNA PERIETI	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>
9	COMUNA GANEASA	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>
10	COMUNA COTEANA	<ul style="list-style-type: none"><li>-</li></ul>



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Localitatea</b>	<b>Documentatie PUG</b> <b>Aprobare, reglementare din punct de vedere al protectiei mediului, corelare PMUD</b>
11	COMUNA IPOTESTI	- Nu a fost prelungit si nici in curs de actualizare - Perioada planificata: nu ne-a fost pusa la dispozitie aceasta informatie.
12	COMUNA PRISEACA	-
13	COMUNCA CRAMPOIA	-
14	COMUNA BRANCOVENI	-
15	COMUNA VALCELE	-
16	COMUNA IZVOARELE	-
17	COMUNA MOVILENI	-
18	COMUNA SCHITU	-
19	COMUNA SERBANESTI	-
20	COMUNA MARUNTEI	-

**Tabelul 1.2.1 Centralizarea documentatiilor PUG in zona functionala a Municipiului Slatina**

### **1.3. Incadrarea in prevederile documentelor strategice sectoriale**

Conform specificatiilor Programului Operational Regional 2014-2020 din Anexa 6 – Continut cadru Plan de Mobilitate Urbana Durabila, aceasta sectiune cuprinde atat descrierea altor documente strategice sectoriale, care sunt in vigoare in aria geografica a P.M.U.D. si care fundamenteaza politicile referitoare la: planificarea utilizarii terenului, sanatate, economie, locuire si mediu, cat si prezentarea unei analize a modului in care P.M.U.D. sustine aceste politici.

#### **1.3.1. Dezvoltare socio-economica**

Municiul Slatina este municipiul reședință al județului Olt. Județul Olt, împreună cu județele Dolj, Gorj, Mehedinți și Valcea formează regiunea Sud-Vest Oltenia. În mare, regiunea coincide cu vechea regiune istorică Oltenia, în limitele sale naturale: fluviul Dunărea la Sud, raul Olt (al treilea ca marime din România) la Est, Munții Carpați la Nord și Vest. Cu o suprafață de 29.212 km² (locul 7 între regiunile



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Romaniei, 12,25% din Suprafata totala a tarii) Oltenia formeaza un Cadrilater aproximativ simetric, pe axele Nord-Sud si Est-Vest. Raul Jiu traverseaza regiunea de la Nord la Sud.

De o deosebita importanta pentru regiune si pentru Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina, este pozitionarea fata de Dunare. Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia specifica: "Dunarea (care intra in Romania in amonte de Portile de Fier) a reprezentat de-a lungul timpului o importanta cale naturala de transport. Importanta strategica a Dunarii ca un corridor pan-european pentru tranzitul de marfuri dintre Europa Centrala, Europa de Vest, Marea Neagra, regiunea Caucaziana, Asia Centrala si Orientalul Mijlociu si Orientalul Indepartat, a fost reconfirmata de catre Comisia Dunarii prin infiintarea Coridorului VII si de catre Guvernul Romaniei ce considera ca dezvoltarea corridorului este de o importanta strategica, avand in plan modernizarea sistemului de semnalizare si a masurilor hidro-tehnice, asigurarea adancimii minime de navigatie in punctele critice pe toata perioada anului, modernizarea si intretinerea infrastructurii portuare (baraje, piloni, bazine si zone portuare)"

Infrastructura de transport a regiunii este marcata de lipsa autostrazilor si de dificultati in special in ceea ce priveste transportul de marfa pe caile ferate.

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

- Axa prioritara 7 (rutiera) – fostul Coridor Pan-european IV
- Axa prioritara 18 (fluiul Dunarea) – fostul Coridor Pan-european VII
- Axa prioritara 22 (feroviara)

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

- E70: (*frontiera cu Serbia*) Moravita - Timisoara - Craiova - Caracal - Alexandria
- Bucuresti – Giurgiu-Pod Giurgiu (*frontiera cu Bulgaria*)
- E79: (*frontiera cu Ungaria*) Bors- Oradea – Beius - Deva – Petrosani – Targu.Jiu-Filiasi- Craiova – Calafat (*frontiera cu Bulgaria*)
- E81: (*frontiera cu Ucraina*) Halmeu - Satu Mare - Cluj-Napoca – Sebes -Sibiu - Ramnicu Valcea - Pitesti – Bucuresti;
- E574: Bacau - Onesti - Brasov - Pitesti – Craiova.
- E771: Drobeta Turnu Severin – Portile de Fier I – *frontiera cu Serbia*

Principalele drumuri nationale care strabat Oltenia si asigura legatura cu retelele europene sunt:

- DN 6 Craiova (intersectia cu DN 55) - Drobeta-Turnu Severin-Caransebes-



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Lugoj-Timisoara(intersectia cu DN 59 si DN 69)

- *DN 6A intersectia cu DN 6 - Baraj Portile de Fier I - frontiera cu Serbia*
- *DN 55 Craiova (intersectia cu DN 6) - intersectia cu DN 56 – Bechet - frontiera cu Bulgaria*
- *DN 56 Craiova (intersectia cu DN 55) - Calafat - frontiera cu Bulgaria*
- *DN 64 care leaga mun. Rm Valcea cu mun. Dragasani si este o cale de acces in judetul Olt catre drumul european E 574 (intersectandu-se in dreptul localitatii Ganeasa din judetul Olt)*
- *DN 65 Craiova (intersectia cu DN 6) - Slatina-Pitesti (intersectia cu DN 65B)*
- *DN 65C , un drum central care imparte judetul Valcea in aproximativ doua jumatati egale si face legatura intre orasele Horezu (*jonctiune cu DN 67 si DJ 677*) si Balcesti cu iesire directa catre mun. Craiova - judetul Dolj, distanta catre acesta fiind de doar 22km.*
- *DN 66 Filiasi (intersectia cu DN 6) - Targu Jiu-Petrosani-Simeria (intersectia cu DN 7)*
- *DN 67 (Rm. Valcea – Horezu – Tg. Jiu), importanta artera rutiera de acces care leaga/intersecteaza trei drumuri europene de mare circulatie turistica: E 81 - la Rm. Valcea, E 79 – la Targu Jiu si E 70 la Drobeta Tr. Severin*
- *DN 67B care face legatura intre localitatatile Tg Carbunesti din judetul Gorj si cele din judetul Valcea respectiv : Gradistea - Zatreni – Tetoiu – Gusoeni – Prundeni – mun.Dragasani. (In jurul acestor importante cai de comunicatie exista o vasta retea de drumuri judetene, cu densitate ridicata).*
- *DN 7A care face legatura intre localitatile Brezoi (judetul Valcea) si Petrosani (judetul Hunedoara) respectiv catre mun. Deva (in est acesta da in drumul european E79), o cale de acces importanta intrucat in viitor poate constitui un factor de decongestionare a traficului ce se deruleaza in est pe drumul european E 79 si in vest pe drumul european E 81, acestea intersectandu-se in vest in dreptul localitatii Brezoi.*

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

In Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia se precizeaza: "Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezinta o conditie necesara pentru implementarea cu succes a celorlalte prioritati de dezvoltare ale regiunii, contribuind la cresterea mobilitatii persoanelor si a marfurilor, la integrarea zonei cu reteaua trans-europeana de transport, la combaterea izolarii zonelor subdezvoltate si, nu in ultimul rand, la dezvoltarea infrastructurii de transport regionala si locala. O infrastructura de



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

transport eficienta, conectata la reteaua europeana de transport contribuie la cresterea competitivitatii economice, faciliteaza integrarea in economia europeana si permite dezvoltarea de noi activitati pe piata interna".

In ceea ce priveste transportul feroviar, la sfarsitul anului 2011, Oltenia dispunea de o retea de cai ferate de 988 km, reprezentand 9,16 % din totalul national. Liniile electrificate au o lungime de 507 km, reprezentand 51,31 % din lungimea cailor ferate ce strabat regiunea (peste media nationala de 37,27 %) si 12,61% din totalul cailor electrificate nationale. Liniile ferate duble reprezinta 248 km (25,1% din totalul regiunii, comparativ cu 26,99% media nationala). Cu toate acestea, densitatea cailor ferate in regiune este cea mai mica din tara – 33,8 km/1000 km<sup>2</sup>, fiind sub media nationala (45,2 km/1000 km<sup>2</sup>).

Din analiza celor 8 regiuni de dezvoltare rezulta ca regiunea Sud-Vest Oltenia ocupa locul 7 in ceea ce priveste lungimea totala a retelei feroviare si are cea mai mica densitate a retelelor feroviare din tara .

La nivelul regiunii, doar judetele Olt (43,1 km/1000km<sup>2</sup>, foarte aproape de densitatea la nivel national 45,2 km/1000km<sup>2</sup> si peste densitatea regiunii Sud-Vest Oltenia, 33,8 km/1000km<sup>2</sup>) si Gorj au o densitate a liniilor de cale ferata comparabila cu cea nationala (dar sub medie) in timp ce judetele Valcea, Mehedinți si Dolj sunt printre ultimele din Romania in ceea ce priveste densitatea liniilor ferate/1000km<sup>2</sup> de teritoriu.

Fata de procentul de 51,31 % a liniilor de cale ferata electrificata la nivelul regiunii, judetele Gorj si Mehedinți sunt cu mult peste procent (retelele feroviare ale acestor judete fiind in mare parte legate de drumul carbunelui) iar judetele Dolj, Olt si Valcea sunt sub procentul la nivel regional.

Analiza cailor ferate din cadrul Planului de dezvoltare regional ajunge la urmatoarele concluzii:

"Dificultatile in materie de transport vin din starea foarte proasta a infrastructurii, degradata constant sau foarte invecchita in raport cu noile standarde, in unele cazuri inexistentă chiar. Situatia infrastructurii este considerata principala problema care provoaca disfunctionalitati ale sistemului de transport.

Disfunctionalitati la nivelul retelei de cai feroviare ( sursa: PATJ Olt faza1 – Studiu de fundamentare transporturi – Halcrow Romania) :

- treceri la nivel ale retelei rutiere cu calea ferata neamenajate
- viteza de circulatie pe calea ferata este mult mai scazuta decat standardele europene datorita starii avansate de uzura a retelei feroviare
- transportul feroviar inregistreaza un declin in favoarea transportului rutier



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIUL SLATINA

- slaba dezvoltare si intretinere a infrastructurii de protectie a retelelor de transport fata de riscurile naturale
- statii CF cu o stare tehnica nesatisfacatoare
- lipsa retelei feroviare in zone de campie de la sudul Dunarii
- lipsa legaturii rutiere si feroviare de la Corabia spre Bulgaria
- capacitate diminuata a transportului de pasageri si marfa<sup>6</sup>.

In ceea ce priveste transportul naval, Dunarea reprezinta o cale de transport pe apa internationala care se intinde de la Marea Neagra la Sulina in Romania, via Belgrad in Serbia, Croatia, Budapesta in Ungaria, Bratislava in Slovacia si Viena in Austria, pana la izvorul sau, in Muntii Padurea Neagra din Germania. Lungimea sa totala este de 2.845 km. Este navigabila pana la km 2.411, la Bamberg de unde se conecteaza la Rin via canalul Bamberg/Kelheim de 171 km in lungime.

Dunarea face parte din axa prioritara TEN-T-18: axa de transport fluvial Rin/Meusia-Main- Dunare, si furnizeaza Romaniei si altor tari prin care trece noi oportunitati majore pentru dezvoltarea transportului pe apa.

Fluiul Dunarea este impartit in 3 sectoare:

- Dunarea de sus – de la izvoare – km 2900 – pana la Gonyu – km 1791
- Dunarea de mijloc – de la Gonyu – km 1791 – pana la Drobeta Turnu Severin – km 931
- Dunarea de jos – de la Drobeta Turnu Severin – km 931 - pana la Sulina km 0.

In sectorul Dunarii de jos, sector fluvial, se gasesc si judetele Mehedinti, Dolj si Olt, acestea avand avantajul de a fi situate pe cursul navigabil al Dunarii, fiind astfel racordate la reteaua de cai navigabile nationala si Europeana. In judetul Olt, infrastructura portuara este asigurata doar in orasul Corabia care detine un port amenajat, in judetul Mehedinti infrastructura portuara este asigurata de porturile Drobeta Turnu-Severin si Orsova restul porturilor aferente regiunii Sud-Vest Oltenia asigurand infrastructura portuara a judetului Dolj.

Strategia de dezvoltare a regiunii prevede: "Tinand cont de importanta Dunarii ca un corridor Pan-European (VII) pentru tranzitul de marfuri intre Europa Centrala, Europa Vestica, Marea Neagra, regiunea Caucaziana, Asia Centrala Oriental Mijlociu si Oriental Indepartat, Romania acorda prioritate urmatoarelor obiective:

- Modernizarea sistemului de semnalizare si a masurilor hidro-tehnice;
- Asigurarea adancimii minime de navigatie in punctele critice tot timpul anului;

---

<sup>6</sup> Sursa: Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Instalarea de silozuri in porturile fluviale;
- Modernizarea si intretinerea infrastructurii portuare (baraje, diguri, bazine si zone portuare).

Porturile dunarene vor beneficia de imbunatatiri ale cailor de acces printr-un program major derulat de Compania Nationala Administratia Porturilor Dunarii Fluviale SA Giurgiu, companie care administreaza porturile din sectorul dintre Bazias si Cernavoda".

In ceea ce priveste transportul aerian, in regiunea Sud-Vest Oltenia exista un singur aeroport situat la Craiova, in judetul Dolj, si care este administrat de Consiliul Judetean Dolj.

Aeroportul Craiova se afla la sapte kilometri de centrul orasului Craiova, pe soseaua Craiova-Bucuresti (DN65, E574). Pista de decolare/aterizare are o suprafata de 2500 x 60 m, calea de rulare o suprafata de 380 x 14 m, iar platforma pentru imbarcare 75 x 110 m.

Aeroportul este dotat si autorizat sa opereze atat pe timp de zi cat si pe timp de noapte si are punct vamal si politie de frontiera. In momentul de fata, Aeroportul Craiova poate procesa un numar de cca. 150 pasageri/ora. Un avantaj major consta in faptul ca aeroportul este lipsit de obstacole in partea de est, ceea ce da posibilitatea unei extinderi a caii de aterizare de la 2500 m la 3500 m sau chiar 4000 m (Sursa: Aeroportul Craiova, 2011). Insa, deoarece Craiova este situata la o distanta de numai de 200 km de Bucuresti, pana acum dezvoltarea aeroportului nu a fost considerata o prioritate, fiind preferata dezvoltarea transportului rutier sau feroviar.

Dotarea tehnica a Aeroportului Craiova permite operarea in regim de Aeroport International, avand in vedere cele mai recente lucrari de modernizare si achizitie: montarea sistemului de supraveghere a traficului conform standardelor internationale; montarea a instalatiei de balizaj (categoria II), ce dispune de grupuri electrogene ca surse suplimentare de alimentare cu energie electrica; reabilitarea caii de rulare, a pistei precum si a platformei de imbarcare/debarcare; 3 autospeciale PSI; vidanje pentru golirea apei reziduale; sursa de pornire la sol a aeronavelor cu aer; infiintarea si dotarea unui spatiu cargo (Sursa: Aeroportul Craiova, 2011).

In ceea ce priveste transportul public, strategia de dezvoltare a regiunii concluzioneaza: "In orasele din Regiunea Oltenia transportul in comun este marcat de dificultati. In cea mai mare parte acestea se datoreaza unui parc de mijloace de transport uzat fizic si moral, a unei retele de strazi orasenesti care dateaza de mai multi zeci de ani avand o largime insuficienta pentru a asigura un trafic fluent in conditiile cresterii numarului de automobile. Principalul mijloc de transport in comun il



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

reprezinta autobuzele si microbuzele, iar numarul calatorilor care utilizeaza mijloace ecologice de transport in comun (tramvai si troleibuz) reprezinta un procent de numai 18,57% in Oltenia, comparativ cu 40,75% in Romania si 70,48% in Regiunea Vest".

Viziunea de dezvoltare a regiunii Sud-Vest Oltenia este sintetizata in documentul-cadru astfel: "*Viziunea regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada de programare 2014-2020 este aceea de a deveni un promotor al competitivitatii atat in domeniul industrial, cat si in agricultura, dar si al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative si promovarea dezvoltarii durabile*".

Prioritatile Strategiei de Dezvoltare Regionala Sud - Vest Oltenia 2014 – 2020 sunt urmatoarele:

1. *Cresterea competitivitatii economice a regiunii*
2. *Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii regionale*
3. *Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural si a mostenirii cultural-istorice*
4. *Dezvoltare rurala durabila si modernizarea agriculturii si a pescuitului*
5. *Dezvoltarea resurselor umane in sprijinul unei ocupari durabile si a incluziunii sociale*
6. Protectia mediului si cresterea eficientei energetice

In ceea ce priveste infrastructura de transport, strategia prevede:

"Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezinta o conditie necesara pentru implementarea cu succes a celorlalte prioritati de dezvoltare ale regiunii, contribuind la cresterea mobilitatii persoanelor si a marfurilor, la integrarea zonei cu reteaua trans-europeana de transport, la combaterea izolarii zonelor subdezvoltate si, nu in ultimul rand, la dezvoltarea infrastructurii de transport regionale si locale. O infrastructura de transport eficienta, conectata la reteaua europeana de transport contribuie la cresterea competitivitatii economice, faciliteaza integrarea in economia europeana si permite dezvoltarea de noi activitatii pe piata interna.

De asemenea, investitiile in infrastructura de transport determina cresterea gradului de mobilitate a persoanelor si bunurilor , iar corelarea cu investitiile in sanatate, educatie si servicii sociale va determina o crestere a adaptabilitatii populatiei la nevoile pietei fortei de munca de la nivel regional/local.

Intr-o economie mondiala in care dinamicele virtuale sunt in crestere din punct de vedere al gradului de importanta, a logisticii si a transportului, aceste elemente raman factori cheie ce determina competitivitatea unei tari si a unei regiuni.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*Operatiuni/activitati indicative:*

- Crearea unui sistem de transport rutier intelligent la nivel regional, in corelare cu retelele europene si centurile ocolitoare si a infrastructurii adiacente drumurilor;
- Asigurarea conectivitatii retelei de drumuri regionale la reteaua TEN-T prin modernizarea si reabilitarea retelei de drumuri judetene care asigura conectivitatea (primara si secundara) cu aceasta retea;
- Modernizarea si reabilitarea retelei de drumuri judetene;
- Modernizarea/reabilitare retelei de drumuri locale/comunale care asigura conectivitatea cu reteaua nationala;
- Dezvoltarea transportului intermodal si a logisticii aferente, parcuri;
- Modernizarea si dezvoltarea (inclusiv construire) transportului portuar, aeroportuar si feroviar in vederea imbunatatirii accesibilitatii,
- Introducerea de initiative privind infrastructuri de transport eficiente si nepoluante/nedaunatoare pentru mediu; “

In documentul strategic la nivel regional, situatia infrastructurii de sanatate este descrisa astfel: "Infrastructura spitaliceasca are o situatie precara, majoritatea spitalelor care necesita reabilitare fiind mai vechi de 50 sau 100 ani. Serviciile de sanatate se confrunta cu probleme operationale si ca urmare a echipamentelor si utilitatilor depasite tehnic si moral – din camere de boiler, spalatorii, bucatarii, si din alte infrastructuri conexe care asigura functionarea spitalului, acestea fiind mai vechi de 25 ani in majoritatea cazurilor". Operatiunile care se doreste a fi intreprinse sunt urmatoarele:

- Construirea/reabilitarea/modernizarea infrastructurii de servicii medicale (ambulatorii, centre de interventie integrate polyclinici, dispensare, ambulatorii, laboratoare, centre de preventie, unitati medico-sociale);
- Dotarea (echipamente si mobilier) a infrastructurii de servicii medicale si formare profesionala;
- Infrastructura si dotarea pentru situatii de urgență;
- Cladiri integrate (pompieri, politie);
- Dotarea serviciilor de voluntariat pentru situatii de urgență;

**Sprujnirea competitivitatii economice a regiunii face obiectul Prioritatii regionale 1 a strategiei, si prevede:**

*Domeniu de interventie 1.1: Dezvoltarea infrastructurii de afaceri*

*Operatiuni/activitati indicative:*

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

de gros, etc;

- Stimularea cooperarii si realizarii de retelelor de tip cluster;

*Domeniu de interventie 1.2: Consolidarea cercetarii, dezvoltarii tehnologice si inovarii*

*Operatiuni/activitati indicative:*

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

*Domeniu de interventie 1.3: Cresterea competitivitatii IMM-urilor*

*Operatiuni/activitati indicative:*

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

*Domeniu de interventie 1.4: Reducerea decalajului informational in regiune*

*Operatiuni/activitati indicative:*

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Dezvoltarea inovarii in afaceri, productie si modele organizationale; prin introducerea si dezvoltarea sistemelor integrate de management al afacerii, introducerea sistemelor informatice de management
- Suport pentru aplicatii electronice destinate derularii afacerilor
- Suport pentru introducerea sistemelor electronice de licitatie
- Suport pentru realizarea de tranzactii electronice securizate
- Suport acordat administratiei publice, unitatilor de invatamant si sistemului sanitar pentru realizarea unor sisteme informatice integrate
- Suport pentru realizarea unor sisteme informatice de crestere a interoperabilitatii bazat pe sistemele GIS

Imbunatatirea locuirii este surprinsa in strategia de dezvoltare a regiunii din doua perspective: pe de o parte, extinderea infrastructurii de utilitati in mediul rural, pe de alta parte reabilitarea zonelor urbane. Din perspective Planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina, prevederile strategice la nivel regional privind reabilitarea zonelor urbane sunt deosebit de importante. Astfel, strategia regionala prevede:

“Orasele reprezinta principalii piloni in economia regiunii iar amenajarea zonelor urbane poate contribui in mod semnificativ la crearea si dezvoltarea unor areale urbane durabile si echilibrate din punct de vedere economic, social, cultural si teritorial. Orasele din Romania, de la cele mai mici si pana la capitala tarii, Bucuresti, se confrunta cu probleme legate de degradarea spatiului construit, o calitate a vietii nu intotdeauna la standardele sau asteptarile majoritatii cetatenilor si probleme legate de calitatea mediului.

### *Operatiuni/activitati indicative:*

- Investitii pentru imbunatatirea mobilitatii populatiei din zonele urbane:
  - o Dezvoltarea, reabilitarea, modernizarea, extinderea infrastructurii de transport urban si periurban: strazi orasenesti, cai de rulare, mijloace de transport ecologic si infrastructura tehnica aferenta;
  - o Achizitionarea de material rulant electric/ecologic pentru operatorii de transport public urban;
  - o Construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public
  - o Dezvoltarea sistemelor moderne de management al traficului, de ticketing etc
  - o Plantarea cu arbori selectati a spatilor publice si a trotuarelor de pe principalele artere de circulatie din orase;
- Reabilitarea, modernizarea si eficientizarea sistemului de iluminat public si a retelelor de alimentare cu energie;



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Eficiența energetică a clădirilor și utilitatilor publice (iluminat, transport, etc);

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

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

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

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

*Operări/activități indicative:*

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

*Domeniul de intervenție 6.2: Modernizarea infrastructurii de mediu*



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*Operatiuni/activitati indicative:*

- Reabilitarea/extinderea/modernizarea retelelor de apa si canalizare la nivel local (inclusiv in localitatile rurale)
- Managementul integrat al deseurilor, calitatea apei si biodivesitatea
- Gestionarea apei si a apei uzate
- Reconstructia ecologica a zonelor degradate
- Schema de reducere a poluarii cu pulberi si nitriti, nitrati

In cadrul Regiunii Sud–Vest Oltenia, judetul Olt ocupa *locul patru* in ceea ce priveste totalul lungimii *drumurilor publice*- 2.095 km, *locul cinci* in ceea ce priveste totalul lungimii *drumurilor nationale* -301 km si *locul doi* in ceea ce priveste totalul lungimii *drumurilor locale* (judetene si comunale) 1.794 km.

Conform Strategiei de Dezvoltare a Judetului Olt, din analiza echiparii tehnice a judetului Olt cu drumuri publice – drumuri nationale, drumuri judetene si comunale , reteaua de drumuri se prezinta astfel:

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

Lungimea drumurilor publice din judetul Olt este de 2.095 km, reprezentand 2,57% din totalul drumurilor publice din Romania, aceasta fiind de 81.693 km. Densitatea drumurilor publice in judetul Olt este de  $39,5 \text{ km}/100 \text{ km}^2$ , situand judetul printre primele locuri din tara, fiind peste densitatea pe tara care este de  $34,2 \text{ km}/100 \text{ km}^2$  si peste densitatea Regiunii Sud–Vest Oltenia ( $36,6 \text{ km}/100 \text{ km}^2$ ).

Din totalul lungimii drumurilor publice, conform datelor statistice,situatia se prezinta astfel: 301 km (13,8%) sunt drumuri nationale si europene; 1794 km (86,2%) sunt drumuri judetene si drumuri comunale, din care: 1024 km drumuri judetene si 770 km drumuri comunale.

Drumurile nationale sunt modernizate pe 265 km(88,04%) si cu imbracaminti usoare rutiere pe 36 km (11,96%), aceste drumuri situandu-se in clasele tehnice III si IV si avand o stare tehnica considerata ca fiind buna.

Drumurile judetene si comunale, conform starii de viabilitate, se prezinta astfel: drumurile judetele sunt modernizate pe 74 km (7,23%) cu imbracaminti usoare rutiere pe 728km (71,10%), pietrui pe 201 km (19,62%) si de pamant pe 21km (2,05%). Drumurile comunale sunt de clasa tehnica V si sunt modernizate pe 91 km



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

(11,82%), cu imbracaminti usoare rutiere pe 120 km (15,59%), pietruite pe 471 km (61,16%) si de pamant pe 88 km (11,43%), cu o stare tehnica considerata in general nesatisfacatoare.Drumurile judetene sunt de clasa tehnica IV si V, cu o stare tehnica considerata in general satisfacatoare.

Disfunctionalitati la nivelul retelei de cai rutiere (sursa: PATJ Olt faza1 – Studiu de fundamentare transporturi – Halcrow Romania) :

- Pondere mica a drumurilor nationale si europene -13,8%- din total drumuri publice pe judet;
- Lipsa autostrazilor, avand ca efect intensificarea nejustificata a traficului rutier pe drumurile nationale, neadecvate transporturilor inter-judetene si inter-regionale;
- Drumuri nationale care nu corespund cerintelor traficului actual (exemplu DN6), care au o capacitate portanta scazuta a structurii cu efecte de degradare accelerate;
  - o lipsa inelelor de centura care ingreuneaza traficul in interiorul localitatilor si cresc durata deplasarii, fiind si un factor de poluare fonica si cu noxe a acestor localitati;
- drumuri judetene si comunale neadecvate unui trafic rutier in conditii normale de siguranta si confort:
  - o starea avansata de degradare a drumurilor judetene care leaga centrele comunale;
  - o reteaua de drumuri comunale degradata;
  - o drumuri comunale de pamant in procent de 11,43%.

Drumurile nationale care tranziteaza judetul Olt:

- DN 6 Bucuresti –Caracal –Craiova –Drobeta – Turnu Severin –Timisoara,
- DN 54 Caracal –Corabia –Bucuresti,
- DN 54A Corabia –Bechet,
- DN 64 Caracal –Ganeasa – Dragasani –Ramnicu Valcea –Olanesti,
- DN 65 Craiova –Bals –Slatina –Bucuresti,

Strategia de Dezvoltare a Judetului Olt prevede: "Prioritatile de dezvoltare ale retelei de transport in judetul Olt se indreapta spre rezolvarea disfunctionalitatilor existente si spre sprijinirea dezvoltarii socio- economice a teritoriului prin asigurarea accesibilitatii sporite la nivel regional, national si european. Dezvoltarea transporturilor se va integra in strategiile nationale si regionale specifice.

Obiectivele prioritare din domeniul transporturilor se refera la reabilitarea, modernizarea si dezvoltarea infrastructurilor de transport in vederea alinierii sistemului national de transport la sistemul european".



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

Viziunea de dezvoltare prezentata in documentul-cadru judetean este urmatoarea: „Viziunea judetului Olt pentru perioada de programare 2014-2020 este aceea de a deveni un promotor al competitivitatii atat in domeniul industrial, cat si in agricultura, dar si al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative si promovarea dezvoltarii durabile”.

Domeniile prioritare ale dezvoltarii in judetul Olt in perioada 2014 – 2020 sunt urmatoarele:

Dezvoltarea infrastructurii judetene de baza (cai rutiere, utilitati) si a zonelor urbane ;

- Cresterea competitivitatii economice a judetului ;
- Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii sociale (sanatate, educatie, servicii sociale);
- Dezvoltarea resurselor umane in sprijinul unei ocupari durabile si a incluziunii sociale, abordare integrata a aspectelor sociale;
- Dezvoltare rurala durabila si modernizarea agriculturii;
- Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural si a mostenirii cultural-istorice;
- Protectia mediului si cresterea eficientei energetice;
- Cresterea capacitatii administrative si asigurarea bunei guvernante

In domeniul infrastructurii de transport a judetului Olt, masurile prognozate sunt urmatoarele:

- Crearea unui sistem de transport rutier intelligent la nivel judetean , in corelare cu retelele europene si centurile ocolitoare si a infrastructurii adiacente drumurilor;
  - o Asigurarea conectivitatii retelei de drumuri regionale la reteaua TEN-T prin modernizarea si reabilitarea retelei de drumuri judetene care asigura conectivitatea (primara si secundara) cu aceasta retea;
  - o Modernizarea retelei de drumuri judetene/locale/comunale care asigura conectivitatea cu reteaua nationala;
  - o Dezvoltarea transportului intermodal si a logisticii aferente;
  - o Modernizarea si dezvoltarea transportului portuar si feroviar in vederea imbunatatirii accesibilitatii
- Cresterea competitivitatii economice a judetului va fi sprijinita prin activitati precum:
  - o Dezvoltarea (crearea, modernizarea/extinderea) incubatoarelor de afaceri, parcurilor stiintifice, tehnologice, industriale, clusterelor, piete de gross;
  - o Stimularea cooperarii si realizarii de retele de tip cluster;



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Sprijin pentru dezvoltarea activitatii economice in cadrul infrastructurii specifice inovarii si cercetarii;

Infrastructura spitaliceasca are o situatie precara, majoritatea spitalelor care necesita reabilitare fiind mai vechi de 50 sau 100 ani. Serviciile de sanatate se confrunta cu probleme operationale si ca urmare a echipamentelor si utilitatilor depasite tehnic si moral – din camere de boiler, spalatorii, bucatarii, si din alte infrastructuri conexe care asigura functionarea spitalului, acestea fiind mai vechi de 25 ani in majoritatea cazurilor.

*Operatiuni/activitati indicative:*

- Construirea/modernizarea de spitale (cladiri si echipamente), policlinici, dispensare, ambulatorii, laboratoare, centre de preventie;
- Dotarea cu echipamente specifice a unitatilor sanitare si formare profesionala;
- Infrastructura pentru situatii de urgență

Strategia de Dezvoltare a Judetului Olt prevede masuri specifice in domeniul eficientei energetice si protectiei mediului:

*Domeniul de interventie: 7.1 Im bunatatirea eficientei energetice in sectorul public si privat*

*Operatiuni/activitati indicative:*

- reabilitarea si modernizarea termica a cladirilor existente, precum si/sau a sistemelor de alimentare cu caldura pentru incalzirea si prepararea apei calde menajere, prin folosirea panourilor solare sau a altor elemente inovative;
- interventii la nivelul elementelor de constructie exterioare;
- contorizarea utilitatilor la nivel de cladire;
- modernizarea echipamentelor de producere a utilitatilor termice;
- reabilitarea si modernizarea sistemului de iluminat public;

*Domeniul de interventie 7.2: Modernizarea infrastructurii de mediu*

*Operatiuni/activitati indicative:*

- Reabilitarea/extinderea retelelor de apa si canalizare la nivel local (inclusiv in localitatatile rurale)
- Managementul integrat al deseurilor, calitatea apei si biodiversitatea
- Gestionarea apei si a apelor uzate
- Reconstructia ecologica a zonelor degradate

Planul de Mobilitate Urbana Durabila a fost realizat in directa corelare cu prioritatile strategice la nivel regional si judetean. Vizeaza masuri concrete, punctuale, care sa



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

contribuie la cresterea indicatorilor in toate domeniile vizate: infrastructura de transport, calitatea vietii, sanatate si mediu.

Principala sa contributie este reprezentata de viziunea strategica, ce pune in valoare potentialul zonei si stabileste masuri clare si indicatori masurabili de progres. In plus, lista proiectelor, cu un grafic atasat de realizare a lor face predictibila analiza dezvoltarii viitoare.

A fost acordata o deosebita atentie predictibilitatii in special datorita pozitionarii deosebit de importante a Municipiului Slatina pe harta transporturilor atat in regiune, cat si la nivel national. Operatorii economici mari, atat cei prezenti in regiune cat si cei care vor veni pe masura ce infrastructura de transport de va dezvolta, trebuie sa stie exact ce asteptari pot avea in principalele domenii ale mobilitatii.

Nu in ultimul rand, Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina va reprezenta o harta a viitorului pentru fiecare cetatean, in care acesta sa regaseasca aspectele calitative specifice sanatatii, locuirii si celorlalți indicatori ai calitatii vietii. Avand o astfel de perspectiva, fiecare cetatean se va implica in urmarirea implementarii proiectelor si va participa la buna lor executie.

Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului sustine indeplinirea viziunii stabilite la nivel regional, pe palierele: modernizare a infrastructurii regionale, protectia mediului si cresterea eficientei energetice. De asemenea, sustine realizarea activitatilor indicative precum: crearea unui sistem de transport rutier inteligent la nivel regional si introducerea de initiative privind infrastructuri de transport eficiente si nepoluante/nedaunatoare pentru mediu, prin proiectele care vizeaza reabilitarea infrastructurii rutiere (capitolul 9.1), modernizarea sistemului de transport public (capitolul 9.2) si crearea unei zone cu emisii scazute de gaze cu efect de sera (capitolul 9.6).

### **1.3.2. Transport**

#### **Master Planul general de Transport**

Master Planul General de Transport a fost adoptat in luna octombrie 2016 prin Hotararea Guvernului numarul 666/2016. Documentul este un instrument strategic de planificare a investitiilor majore la nivel national pentru toate modurile de transport. Orizontul de timp al planificarii este anul 2040, cu recomandarea de actualizare a modelului de transport national in anul 2030 si retestarea proiectelor propuse pentru intervalul 2030-2040, precizia prognozelor fiind limitata pentru orizonturi de timp mari.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

In tabelul de mai jos sunt prezentate proiectele relevante pentru Municipiul Slatina si zona sa functionala cu perioada de implementare propusa.

Nr. crt.	Denumire proiect	Cod proiect	Descriere proiect	Cost estimativ [mil. EUR cu TVA]	Sursa de finantare	Perioada de implementare propusa Realizare lucrari
1.	Autostrada A12 Pitesti – Slatina – Bals - Craiova	RA011 RA012	Lungime tronson: 84,82 Km fara a cuprinde variantele ocolitoare Slatina Bals; Parte a retelei TEN-T Comprehensive; Responsabil de implementare: CNADNR.	774,56	FEDR – perioada de programare 2014-2020, Buget de stat	2018 - 2020
2.	Varianta ocolitoare Slatina - Bals		Lungime tronson: 39,48 Km; Parte a retelei TEN-T Comprehensive Responsabil de implementare: CNADNR	304,73	Fondul de Coeziune – perioada de programare 2014-2020, Buget de stat	2017 - 2018
3.	Drum Trans-Regio Corabia – Slatina – Ramnicu Valcea		Lungime tronson: 340 Km Responsabil de implementare: CNADNR	91,20	FEDR – perioada de programare 2021-2030, Buget de stat	2022-2023
4.	Reabilitare cale ferata Pitesti – Slatina - Craiova -	F036	Reabilitare linie cale ferata de importanta economica. Sectorul este in prezent neelectrificat; Lungime sector: 142 Km. Parte a retelei TEN-T Core; Responsabil de implementare: CNCFR SA	227,20	FEDR Buget de stat	2023 - 2025

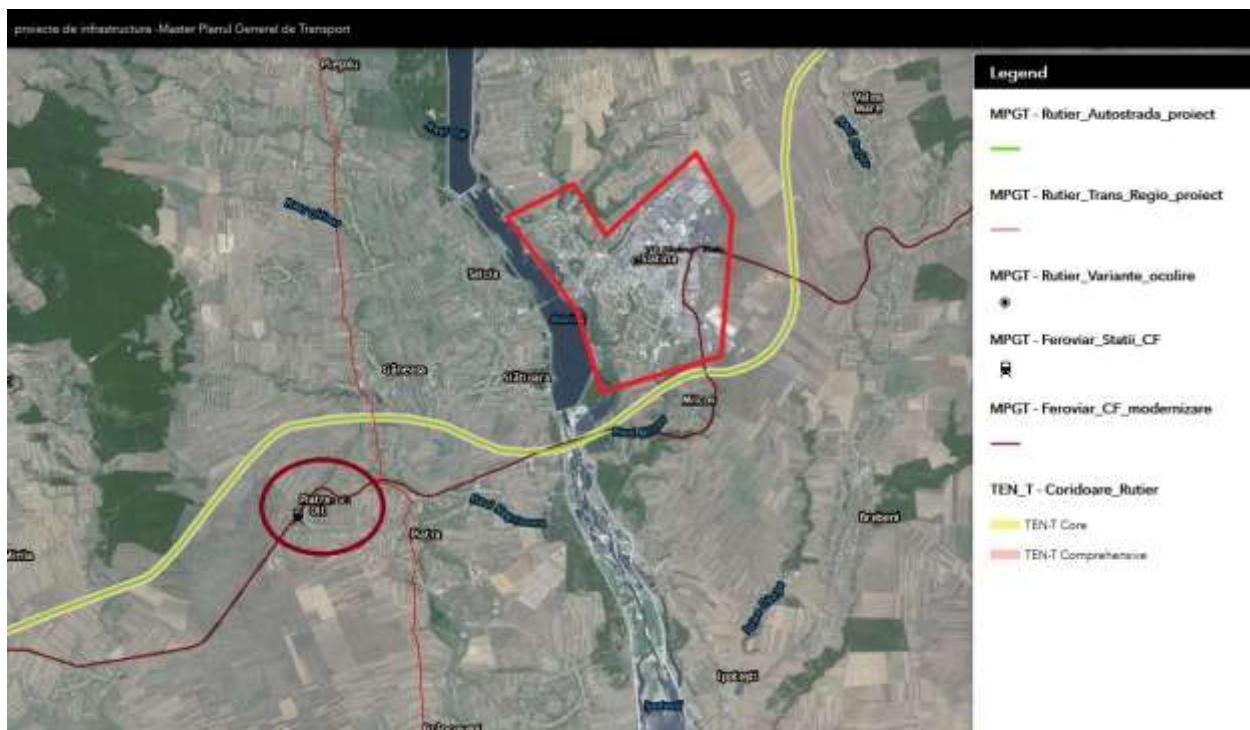


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

		Segmentul face parte din proiectul de Reabilitare cale ferata Bucuresti - Rosiori - Craiova - Dr,Tr,Severin Caransebes - Timisoara - Arad			
--	--	---	--	--	--

**Tabelul 1.3.1 Proiecte incluse in Master Planul General de Transport, relevante pentru mobilitatea Municipiului Slatina si a zonei sale funtionala**

Sursa: Anexa la Hotararea Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea Master Planului General de Transport al Romaniei<sup>7</sup>; Anexa la Master Planul General de Transport al Romaniei



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

7

[https://www.google.ro/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj5obzz9urPAhXEliwKHZozA1cQFghCMAU&url=http%3A%2F%2Fwww.monitoruloficial.ro%2Fdocs%2F216\\_inafab2016.doc&usg=AFQjCNGzy5XojeiVAuRwQDr2\\_-cIPYWhSA&bvm=bv.136499718,d.bGg](https://www.google.ro/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj5obzz9urPAhXEliwKHZozA1cQFghCMAU&url=http%3A%2F%2Fwww.monitoruloficial.ro%2Fdocs%2F216_inafab2016.doc&usg=AFQjCNGzy5XojeiVAuRwQDr2_-cIPYWhSA&bvm=bv.136499718,d.bGg)



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*Sursa: Harta interactiva Master Plan General de Transport<sup>8</sup>*

Pentru perioada de programare 2014-2020, Programul Operational Infrastructura Mare (POIM) cuprinde doar urmatoarele proiecte relevante pentru mobilitatea Municipiului Slatina:

- **Autostrada Pitesti – Craiova** (care ajunge in apropierea municipiului conform Figura 1.3.1) cu termen estimat de incepere a implementarii in trimestrul al IV-lea anul 2019 si termen estimat de finalizare a implementarii in trimestrul al IV-lea anul 2025;
- **Varianta ocolitoare Slatina + Bals** cu termen estimat de incepere a implementarii in trimestrul al III-lea anul 2018 si termen estimat de finalizare a implementarii in trimestrul al IV-lea anul 2022<sup>9</sup>.

Masurile propuse de prezentul Plan de Mobilitate Urbana Durabila au fost dezvoltate pornind de la nevoile identificate in teren si au tinut cont de prioritatile stabilite la nivel regional si national, fapt evidentiat de dezvoltarea infrastructurii rutiere si crearea de rute ocolitoare pentru devierea traficului de tranzit, proiecte prezentate in capitolul 9.1.

### 1.3.3. Mediu

#### **Planul Local de Actiune pentru Mediu al Judetului Olt**

Planul Local de Actiune pentru Mediu al Judetului Olt a fost aprobat in anul 2016 prin hotararea Consiliului Judetean Olt Nr. 171/29.09.2016. Planul de actiune pentru Mediu a fost actualizat pentru a asigura suportul pentru pregatirea proiectelor ce pot accesa fonduri europene, in vederea asigurarii conformarii Romaniei la cerintele europene privind calitatea mediului.

Obiectivele majore ale planului sunt:

- imbunatatirea conditiilor de mediu;
- conformarea cu cerintele legislative nationale;
- conformarea cu cerintele care decurg din implementarea *acquis-ului comunitar* in domeniul protectiei mediului.

---

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

<sup>9</sup> conform listei proiectelor majore aferente POIM 2014-2020, versiune octombrie 2016; [http://www.fonduri-ue.ro/images/files/programe/INFRASTRUCTURA/POIM/2016/15.10/Tabel\\_27\\_Lista\\_proiectelor\\_majore\\_15\\_octombrie\\_2016.pdf](http://www.fonduri-ue.ro/images/files/programe/INFRASTRUCTURA/POIM/2016/15.10/Tabel_27_Lista_proiectelor_majore_15_octombrie_2016.pdf)



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

"Planul de actiune pentru mediu reprezinta un instrument de sprijin al comunitatii in stabilirea prioritatilor in ceea ce priveste problemele de mediu si solutionarea acestora la nivel judetean / regional / national."<sup>10</sup>

Planul realizeaza o analiza a situatiei actuale a mediului la nivel judetean pe urmatoarele paliere: calitatea si protectia aerului inconjurator, apa, solul, utilizarea terenurilor, protectia naturii si biodiversitatea, padurile, mediul urban, sanatatea si calitatea vietii, resursele materiale si deseuri si radioactivitatea mediului. Dintre acestea, cele relevante pentru mobilitatea urbana in municipiul Slatina sunt:

- calitatea si protectia aerului inconjurator – prezinta parametrii principaliilor poluantri atmosferici si informatii despre depasirea valorilor maxime recomandate;
- mediul urban, sanatatea si calitatea vietii – analizeaza nivelul de zgomot, ofera informatii despre situatiile in care au fost identificate depasiri ale valorilor recomandate.

Concluziile relevante prezentate de analiza SWOT sunt urmatoarele:

- Puncte tari:
  - o Existenta unei statii de monitorizare automata a calitatii aerului in judetul Olt care furnizeaza masoara urmatorii poluantri: SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, O<sub>3</sub>, benzen, PM10, PM2,5, plumb). Furnizarea de informatii se realizeaza in timp real in timp real.
  - o Reducerea semnificativa a emisiilor de COV-uri
- Puncte slabe:
  - o Lipsa infrastructurii pentru utilizatorii de biciclete
- Oportunitati:
  - o Existenta fondurilor structurale pentru proiecte de protectia mediului, precum realizarea de strategii de dezvoltare durabila si protectia mediului si promovarea tehnologiilor curate
- Amenintari:
  - o poluarea factorilor de mediu: aer, apa, sol;
  - o extinderea necontrolata a infrastructurilor construite in detrimentul infrastructurilor verzi;
  - o amplificarea fenomenului de poluare atmosferica ca rezultat al intensificarii traficului auto.

---

<sup>10</sup> Planul Local de Actiune pentru Mediu al Judetului Olt



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

Cod	Problema de mediu	Ierarhie
PM-09	Urbanizarea mediului	2
09,1	Poluarea aerului cauzata de activitatea de transport	
PM-05	Poluarea atmosferei (Calitatea necorespunzatoare a aerului)	6
05.1	Poluarea aerului datorata traficului rutier	
PM-07	Sanatatea populatiei	7
07.1	Disconfort produs de zgomot si vibratii asupra populatiei din vecinatarea zonelor cu trafic intens precum si din vecinatarea activitatilor industriale	

**Tabelul 1.3.2 Prezentarea problemelor de mediu identificate**

Sura: Planul Local de Actiune pentru Mediu al Judetului Olt

Pornind de la probleme identificate, planul propune obiective si activitati pentru solutionarea acestora. In tabelul de mai jos sunt prezentate interventiile propuse pentru Municipiul Slatina.

Obiectiv general	Activitate
1.Reducerea impactului traficului rutier asupra sanatatii, calitatii vietii si a mediului	1.1.1 Centura verde a Municipiului Slatina
2. Reducerea emisiilor de poluanți cauzate de congestiunea traficului in zone urbane	2.1.1 Constructia centurii de ocolire a Municipiului Slatina destinata traficului greu 2.1.2 Largirea si modernizarea penetratiilor traseului de centura cu strazi urbane 2.1.3 Varianta de ocolire a Municipiului Slatina, folosind infrastructura de drumuri secundare 2.1.4 Modernizarea si reabilitarea infrastructurii rutiere si pietonale in perimetru central 2.1.5 Dezvoltarea infrastructurii de transport velo
3.. Reducerea poluarii datorata traficului rutier	3.2.3 Dezvoltarea infrastructurii de parcare urbane cu destinație temporara și rezidențială Construire parcare subterane multietajate în zona Primariei, BCR, Școala Nicolae Iorga, Aleea Florilor, Aleea Muncii 3.2.4 Sistematizare rutiera prin introducere sistem sensuri unice Realizare sensuri giratorii în intersecțiile centrale Modernizare sistem de semaforizare Sisteme de semnalizare și marcaje rutiere performante 3.2.5 Îmbunătățirea condițiilor pentru circulația pietonală, velo și rutiera în zona centrului istoric a localității, prin modernizarea strazilor Dinu Lipatti,



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

<i>Obiectiv general</i>	<i>Activitate</i>
	Gradinitei, Cazinoului, M.Kogalniceanu, Fratii Buzesti
	3.2.6 Modernizarea cartierelor Satu Nou si Cireasov din municipiul Slatina (Asfaltare si modernizare cartier Satu Nou si Cireasov)
	3.2.7 Reabilitare infrastructura rutiera principala si conexiunea cu zona industriala (Reabilitare strada Cornisei, Liberatii, A.I.Cuza, Primaverii)
	3.2.8 Modernizarea infrastructurii de transport in comun in Municipiul Slatina, prin achizitionarea de vehicule ecologice

**Tabelul 1.3.3 Prezentarea obiectivelor generale si activitatilor identificate**

Sura: Planul Local de Actiune pentru Mediu al Judetului Olt

Masurile propuse de prezentul Plan de Mobilitate Urbana Durabila au fost dezvoltate pornind de la nevoile identificate in teren si au tinut cont de prioritatile stabilite la nivel judetean, fapt evidentiat de accentul pus pe dezvoltarea transportului public local, (capitolul 9.2), pe reabilitarea infrastructurii stradale (capitolul 9.1) si pe cresterea spatiilor alocate deplasarilor nemotorizate (capitolul 9.4).

### **1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economica, sociala si de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor**

Sectiunea prezinta viziunea generala pentru dezvoltarea economica, sociala si de mediu a U.A.T.-ului si explica modul in care P.M.U.D. va sustine aceasta viziune. Principalele documente strategice de dezvoltare socio-economica ale Municipiului Slatina sunt Strategia de Dezvoltare Durabila si, in stransa legatura cu Planul de Mobilitate Urbana Durabila, Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana.

Viziunea Strategiei de Dezvoltare Durabila a Municipiului este sintetizata astfel:

***Vrem ca Slatina sa devina un oras MODERN, VERDE, BOGAT si VIBRANT, sub toate aspectele. Vrem ca Slatina sa devina un loc in care tinerii sa-si doreasca sa locuiasca, sa munceasca si sa invete, care sa le ofere o viata de calitate, o economie sanatoasa, sustenabila, o societate incluziva si responsabila, un mediu curat prietenos, o administratie performanta, atenta la nevoile cetateanului.***

Prioritatile strategice sunt urmatoarele:

- 1. Regenerarea urbana, cu urmatoarele directii:*



# **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

1.1 Crearea/amenajarea unor spatii publice vibrante, care sa devina loc de intalnire si de recreere pentru locuitorii de toate varstele

1.2 Reabilitarea infrastructurii si imbunatatirea accesului populatiei la serviciile publice

1.3 Reabilitarea cartierelor vechi.

*2. Dezvoltare comunitara, cu urmatoarele directii:*

2.1.Combaterea saraciei severe

2.2. Promovarea incluziunii sociale

2.3. Implicarea cetatenilor in viata comunitatii

2.4.Crearea de parteneriate

*3. Economie competitiva, cu urmatoarele directii:*

3.1.Dezvoltarea antreprenorialului in municipiul Slatina;

3.2.Imbunatatirea infrastructurii de afaceri pentru atragerea investitiilor mari si dezvoltarea de start-upuri si spin-off-uri;

3.3.Diversificarea economica la nivelul municipiului Slatina si dezvoltarea mediului de afaceri;

3.4.Profesionalizarea si calificarea resurselor umane;

3.5.Dezvoltarea turismului si promovarea Municipiului Slatina.

*4. Dezvoltarea capitalului uman, cu directii de actiune precum:*

4.1. Asigurarea unor oportunitati de invatare de calitate, adaptate cerintelor pietei locale a muncii;

4.2. Atenuarea efectelor migratiei capitalului uman si identificarea stimulentelor pentru mentinerea tinerilor si persoanelor calificate;

4.3.Modernizarea infrastructurii educationale din municipiul Slatina la nivel european.

*5. Protectia mediului, cu prioritatile:*

5.1.Reducerea poluarii industriale si urbane

5.2.“Inverzirea orasului”

5.3.Responsabilizarea comunitatii

5.4.Cresterea eficientei energetice

*6. Administratie publica performanta, avand urmatoarele prioritati:*

6.1.Imbunatatirea procesului de realizare a planificarii strategice si a elaborarii politicilor la nivel local;

6.2.Imbunatatirea resurselor umane si cresterea atractivitatii carierei in administratia publica locala;

6.3.Sprujnirea societatii civile pentru implicarea in luarea deciziilor

6.4.Modernizarea instrumentelor de management public

Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana actualizeaza si detaliaza obiectivele Strategiei de Dezvoltare Durabila a Municipiului Slatina in functie de dimensiunile



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

dezvoltarii urbane durabile stabilite la nivel european si national. Astfel, obiectivele SIDU sunt urmatoarele:

1. *Slatina – economie. Obiective specifice:*
  - OS1. Baza economica solida si diversificata ce asigura competitivitatea la nivel local si regional
  - OS2. Sistem de invatamant performant, corelat cu cerintele pietei muncii si ale angajatorilor
  - OS3. Atractivitate crescuta a municipiului printr-un system revitalizat de dotari de agreement si cultura de nivel municipal si extramunicipal.
2. *Slatina – demografie si social. Obiective specifice:*
  - OS4. Infrastructura si servicii urbane adecvate cerintelor si necesitatilor tinerilor si familiilor tinere
  - OS5. Capital uman dezvoltat in zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu si Progresul IV
  - OS6. Infrastructura si servicii publice care asigura deservirea tuturor categoriilor de utilizatori
  - OS7. Siguranta crescuta in spatiul public.
3. *Slatina – conectivitate. Obiective specifice:*
  - OS8. Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale
  - OS9. Sistem rutier modern si functional
  - OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane si marfa dinspre si catre oras prin modernizarea si extinderea infrastructurii pentru traficul greu si a retelei majore de circulatie.
4. *Slatina – calitatea mediului si reducerea emisiilor de CO2.*
  - OS11. Retea de spatii verzi publice extinsa, care pune in valoare atractiile locale, reconectand zonele rezidentiale cu centrul istoric.
  - OS12. Poluare redusa si calitate ridicata a factorilor de mediu in Municipiul Slatina.
  - OS13. Terenuri degradate recuperate si reintroduse in circuitul urban.
  - OS14. Eficiența energetică crescută.

Prin actiunile sale specifice, prin proiectele pe care le propune si prin stabilirea cadrului de implementare al acestora, Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina va contribui la indeplinirea obiectivelor prevazute in strategiile UAT-ului. Printre indicatorii de rezultat ai Strategiei de Dezvoltare Durabila la indeplinirea carora PMUD-ul va contribui se numara:

1. *Indicatori regenerare urbana:*



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Numarul locuitorilor – cu domiciliu permanent, temporar,
- Migratia populatiei
- Densitatea populatiei
- Costul terenului – construit, neconstruit
- Disponibilitatea terenului – construit, neconstruit
- Numarul de lucrari publice efectuate pentru reabilitarea/construirea de spatii colective
- Rata criminalitatii

## 2. *Dezvoltare comunitara*

- Numarul de someri
- Numarul de beneficiari ai venitului minim garantat
- Numarul de copii rromi absolventi ai scolii elementare
- Numarul persoanelor adulte angajate din randul minoritatilor
- Participarea minoritatilor la dezbatelerile centrale pe teme majore
- Numarul de ONG – uri nou infiintate
- Numarul cetatenilor participanti la dezbateleri publice organizate de Primarie
- Numarul de localitati care au intrat in asociere

## 3. *Economie competitiva*

- Numarul absolventilor de studii superioare atrasici sau formati la nivelul orasului Slatina
- Numarul tinerilor sub 30 de ani care initiaza o afacere proprie
- Parcuri industriale modernizate sau nou create
- Start-up-uri si spin-off-uri nou create
- Infrastructura de utilitati nou creata sau modernizata
- Numar de noi companii create in sectorul serviciilor
- Numar de noi companii create in sectorul productiei
- Numarul si volumul de noi investitii straine directe atrasice
- Numarul de proiecte in parteneriat (Primarie, mediu de afaceri, scoala, alte institutii de formare)
- Rata turistica anuala
- Procent de ocupare anuala a spatilor de cazare
- Rata infiintarii de noi firme in industria conexa (transport, restaurante, agrement)
- Numar de noi proiecte de infrastructura publica de divertisment nou create

## 4. *Dezvoltarea capitalului uman*

- Numarul tinerilor elevi care beneficiaza de stagii de practica in companii locale
- Numar de burse oferite
- Emigratia de munca
- Imigratia de munca



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

- Numar de tineri specializati care se intorc in Slatina

### *5. Administratie publica performanta*

- Numar de noi politici locale
- Numarul Master-planurilor de dezvoltare propuse
- Gradul de absorbtie a proiectelor europene
- Numarul de proiecte finalizate efectiv cu ajutorul FS

### *6. Protectia mediului*

- Nivelul emisiilor de carbon generate de operarea serviciilor publice
- Suprafata verde nou creata la nivel urban
- Numarul de accesari a spatilor verzi publice
- Numar de intalniri de constientizare cu principalii poluatori
- Numar de spatii publice valorificate
- Proiecte in parteneriat public privat pentru protectia mediului
- Numarul de proiecte de reducere a poluarii industriale
- Numarul de imbolnaviri generate de poluarea industriala
- Numarul campaniilor de constientizare si informare
- Nivelul intensitatii energetice



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

### **2. Analiza situatiei existente**

Planul de Mobilitate Urbana Durabila in Municipiul Slatina a presupus realizarea unor cercetari de teren care sa surprinda situatia actuala si principalele tendinte privind mobilitatea. Au fost necesare:

- O ancheta in gospodarii, pe un esantion de minim 1% din populatia Municipiului. S-a desfasurat in perioada 18.01.2017 – 1.02.2017
- Ancheta de trafic, avand ca scop identificarea volumului si structurii fluxurilor de transport. In cadrul acestei anchete au fost realizate si masuratori pentru durata de deplasare pe raza Municipiului Slatina. S-a desfasurat in perioada 23.01.2017-29.01.2017
- Ancheta origine – destinatie, care a oferit informatii privind originea si destinatia calatoriilor surprinse in trafic, scopul calatoriilor si gradul de incarcare al autovehiculelor. S-a desfasurat in perioada 2.02.2017-5.02.2017

Cercetarile de teren au fost realizate de S.C. DEVLINK COMTECH TECHNOLOGIES SRL si au fost coordonate de Nicolae Mardari, lector universitar. Printre studiile similare amintim: „Caracteristicile fortei de munca in regiunea Sud-Vest Oltenia”, ISBN 978-973-0-09059-8, „Eficienta politiciilor de securitate sociala”, ISBN 978-973-0-10346-5, „Mobilitatea fortei de munca”, ISBN 978-973-0-12352-4.

Din echipa de cercetare au facut parte: Adrian Batica, Dinu Robert, Ghenea Minodor, Paula Grigore

#### **2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densitatilor de populatie si a activitatilor economice**

##### **2.1.1. Contextul national, regional si judetean**

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

În ceea ce privește distribuția populației regiunii în profil teritorial, cea mai mare pondere a populației cu domiciliu sau resedinta în mediul rural se gaseste în județul Olt: 59,2%, urmat de județul Valcea 54,4%. Ponderea cea mai scăzuta a



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

populatiei din mediul rural este in judetul Dolj: 45,9%. (Sursa: Anuarul Statistic al Romaniei, 2011).

Conform tipologiei urban-rural utilizata de Eurostat, regiunea Sud-Vest Oltenia are un caracter preponderent rural. Organizarea administrativa este urmatoarea: 40 de orase dintre care 11 sunt municipii, 408 comune si 2070 de sate, dintre care 121 apartin de orase sau municipii. Numarul cel mai mare de orase este in judetul Valcea: 11 orase dintre care 2 municipii, iar numarul cel mai mic in judetul Mehedinți: 5 orase dintre care 2 municipii.

In analiza economica a mediului urban din cadrul Planului de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia 2014-2020 se precizeaza: „Sub aspect economic, exista orase care poseda o structura economica polifunctionala – in special, municipiile resedinta de judet, si orase cu o structura economica precara – avem in vedere, cu deosebire, pe cele monoindustriale, acestea fiind si majoritare. Mediul economic anemic genereaza nu doar un nivel de trai scazut, dar si o migrare a populatiei catre localitatile cu capacitat de absorbtie a fortelei de munca si catre alte tari din Europa ori din lume”.

Regiunea Sud-Vest Oltenia inregistreaza cea mai mica valoare a PIB-ului dintre toate regiunile Romaniei: 11,288 miliarde de euro in anul 2014. Tabelul urmator prezinta evolutia PIB pe fiecare dintre cele 8 regiuni ale tarii in perioada 2010-2014.

***Tabelul 2.1.1 Evolutia PIB pe regiuni de dezvoltare, 2010-2014, miliarde euro.***

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

*Sursa: EUROSTAT*

Raportat la numarul de locuitori, PIB-ul regiunii Sud-Vest Oltenia este penultimul din tara, depasind doar valoarea PIB-ului pe locuitor inregistrata in regiunea Nord-Est.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

**Tabelul 2.1.2 Evolutia PIB-ului raportat la populatie, 2010-2014, la paritatea puterii de cumparare**

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

*Sursa: EUROSTAT*

Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia caracterizeaza specificul economic al regiunii si viziunea generala de dezvoltare astfel: "Specificul economiei Regiunii Sud Vest Oltenia este industrial-agrar, contributia industriei la realizarea PIB fiind majora iar populatia ocupata in agricultura reprezinta jumatate din totalul populatiei ocupate. Tinand seama de avantajele comparative si competitive ale fiecarui judet se poate preconiza o concentrare a acestora pe anumite domenii si activitati, tinand seama si de exigentele impuse de criteriile complementaritatii si competitivitatii. Se intlege ca activitatile trebuie sa aiba drept comandamente esentiale: dezvoltare inteligenta, dezvoltare bazata pe cunoastere, dezvoltare durabila. De asemenea, trebuie avut in vedere necesitatea pastrarii specificitatii si traditiei locale, acestea putand deveni un puternic avantaj competitiv: produse specifice zonei locale originale, sanatatea oamenilor si protectia mediului fiind in centrul atentiei"<sup>11</sup>.

Profilul economic al fiecarui judet in parte din cadrul regiunii este conturat astfel in Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia:

- a. *Dolj: este centru universitar regional cu impact national si are specific in energie termo, sector auto, masini agricole, agricultura ecologica. In mediul urban isi desfasoara activitatea 84,6% dintre agentii economici, localizati in principal in municipiul Craiova (91,7%). Majoritatea agentilor economici activeaza in mediul urban iar regiile autonome in exclusivitate in mediul urban. Din totalul de 12.508 agenti economici in Dolj, 10.583 activeaza in mediul urban si 1925 in mediul rural. Dintre acestia, 9647 in Craiova, 236 in Bailesti,*

---

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*235 in Calafat, 32 in Bechet, 111 in Dabuleni, 240 in Filiiasi si 82 in Segarcea. Dupa clasa de marime, marea majoritate a intreprinderilor active se inscriu in categoria micro si mici, cu o pondere de 97,7%.*

- b. Olt: industria metalelor neferoase, produse si subansamble auto, productie grau , porumb, rapita, vin. Economia judetului are ca reprezentant de frunte industria metalurgica, respectiv cea a producerii aluminiului prin electroliza bauxitei si prelucrarii acestuia in piese si profile destinate diverselor intrebuintari industriale sau casnice.*
- c. Gorj: are dezvoltate sectoarele materialelor de constructii, energie termo, industrie extractiva, pomicultura, zootehnie, turism montan, artizanat. Economia judetului Gorj are ca promotor industria extractiva si cea producatoare de energie electrica prin arderea carbunelui. Aceste doua industrii ocupa cea mai mare parte a populatiei ocupate in industrie si contribuie in cea mai mare parte la realizarea PIB-ului judetului; scaderea continua a cantitatii de energie produsa prin arderea carbunelui (pretul ridicat al acestui tip de energie, contractarea necesarului din tara datorita schimbarii profilului tehnologic trecandu-se la tehnologii cu un consum redus energetic, cresterea ponderii producerii energiei din surse regenerabile si din surse nucleare) va crea importante probleme in structura economica si sociala a judetului.*
- d. Mehedinți: are dezvoltate sectoarele energie hidro, constructii navale, viticultura, turism dunarean. Economia judetului este sustinuta, in cea mai mare parte de productia de energie electrica in hidrocentralele de pe Dunare; acest tip de producere a energiei va dainui, utilizarea cu eficienta a surselor regenerabile de energie fiind un obiectiv major al dezvoltarii durabile spre care tinde si Romania.*
- e. Valcea: are dezvoltate sectoarele chimie, pomicultura, legumicultura, turism balnear. Fanionul economiei judetului este industria chimica care, in principal prelucreaza rezervele locale de sare. In afara de produsele care utilizeaza drept materie prima sare se produc substante anorganice de sinteza utilizabile ca materii prime in diverse industrii.*

In cadrul analizei SWOT realizate in cadrul Planului de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia se constata, printre altele:

1. Puncte tari:
  - a. conectivitatea si accesibilitatea regiunii, fiind regiune de tranzit intre Banat si Muntenia, traversata de 3 Axe prioritare ale retelei europene de transport



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

- b. cel mai mare producator de energie din Romania, atat prin exploatarea potentialului apelor curgatoare care traverseaza regiunea : fluviul Dunarea, raurile Jiu si Olt, cat si prin faptul ca aproape de zonele miniere Motru – Valea Jiului functioneaza doua din cele mai mari centrale termoelectrice din Romania: Rovinari si Turceni
- c. Fluiul Dunarea, o resursa importanta pentru industrie si turism. Dunarea reprezinta frontiera naturala a regiunii cu Serbia si Bulgaria, pe o lungime de peste 387 km si constituie Axa prioritara TEN-T 18. De asemenea, Dunarea reprezinta o resursa importanta pentru turism, porturile dunarene Orsova, Drobeta TurnuSeverin si Calafat, urmand sa figureze pe lista vaselor de croaziera straine ce vor circula pe Dunare.
- d. Zone de concentrare a industriei moderne: Slatina - aluminiu, cu numeroase investitii de capital International, Ford – a doua mare companie de automobile din Romania.
- e. Existenta fortei de munca cu o buna educatie initiala

### 2. Puncte slabe:

- a. Infrastructura de transport insuficient dezvoltata. Nu exista un drum expres sau o autostrada in regiune; DN 65 Craiova-Slatina-Pitesti nu corespunde cerintelor europene in ceea ce priveste transportul de calatori si marfuri.
- b. Regiune rurala cu o pondere mare a populatiei ocupate in agricultura si o rentabilitate scazuta a activitatilor agricole datorata faramitarii terenurilor, unitatilor productive mici, mecanizarii reduse etc;
- c. Infrastructura de utilitati si mediu insuficient dezvoltata (apa, canalizare, epurare, gaze, managementul deseurilor, comunicatii), in mediul rural, dar si in multe orase;
- d. Infrastructura de afaceri in stadiu incipient de dezvoltare (inclusiv pentru agricultura). Infrastructura de afaceri a regiunii Oltenia este formata din doua parcuri industriale operationale, situate in judetul Dolj la Craiova, si in judetul Gorj la Sadu si 5 incubatoare de afaceri. Cele 5 incubatoare de afaceri reprezinta 26% din totalul incubatoarelor active.
- e. Ultimul loc in tara ca si numar de IMM-uri in regiune si cel mai mic numar de IMM-uri cu capital strain din tara. Cu 32.500 unitati locale active la nivelul anului 2011 regiunea Sud-Vest Oltenia se afla pe ultimul loc din cele opt regiuni din punct de vedere al numarului IMM. Microintreprinderile reprezinta 86,77 % din numarul total de IMM-uri.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 3. Oportunitati:

- a. Potential de exploatare a Dunarii ca un corridor de transport cu cost redus.
- b. Potential crescut pentru turismul montan, rural, balnear, Dunarean, religios etc.
- c. Dezvoltarea sectorului serviciilor va oferi oportunitati pentru crearea de noi locuri de munca.
- d. Disponibilitatea fortelei de munca pentru recalificare si dezvoltarea abilitatilor.

### 4. Amenintari:

- a. Cresterea disparitatilor inter si intraregionale;
- b. Cresterea ratei somajului in urma privatizarii intreprinderilor mari si a restructurarii industriale.
- c. Migratia masiva a tineretului datorita lipsei locurilor de munca.
- d. Problemele acumulate in industria extractiva a carbunelui inca greu de rezolvat.

Conform datelor EUROSTAT, rata ocuparii in regiune este cea mai scazuta din tara: 56,2% in 2015, inregistrand o scadere de aproape 6 procente in 2015 fata de 2014.

**Tabelul 2.1.3 Evolutia ratei ocuparii, Romania profil regional, populatia cu varsta intre 15-64 de ani**

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

*Sursa: EUROSTAT.*



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

In directa corelatie cu rata scazuta a ocuparii, rata somajului in regiune este una dintre cele mai mari din tara, ajungand la 10,1% in 2015.

**Tabelul 2.1.4 Evolutia ratei somajului, Romania profil regional, 2010-2015**

Regiune	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015
Nord-Vest	6.5 <sup>b</sup>	5.1	4.6	4.1	3.8	4.6
Centru	10.3 <sup>b</sup>	10.8	9.5	9.5	9.2	7.4
Nord-Est	5.5 <sup>b</sup>	4.7	4.2	4.4	4.2	3.6
Sud-Est	8.2 <sup>b</sup>	9.6	9.4	9.5	10.4	9.0
Sud Muntenia	— 7.8 <sup>b</sup>	10.0	9.5	9.5	9.0	10.3
Bucuresti Ilfov	— 4.7 <sup>b</sup>	5.6	6.5	8.0	7.2	5.3
Sud-Vest Oltenia	7.3 <sup>b</sup>	6.6	6.1	7.0	6.5	10.1
Vest	6.0 <sup>b</sup>	5.7	5.1	5.2	4.8	5.4

*Sursa: EUROSTAT*

Tabelele urmatoare prezinta evolutia ratei somajului pentru fiecare dintre judetele regiunii Sud-Vest Oltenia.

**Tabelul 2.1.5 Rata somajului 2013, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil judetean**

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

*Sursa: Institutul National de Statistica*

**Tabelul 2.1.6 Rata somajului 2014, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil judetean**

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

*Sursa: Institutul National de Statistica*



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

***Tabelul 2.1.7 Rata somajului 2013, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil judetean***

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

*Sursa: Institutul National de Statistica*

Se constata somajul crescut in judetele Mehedinti (11% in 2015) si Dolj (9,5% in 2015). Rata cea mai scazuta a somajului in regiunea se regasea in 2015 in judetul Valcea – 4,7%. De asememena, din analiza datelor se constata un somaj mai ridicat in randul barbatilor decat in randul femeilor, insa aceasta datorita faptului ca somajul inregistrat este mai des intalnit la barbati.

Si in ceea ce priveste somajul de lunga durata, regiunea Sud-Vest Oltenia inregistreaza unul dintre cele mai ridicate procente din tara.

***Tabelul 2.1.8 Evolutia somajului de lunga durata, Romania profil regional, 2010 – 2015***

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

*Sursa: EUROSTAT*

Conform studiului “Caracteristicile fortei de munca in Regiunea Sud-Vest Oltenia”, cererea de forta de munca salariala in regiunea Sud-Vest are cateva particularitati, printre care: procente mai mari de salariati decat procentul national in industrie, administratie publica, invatamant si sanatate, procent raportat la numarul total al salariatilor din regiune si procente mai mici in intermedieri financiare, tranzactii imobiliare si inchirieri, comert, hoteluri si restaurante. In celelalte domenii economice, procentul salariatilor din efectivul total al salariatilor pe regiune este



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

relativ acelasi cu procentul national. Astfel, in industrie erau angajate la 31.12.2008 in regiunea Sud-Vest Oltenia 148790 de persoane, reprezentand 34% din efectivul total al salariatilor pe regiune, cu aproximativ 4% mai mult decat procentul national. Diferenta este data in special de industria extractiva, unde lucreaza 5,1% dintre salariatii din regiune, fata de 1,5% la nivelul tarii. Domeniile dezvoltate ale industriei extractive in Sud-Vest Oltenia sunt extractia si prepararea carbunelui, cu 14861 de salariatii si extractia hidrocarburilor si servicii anexe, cu 6443 salariatii. In topul domeniilor din industria prelucratoare pe regiune se afla in 2008 industria alimentara si a bauturilor, cu 3,49% din totalul salariatilor, fabricarea articolelor de imbracaminte, aranjarea si vopsirea blanurilor, cu 3,43% si industria constructiilor metalice si a produselor din metal, cu 2,37% din salariatii, domenii care se afla si in topul national. Specific regiunii este ca pe urmatoarele locuri in topul domeniilor din industria prelucratoare ca dimensiune a cererii de forta de munca se afla fabricarea substantelor si produselor chimice, cu 1,87% din salariatii si industria metalurgica, cu 1,39% din salariatii.

Procente mai mari din totalul salariatilor pe regiune, raportat la procentul national, le inregistreaza si administratia publica – 5,45% pe regiune fata de 4,26% la nivel national, invatamantul – 9,1% pe regiune fata de 7,87% la nivel national si sanatatea – 8,63% pe regiune fata de 7,32% la nivel national.

In comert lucreaza 15,2% din salariatii in regiunea Sud-Vest Oltenia, fata de 17,3% la nivel national, iar in hoteluri si restaurante 1,95% fata de 2,33% la nivel national. In transport, depozitare si comunicatii sunt angajati pe regiune 5,4% din totalul salariatilor, fata de 6,8% la nivel national, in intermediari financiare 1,54% fata de 2,2%, iar in tranzactii imobiliare si inchirieri 5,7% fata de 7,77% la nivel national.

Specificul cererii de forta de munca in judetul Dolj este reprezentat de ponderea mai mare decat la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia – mai mare, de asemenea si decat ponderea la nivel national – a industriei mijloacelor de transport rutier, a industriei de masini si aparate electrice si a fabricarii produselor textile. La nivelul regiunii Sud-Vest, judetul Dolj se remarcă printr-un procent mai mare al salariatilor din comert si din sectorul intermediilor financiare. In Dolj sunt angajati intr-un procent mai mic decat in regiune in sectoarele: industrie extractiva, fabricarea articolelor de imbracaminte, energie electrica, gaze si apa, constructii, hoteluri si restaurante si administratie publica. Astfel, sectoarele cu cel mai ridicat procent de salariatii din totalul salariatilor in Dolj sunt industria – cu 28,9% si comertul, cu 21,6%. Procentul mai mic pe total industrie fata de regiunea Sud-Vest se datoreaza numarului mai mic de salariatii in industria extractiva, comparativ cu alte judete din regiune – 1742 de salariatii la 31.12. 2008, reprezentand doar 1,23% din totalul salariatilor din judet.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

In industria prelucratoare, ramura industriei alimentare si a bauturilor atragea in 2008 cei mai multi salariati: 5041, reprezentand 3,6% din totalul salariatilor din judet. Este urmata de fabricarea articolelor de imbracaminte, cu 3828, adica 2,73% si industria de masini si aparate electrice, cu 3767 de salariati, respectiv 2,69% din numarul total al salariatilor. Fabricarea produselor textile urmeaza in top, cu 2822 angajati, adica 2,01% si industria constructiilor metalice si a produselor din metal cu 2764 de angajati – 1,97%. Judetul Dolj are un procent mai mare de salariati decat procentul pe regiunea Sud-Vest si in comert - 21,6% in Dolj fata de 15,2% pe regiune si in intermediari financiare – 1,73% in Dolj fata de 1,54% pe regiune.

Principalele caracteristici ale cererii de forta de munca in judetul Gorj sunt: procent mai mare de salariati decat procentul national in industria extractiva, in industria constructiilor metalice si a produselor din metal, in industria de masini si echipamente, in fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice si in energie electrica, termica, gaze si apa. Procent mai mic de salariati decat procentul national se inregistreaza pe totalul industriei prelucratoare, in comert si in intermediari financiare. Astfel, in industria extractiva erau la 31.12.2008 15645 de salariati, ceea ce reprezinta 18,7% din totalul salariatilor din judet. Primele cinci ramuri din industria prelucratoare sunt industria constructiilor metalice si a produselor din metal – 2993 de salariati, reprezentand 3,59% din totalul salariatilor din judet, industria de masini si echipamente – 2673 de salariati, reprezentand 3,21% din totalul salariatilor, industria alimentara si a bauturilor – 1959 de salariati, reprezentand 2,35% din totalul salariatilor, fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice – 1489 de salariati, reprezentand 1,78% din total si fabricarea articolelor de imbracaminte, aranjarea si vopsirea blanurilor – 1090 de salariati reprezentand 1,30% din totalul salariatilor. De asemenea, specific judetului este o cerere mai mare decat in plan national pentru salariati in sectorul energiei electrice si termice, gaze si apa – 5033 de salariati, reprezentand 6,04% din totalul salariatilor din judet. Industria prelucratoare angajeaza cu 10% mai putine persoane decat la nivel national – 13115 salariati, reprezentand 15,7% din totalul salariatilor in judet. Comertul este mai slab reprezentat – cu doar 11,2% din salariati, la fel si intermediile financiare cu 1,29%.

Judetul Mehedinți se distinge printr-un procent mai mare de salariati decat media nationala pe ramura in industria altor mijloace de transport, in fabricarea substantelor si a produselor chimice si in fabricarea lemnului. De asemenea, sunt mai multi salariati decat media nationala pe ramura in constructii. Mai putini salariati sunt in comert, intermediari financiare si in hoteluri si restaurante. Astfel, in industria altor mijloace de transport erau angajate la 31.12.2008 4546 de persoane, reprezentand 8,94% din totalul salariatilor din judet. In topul ramurilor din industria prelucratoare cu cei mai multi salariati urmeaza industria alimentara si a bauturilor, cu 1558 salariati, reprezentand 3,06% din totalul salariatilor, fabricarea articolelor de



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

imbracaminte, aranjarea si vopsirea blanurilor – 1552 de salariati, adica 3,05% din total, fabricarea substantelor si produselor chimice – 1786 de salariati, adica 3,51% din total. Fabricarea lemnului si a produselor din lemn si pluta, cu exceptia mobilei este si ea in top, cu 1,38% din totalul salariatilor.

Principala caracteristica a cererii de forta de munca in judetul Olt o reprezinta procentul mai mare de salariati in industria prelucratoare (34,7% din totalul salariatilor din judet in anul 2008, doar 26,3% fiind procentul la nivel national). In topul activitatilor industriei prelucratoare ca numar de angajati se afla fabricarea articolelor de imbracaminte, aranjarea si vopsirea blanurilor, cu 9,47% din totalul angajatilor in Olt – 3,68% la nivel national. Urmeaza industria metalurgica, cu 7,45%, fata 0,89% la nivel national si industria altor mijloace de transport cu 5,01% fata de 1,18% la nivel national. Printre ramurile industriei prelucratoare ce atrag un numar mare de salariati in judetul Olt se numara industria alimentara si a bauturilor cu 3,09% dintre salariati si fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice cu 2,38%. Un procent mai mare de salariati decat la nivel national se inregistra in 2008 si in domeniul constructiilor – 10,8% fata de o medie nationala de 8,69%. Un procent mai mic de salariati decat media la nivel national se inregistra la 31.12.2008 in sectorul comertului – 10,43% in Olt fata de 17,3% la nivel national, in transport, depozitare si comunicatii – 4,13% fata de 6,82%, in intermedieri financiare – 1,40% fata de 2,20% si in tranzactii imobiliare, inchirieri – 3,14% fata de 7,77% la nivel national. Energia electrica si termica, gaze si apa atrage in judetul Olt cu 4 procente mai mult decat media nationala pe ramura – 3130 de salariati, adica 6,15% din totalul salariatilor pe judet.

Trasaturile specifice cererii de forta de munca in judetul Valcea sunt, in linii mari, ponderea crescuta din totalul salariatilor a celor care lucreaza in fabricarea substantelor si a produselor chimice – 5,6% in Valcea fata de 0,87% la nivel national si la fel in domeniul energiei electrice si termice, gaze si apa – 4,3% in Valcea fata de 2,31% la nivel national. Peste procentul national din acest punct de vedere se ridica in 2008 si industria alimentara si a bauturilor – 5,01% in Valcea fata de 3,67% la nivel national, industria constructiilor metalice – 3,31% in Valcea fata de 1,91% la nivel national si productia de mobilier si alte activitati industriale – 1,97% in Valcea fata de 1,77% la nivel national. De asemenea, ponderea salariatilor in constructii din totalul salariatilor in judet era in 2008 cu 2 procente mai mare decat ponderea la nivel national – 10,6% fata de 8,6% la nivel national. In medie mai putini angajati decat media nationala pe ramura se cifrau in 2008 in sectorul comertului – 15,8% fata de 17,3% la nivel national, in transporturi, depozitare si comunicatii – 4,45% fata de 6,82% si in intermedieri financiare – 1,5% fata de 2,2% la nivel national.

In studiul “Caracteristicile fortei de munca in Regiunea Sud-Vest Oltenia”, analiza structurii ocuparii populatiei releva cateva caracteristici. Astfel, in regiunea



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Sud-Vest Oltenia erau, in anul 2009, 1031494 persoane ocupate. Cel mai mare procent se regaseste tot in grupa de varsta 35-44 de ani – 266562, reprezentand 25,84% din totalul populatiei ocupate in regiune. Se remarca un procent mai mare in Sud-Vest Oltenia al persoanelor ocupate de 65 de ani si peste decat procentul national – 8,9% fata de 4,7% la nivel national. Categoriile de varsta cele mai vulnerabile sunt, ca si pe totalul tarii, tinerii cu varste cuprinse intre 15 si 24 de ani – reprezinta pe regiune doar 7,8% din totalul populatiei ocupate si persoanele cu varsta apropiata de varsta de pensionare, intre 55 si 64 de ani, care reprezinta doar 13,7% din totalul populatiei ocupate.

Cu studii superioare sunt ocupate in regiune 142351 persoane, reprezentand 13,8% din totalul populatiei ocupate, cu aproape doua procente mai putin decat media nationala. Ponderea cea mai mare a persoanelor cu studii superioare este in categoria de varsta 25-34 de ani – 22,5% din totalul categoriei.

Persoane ocupate cu studii medii in Sud-Vest Oltenia sunt 558464, reprezentand 54,1% din totalul populatiei ocupate pe regiune. Cifra arata ca in Sud-Vest Oltenia sunt ocupate cu cinci procente mai putin persoane cu studii medii decat la nivel national, ca pondere in totalul populatiei ocupate. Pe grupe de varsta, persoanele cu studii medii sunt preponderent ocupate in categoria 35- 44 de ani – 72,07% din totalul populatiei ocupate pe aceasta grupa de varsta. Persoane cu pregatire scazuta sunt ocupate in regiune 330679, ceea ce inseamna o pondere de 32,05%, cu opt procente peste media la nivel national.

Ca si la nivel national, procentul cel mai mare al persoanelor ocupate cu pregatire scazuta se regaseste in categoria de varsta 55-64 de ani. Distributia ocuparii pe sexe in regiune respecta in linii mari situatia la nivel national – sunt ocupati cu 9% mai multi barbati decat femei. Ponderea femeilor angajate cu studii superioare este mai mare decat cea a barbatilor, iar ponderea barbatilor ocupati cu studii medii este mai mare decat cea a femeilor.

Distributia urban – rural a ocuparii releva diferente notabile in regiunea Sud-Vest Oltenia fata de nivelul national. Astfel, procentul de persoane ocupate in rural este de 57,5% din totalul populatiei ocupate pe regiune, fata de 45,5% la nivel national. In urban – 42,4% fata de 54,4% la nivel national. Se observa ca ponderea persoanelor cu studii superioare din mediul urban in regiune depaseste ponderea la nivel national. De asemenea, datele releva ca persoanele din categoria de varsta 55-64 de ani sunt ocupate in procent mai mare in mediul rural decat in mediul urban.

Acelasi studiu – “Caracteristicile fortei de munca in regiunea Sud-Vest Oltenia” surprinde particularitatile structurii populatiei ocupate dupa statutul occupational in regiune. Astfel: Regiunea Sud-Vest Oltenia se remarca printr-un procent mai mic decat cel national al salariatilor in totalul populatiei ocupate –



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

51,28% fata de 67,21% la nivel national. De asemenea, sunt si mai putini patroni – ei reprezinta doar 0,82% din totalul populatiei ocupate, fata de 1,42% la nivel national. In Sud-Vest Oltenia sunt, in schimb, un procent mai mare de lucratori pe cont propriu – 23,19% si un procent foarte mare de lucratori familiali neremunerati – 24,6% din totalul populatiei ocupate, fata de 11,9% la nivel national.

Agricultura este activitatea economiei nationale care atrage si in Sud-Vest Oltenia cea mai mare parte a populatiei ocupate, insa intr-o pondere mult mai mare decat ponderea nationala – 47,12% din populatia activa a regiunii este antrenata in activitati economice care tin de agricultura, fata de 29,09% cat este procentul national. Urmeaza industria prelucratoare, cu 12,1% din totalul populatiei in regiune si comertul, cu 10,02%.

Pe diviziunea urban – rural, in regiunea Sud-Vest Oltenia se observa aceeasi pondere crescuta a salariatilor si a patronilor in urban, iar a lucratorilor pe cont propriu si a lucratorilor familiali neremunerati in rural, fara insa ca procente sa fie sensibil diferite de media nationala.

### **2.1.2. Contextul local (Municipiul Slatina)**

In acest subcapitol sunt prezentate principalele tendinte socio-economice si de dezvoltare urbana ale Municipiului Slatina si satelor aparținatoare, fiind evidențiate datele referitoare la populatia existenta, distributia populatiei, tendintele demografice, structura populatiei pe grupe de varsta si densitatea populatiei.

Municipiul Slatina este resedinta județului Olt, județ situat la granita Romaniei cu Bulgaria, fiind si cel mai mare municipiu al acestuia.

Fiind situat pe malul stang al raului Olt, orasul este localizat intre Craiova (51km) si Pitesti (70km), de-a lungul drumului european E574. Municipiul este astfel situat la o distanta de aproximativ doua ore de Bucuresti (190km), doua treimi din drum fiind reprezentat de autostrada A1.

Cel mai apropiat aeroport este cel din Craiova, ce asigura zboruri frecvente spre destinații din Italia, Spania, Germania si Marea Britanie.

In zona periurbana a Slatinei se pot distinge doua zone cu comportament demografic si nivel de dependenta fata de oras diferite, separate de cursul raului Olt. Astfel, avem localitatile de pe malul vestic, cu o evolutie recenta favorabila (ex.Slatioara) - avand ca punct tare traversarea de catre DN64- si localitatile situate in partea estica a Oltului, care au cunoscut stagnare sau descresteri demografice, fiind caracterizate de o accesibilitate si atractivitate mai reduse si o dependenta mai ridicata fata de Slatina.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Localitatile din zona de influenta a Slatinei, in numar de 20, constituie astfel un areal denumit zona functionala a Slatinei. Lista acestora precum si relatiile in teritoriu dintre ele au fost detaliate in capitolul 1.1 Scopul si rolul documentatiei, Aria geografica supusa studiului.

Suprafata administrativa a municipiului Slatina este de 53,93 km<sup>2</sup>, avand o populatie de 87.361 persoane in anul 2011, in scadere fata de 90.773 persoane in anul 2002. Municipiul Slatina concentra in 2014 aproximativ 52% din populatia urbana a judetului Olt, in crestere cu 10% fata de anul 2002, ceea ce indica o consolidare a municipiului ca centru judetean, in contextul scaderii demografice mai accentuate in restul oraselor din judet.

In tabelul urmator sunt prezentati principaliii indicatori socio-economici la nivelul Municipiului Slatina, dar si la nivelul judetului, regiunii si nivel national pentru anul 2016.

**Tabelul 2.1.9 Principaliii indicatori socio-economici, anul 2016**

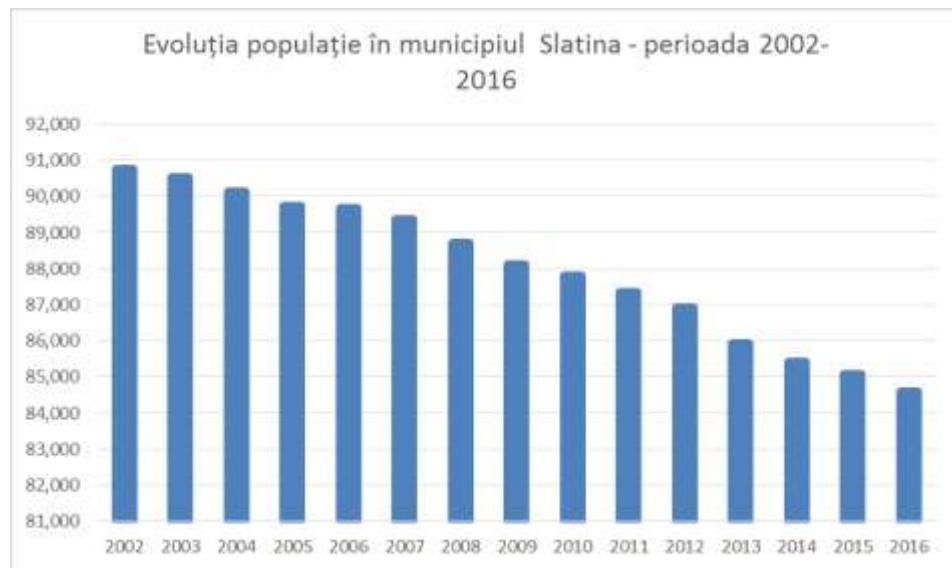
Anul 2016	Populatie (nr.locuitori)	Suprafata totala (km <sup>2</sup> )	Densitatea populatiei (locuitori/km <sup>2</sup> )
Municipiul Slatina	84.593	53,93	1568,57
Jud.Olt	415.572	5.498	75,58
Regiunea Sud-Vest	2.005.253	29.212	68,64
Romania	22.298.253	238.391	93,53

*Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online; Wikipedia*

Conform bazei de date INS Tempo online, evolutia demografica a Municipiului Slatina a inregistrat o scadere in intervalul 2002 – 2016, de la 90.773 locuitori in 2002, la 84.593 locuitori, in 2016, asa cum rezulta si din graficul urmator, tendinta de scadere fiind similara cu cea inregistrata la nivel national, regional si judetean.



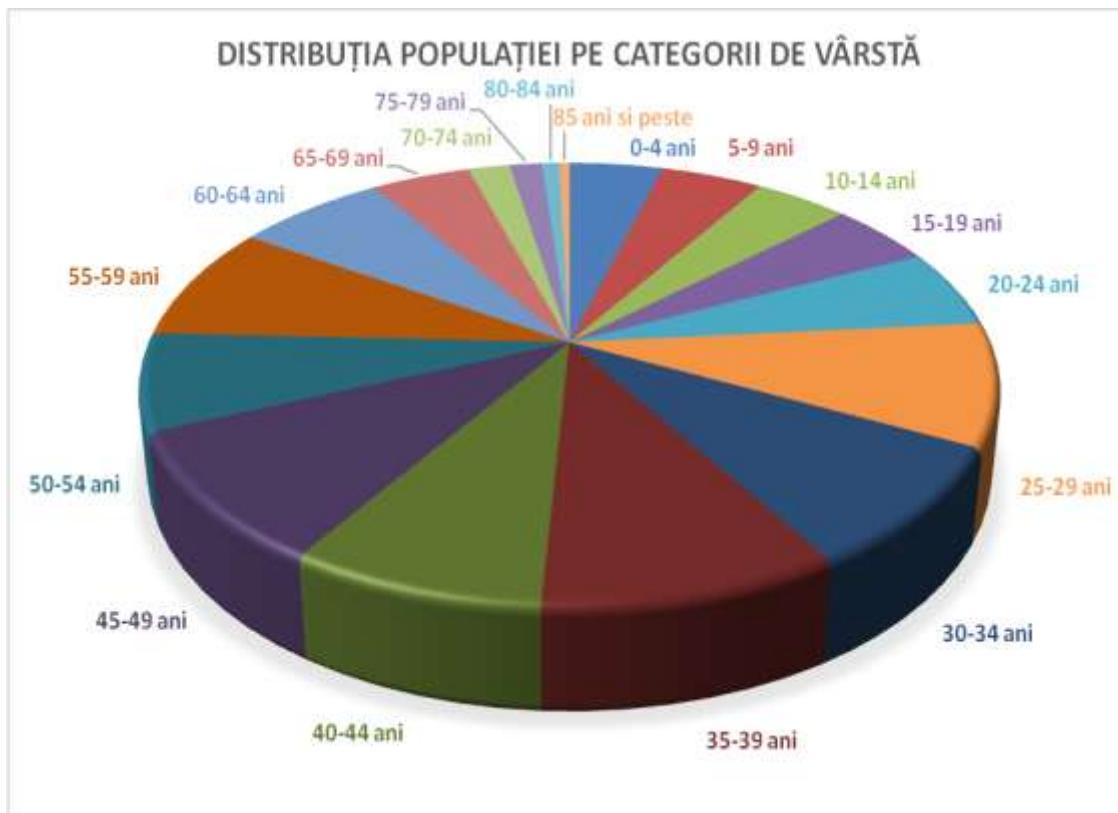
## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.1.1 Evolutia populatiei, Mun.Slatina, 2002-2016**

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online

Distributia pe categorii de varsta a populatiei pentru anul 2016 este prezentata in graficul de urmator.



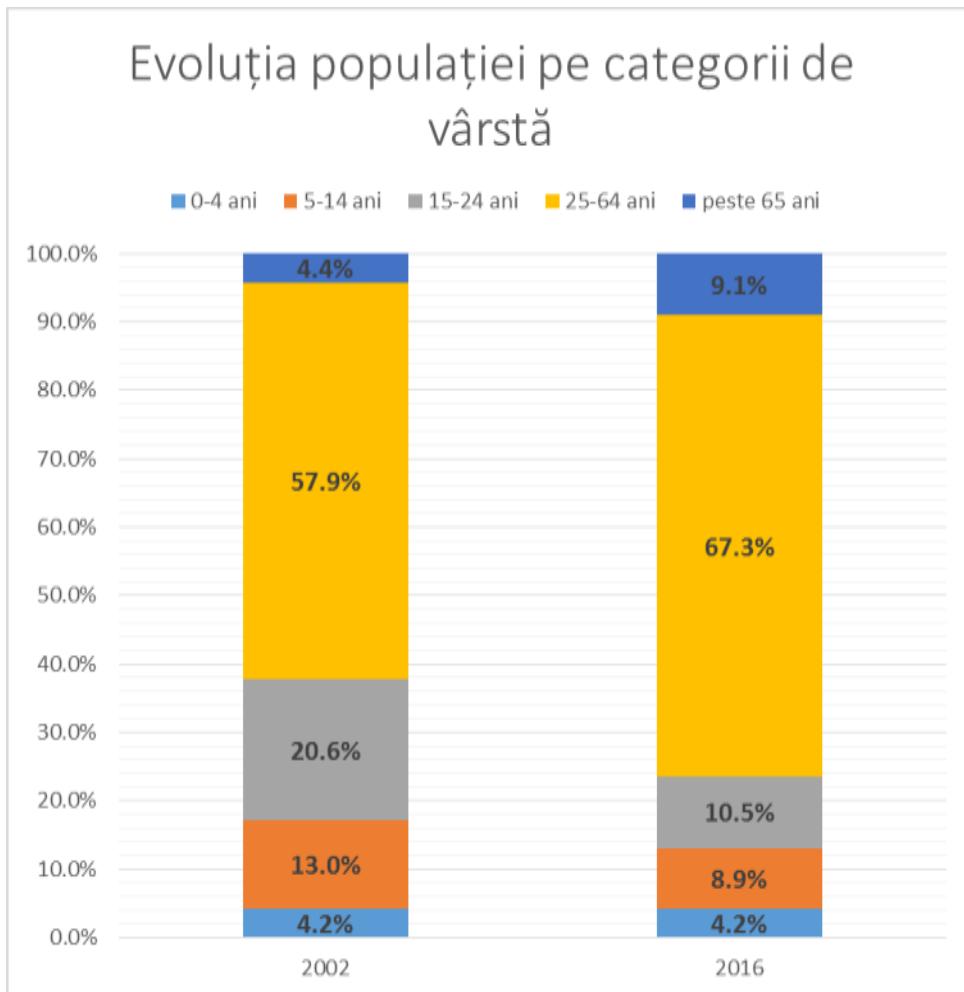
**Figura 2.1.2 Distributia pe categorii de varsta a populatiei Municipiului Slatina**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online

In graficul urmator este evidențiata evoluția repartitiei populatiei pe categorii de varsta, fiind insa utilizate intervalele care au semnificatie asupra aspectelor legate de mobilitate, prin prisma ocupatiei persoanelor respective (elev, student, salariat, pensionar).



**Figura 2.1.3 Evolutia populatiei pe categorii de varsta**

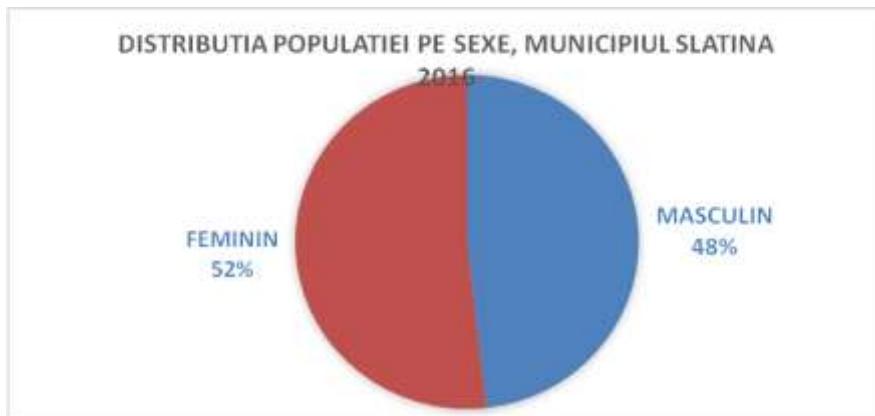
Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online

Din analiza graficului reprezentand evolutia populatiei pe grupe de varsta, se constata ca populatia Municipiului Slatina prezinta tendinta generala a sporului natural negativ, conducand la o populatie preponderent adulta, in crestere in special in segmentul peste 65 de ani.



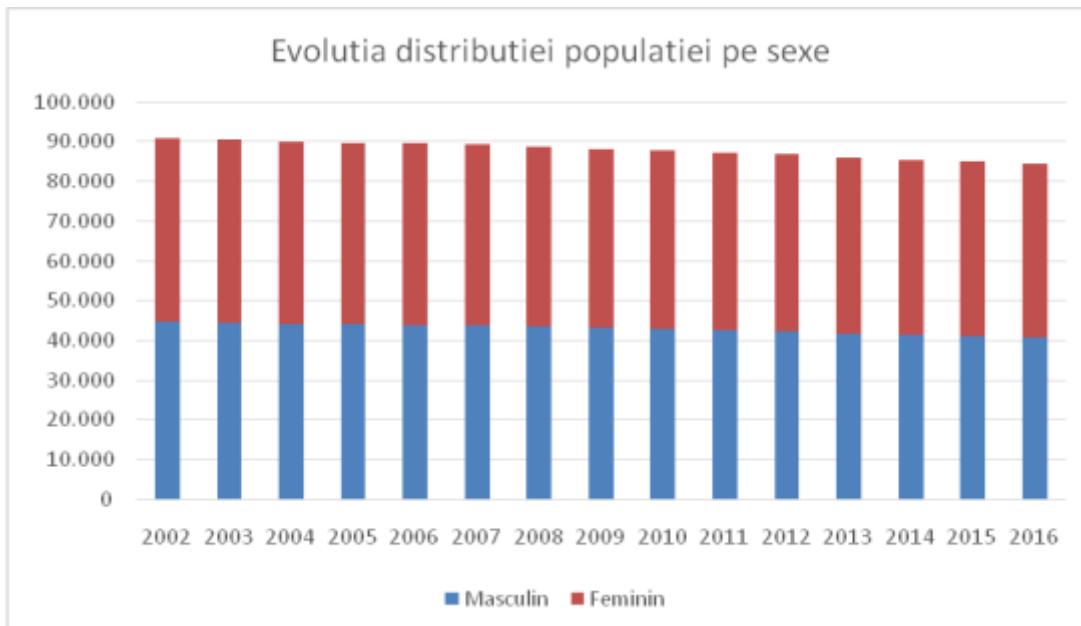
## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

In ceea ce priveste repartitia populatiei pe sexe, se observa o preponderenta a populatiei de sex feminin, care se pastreaza pe toata perioada analizata, dupa cum se remarcă și în graficele urmatoare.



**Figura 2.1.4 Distributia populatiei pe sexe, Municipiul Slatina 2016**

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online



**Figura 2.1.5 Evolutia distributiei populatiei pe sexe, Municipiul Slatina 2002-2016**

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online

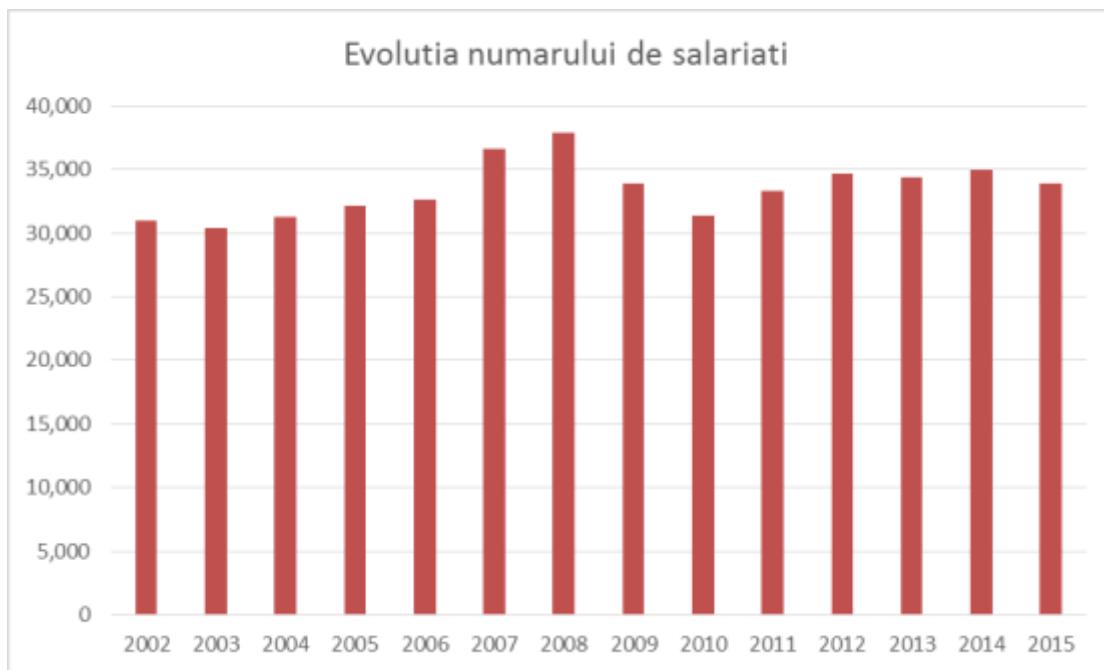
Structura forței de muncă este în strânsă legătură cu dinamica populatiei, având prin urmare un impact puternic și asupra mobilității. Din punct de vedere statistic,



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

populatia activa reprezinta acea parte a populatiei care se incadreaza in limitele legale de varsta si sanatate pentru a putea fi angajata la un moment dat. Populatia ocupata este indicatorul care masoara doar acea parte din populatia activa care lucreaza efectiv in economie.

Evolutia numarului de salariati pana in anul 2015 este prezentata in graficul de mai jos. Dupa cum se observa, evolutia a fost oscilanta, dar in ultimii ani de analiza numarul a ramas relativ constant, cu o scadere incepand cu 2015



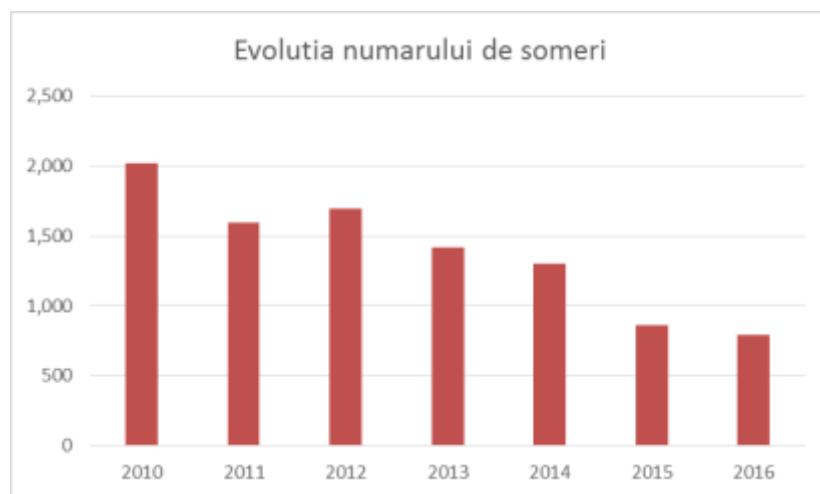
**Figura 2.1.6 Evolutia numarului de salariati, 2002-2015, Municipiul Slatina**

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online

In ceea ce priveste numarul de someri inregistrati in anul 2016, acesta este de 793, intr-o scadere accentuata fata de valorile din anii anteriori, asa cum se observa si in graficul de mai jos, confirmandu-se astfel panta ascendentă a evolutiei economice a Municipiului Slatina:



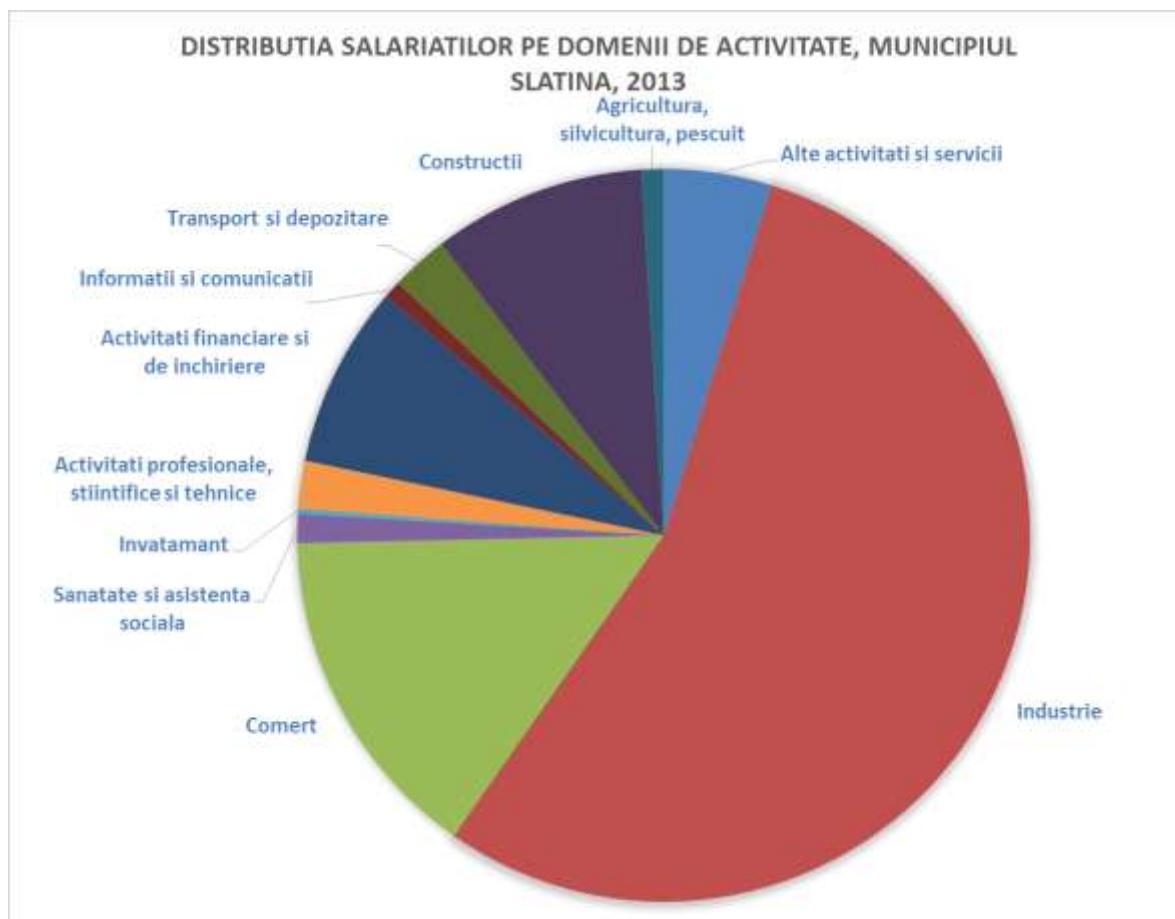
## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.1.7 Evolutia numarului de someri, Municipiul Slatina, 2010-2016**

Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online

Distributia salariatilor pe domenii de activitate este prezentata in graficul de mai jos pentru anul 2009 si anul 2013:



**Figura 2.1.8 Distributia salariatilor pe domenii de activitate, Municipiul Slatina, 2013**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*Sursa: Institutul National de Statistica, baza de date Tempo online*

Din punct de vedere economic, conform datelor furnizate in Strategia pentru Dezvoltare Durabila a Municipiului Slatina 2014-2020, topul primilor 10 agenti economici ai Municipiului Slatina, in functie de cifra de afaceri si numarul de angajati este prezentat in tabelul de mai jos.

Dupa cum se observa, Municipiul Slatina are o economie concentrata in special pe sectorul industrial. Agentii economici mari si foarte mari au cea mai mare contributie la formarea PIB si la angrenarea in campul muncii a salariatilor: sunt 7 firme care au peste 500 de salariati si 6 firme care au intre 250 si 500 de salariati. Sectorul tertiar ocupa al doilea loc ca numar de angajati si este reprezentat in special de IMM-uri cu mai putin de 10 angajati.

Industria prelucratoare inregistreaza cea mai mare cifra de afaceri la nivelul municipiului, corelat si cu numarul cel mai mare de salariati (aproximativ 77% din PIB-ul Slatinei este contributia industriei prelucratoare).

Principalele activitati economice sunt amplasate in zona de est, in platformele industriale, in centrul nou, dar si la iesirea din oras spre Municipiul Ramnicu Valcea. IMMurile sunt amplasate preponderent in interiorul zonelor de locuit, si sunt reprezentate in special de comert si servicii pentru populatie.

In topul firmelor din punctul de vedere al cifrei de afaceri si al numarului de salariati se afla:

1. *ALRO S.A., sectorul industriei prelucratoare – metalurgia aluminiului*
2. *PIRELLI TYRES ROMANIA S.R.L., sectorul industriei prelucratoare – fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer, repararea si refacerea anvelopelor*
3. *TMK ARTROM S.A., sectorul industriei prelucratoare – productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea*
4. *PRYSMIAN CABLURI SI SISTEME S.A., sectorul industriei prelucratoare – fabricarea altor fire si cabluri electrice si electronice*
5. *CORD ROMANIA S.R.L., industria prelucratoare – fabricarea articolelor din fire metalice, fabricarea de lanturi si arcuri*
6. *BENTELER DISTRIBUTION ROMANIA S.A. – comert cu ridicata si cu amanuntul, repararea autovehiculelor si motocicletelor*
7. *PROLYTE PRODUCTS RO S.R.L., sectorul industriei prelucratoare – fabricarea de constructii metalice si parti componente ale structurilor metalice*
8. *DELTA ALUMINIU S.R.L., sectorul industriei prelucratoare + metalurgia aluminiului*



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

9. YAYA SUPER COM S.R.L. – *comert cu ridicata si cu amanuntul, repararea autovehiculelor si motocicletelor*
10. GURAYTEX S.R.L., *sectorul industriei prelucratoare + fabricarea altor articole de imbracaminte*

Conform datelor de la recensamantul din anul 2011, populatia stabila a Municipiului era de 70.293 de locitori, dintre care 35.970 activi (reprezentand 93,06% din populatie). Din populatia activa, 93,06% este populatie ocupata. Populatia inactiva este reprezentata in special de pensionari, elevi si studenti. Rata somajului este foarte scazuta raportata la rata nationala, inregistrand valori apropiate de 1% - chiar si in perioada crizei economice, somajul a inregistrat maxime de 2,5%. Contextul economic genereaza o serie de provocari specifice din punctul de vedere al mobilitatii. Din punct de vedere al retelei rutiere majore, pe langa reteaua interna Slatinei se observa mai multe drumuri drumuri ce penetreaza si traverseaza orasul, acestea fiind descrise in Capitolul 2.2 –Reteaua stradala

- *Fiind amplasat pe malul raului Olt, orasul s-a dezvoltat, in timp, pe doua terase, dintre care una in lunca raului pe care se afla orasul vechi, iar cealalta situata la o cota mai ridicata, pe care s-au dezvoltat orasul nou si zona industriala. Aceste terase sunt separate de versanti abrupti, diferenta de nivel fiind de circa 40 de metri. Acest aspect are si avantaje, in sensul ca orasul este aerisit, dar face dificila alcatuirea unei retele de strazi coerente. Orice extindere a retelei stradale in aceste zone necesita lucrari de consolidare a terenului si construirea de pasaje, viaducte sau sprijiniri.*
- Asadar, conditiile naturale au influentat evolutia in timp a localitatii, multe strazi gasindu-si traseul traseul dupa orientarea vailor si prelungindu-se in teritoriu cu drumuri de interes national sau judetean, legand municipiul Slatina de localitati de pe teritoriul tarii.

Sistemul de transport public urban din Municipiul Slatina este reprezentat de o retea de autobuze si microbuze, care functioneaza atat local, in interiorul orasului, cat si in zona functionala a acestuia, fiind delegat de catre Consiliul Local companiei Loctrans Slatina SA. Din punct de vedere al distributiei retelei de trasee in interiorul orasului, situatia pare echilibrata, existand 26 de trasee care deservesc majoritatea teritoriului. Cu toate acestea, exista si zone neacoperite (nord-vest) si in plus, parcul auto insumeaza doar 10 autobuze, ceea ce duce la un timp de asteptare crescut in statii, diminuarea confortului in timpul deplasarilor si in cele din urma, alegerea altor mijloace de deplasare, in principal autoturismul personal.

Din analiza contextului economic, atat la nivel regional, cat si la nivelul municipiului, se desprind urmatoarele concluzii care privesc mobilitatea:



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

1. *Municiul Slatina era o pozitionare favorabila din punctul de vedere al rutelor de transport, atat nationale cat si europene. In prezent, principala problema la nivel regional, cat si la nivelul municipiului este lipsa autostrazilor. Drumul expres Craiova – Pitesti este o necesitate pentru fluidizarea traficului.*
2. *Caracterul industrial al Municipiului Slatina arata necesitatea investitiilor in infrastructura majora. Firmele mari au nevoie de drumuri bune pentru aprovisionare si pentru desfacere, iar intarzierile datorate blocajelor in trafic, in special in zona Bals, conduc la pierderi financiare majore. Prin realizarea drumului expres va creste considerabil atractivitatea municipiului atat pentru dezvoltarea marilor intreprinderi existente, cat si pentru atragerea de noi investitii.*
3. *Din punctul de vedere al mobilitatii interne, Municipiul Slatina exceleaza in special la capitolul accesibilitate, zonele sale fiind in general bine deservite de reteaua rutiera. Sunt necesare interventii de deviere sau calmare a traficului pe principalele strazi, care inregistreaza fluxuri majore ale circulatiei, si anume Bd.Constantin Brancoveanu, Str.Ionascu, Str.Oituz, Str.Pitesti, Bdul.A.I.Cuza, Str.Cireasov, Str.Artileriei, Str.Ecaterina Teodoroiu, str.Primaverii, str.Libertatii, bd.N.Titulescu, str.Crisan, str.G.Poboran, str.Vintila Voda, str.Cornisei.*
4. *Somajul redus in Municipiul Slatina conduce la concluzia ca o crestere economica viitoare nu poate fi sustinuta decat cu forta de munca provenind din restul judetului. Datorita profilului industrial, concentrate pe industria prelucratoare, necesarul de forta de munca al firmelor va fi in continuare crescut. Solutia este includerea in planul de mobilitate al Municipiului Slatina a unor interventii care sa faciliteze mobilitatea in interiorul zonei functionale, pentru a facilita atragerea fortelei de munca, in special din localitatile rurale invecinate.*
5. *Modelul de dezvoltare, preponderant industrial, conduce si la necesitatea imbunatatirii transportului public, in prezent lipsit de atractivitate in special din cauza timpului mare de deplasare (intervalele mari la care sunt deservite statiile de transport public). Ancheta in gospodarie realizata in cadrul prezentului plan de mobilitate releva dorinta populatiei de a utiliza transportul in comun pentru reducerea costurilor de deplasare. In plus, zona functionala este slab deservita de transportul in comun, ceea ce face dificila atragerea fortelei de munca din localitatile invecinate – costurile de transport sunt in acest moment mult prea mari.*



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

### **2.2. Reteaua stradala**

#### **2.2.1. Infrastructura rutiera**

Pe raza municipiului se intalnesc urmatoarele categorii de strazi:

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

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

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

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

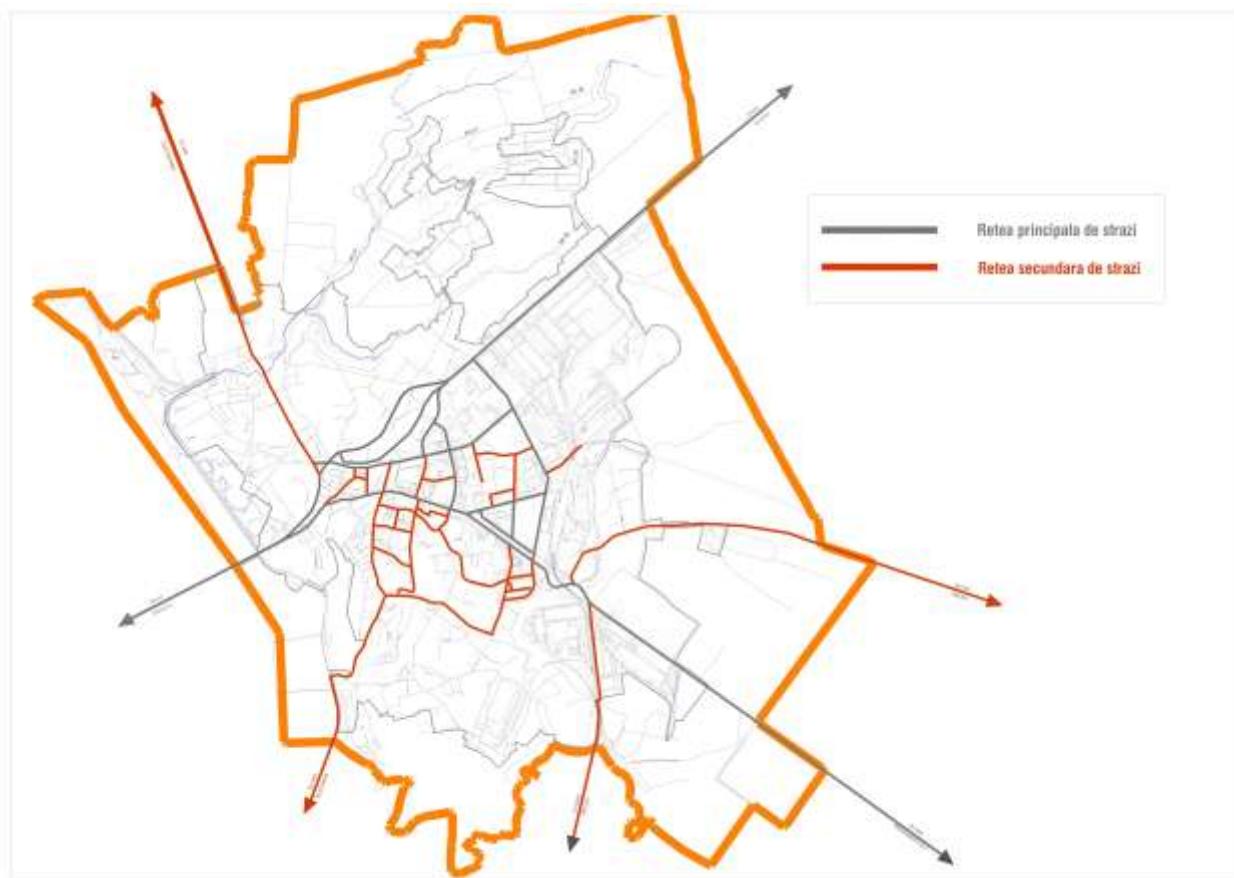
Densitatea de strazi urbane cea mai ridicata se inregistreaza in zona delimitata de strazile Vintila Voda, Independentei, Crisan si Ionascu.

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

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.2.1 Clasificarea retelei stradale din punct de vedere al importantei la nivelul orașului**

Sursa: Analiza consultant

Din punct de vedere al mobilitatii in raport cu principalele centre urbane invecinate, cea mai mare cerere este generata pe relatiile catre si dinspre Craiova, Pitesti si Caracal. Acest aspect genereaza fluxurile majore de circulatie, care produc un impact puternic asupra retelei stradale a municipiului, conducand la o crestere a vitezei de uzura a imbracamintii rutiere.

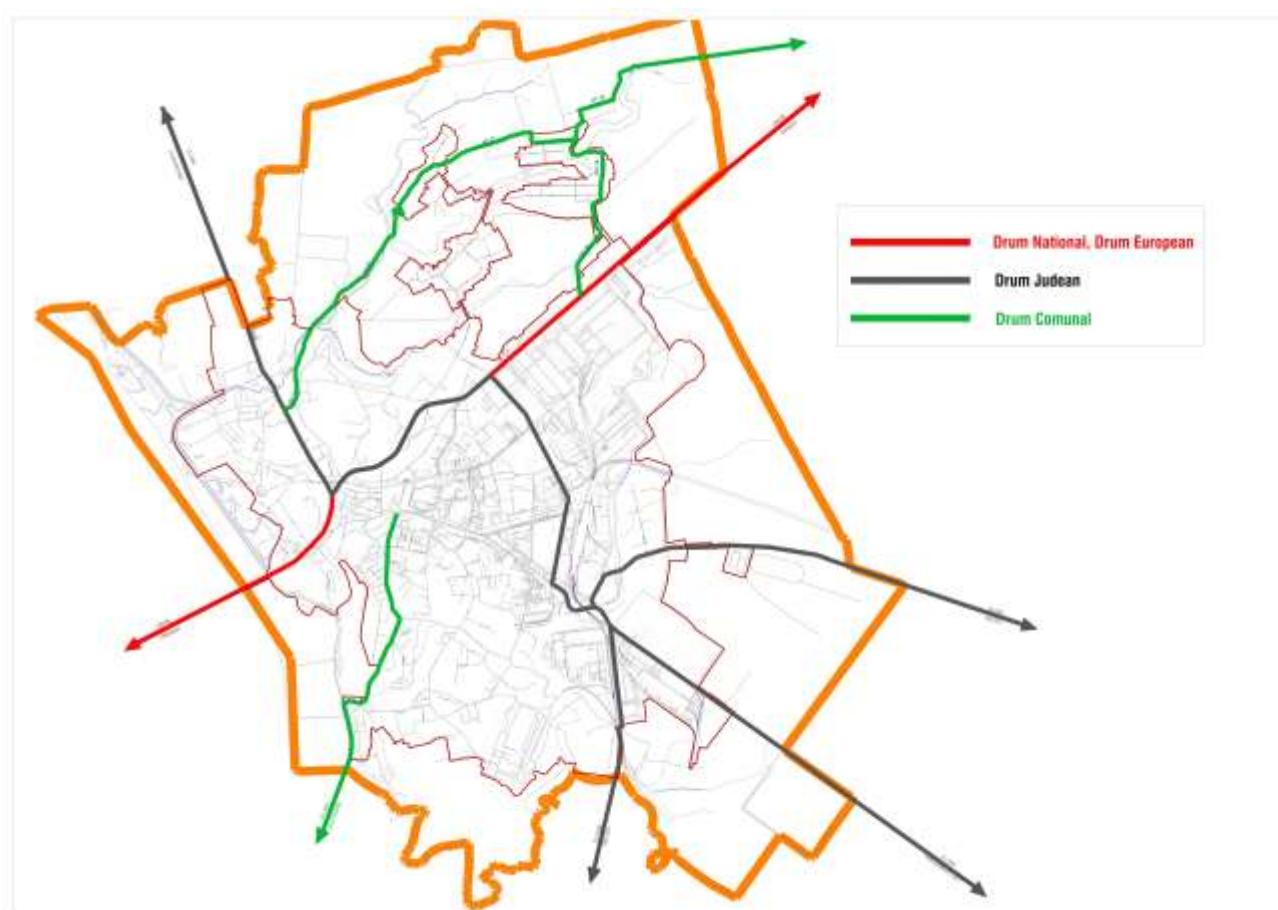
In afara retelei rutiere majore, pe langa reteaua interna a Municipiului Slatina se observa urmatoarele drumuri ce penetreaza si traverseaza orasul:

1. DN 65 (E574) care face legatura intre Pitesti si Craiova, traversand Slatina pe directia est-vest.
2. DN 64 -orientat pe directia nord-sud, la o distanta relativ mica, leaga municipiul Ramnicu Valcea – Dragasani – Caracal, traseul urmarind malul drept al raului Olt



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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



**Figura 2.2.2 Drumurile ce tranziteaza Municipiul Slatina, pe categorii**

Sursa: Analiza consultant

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

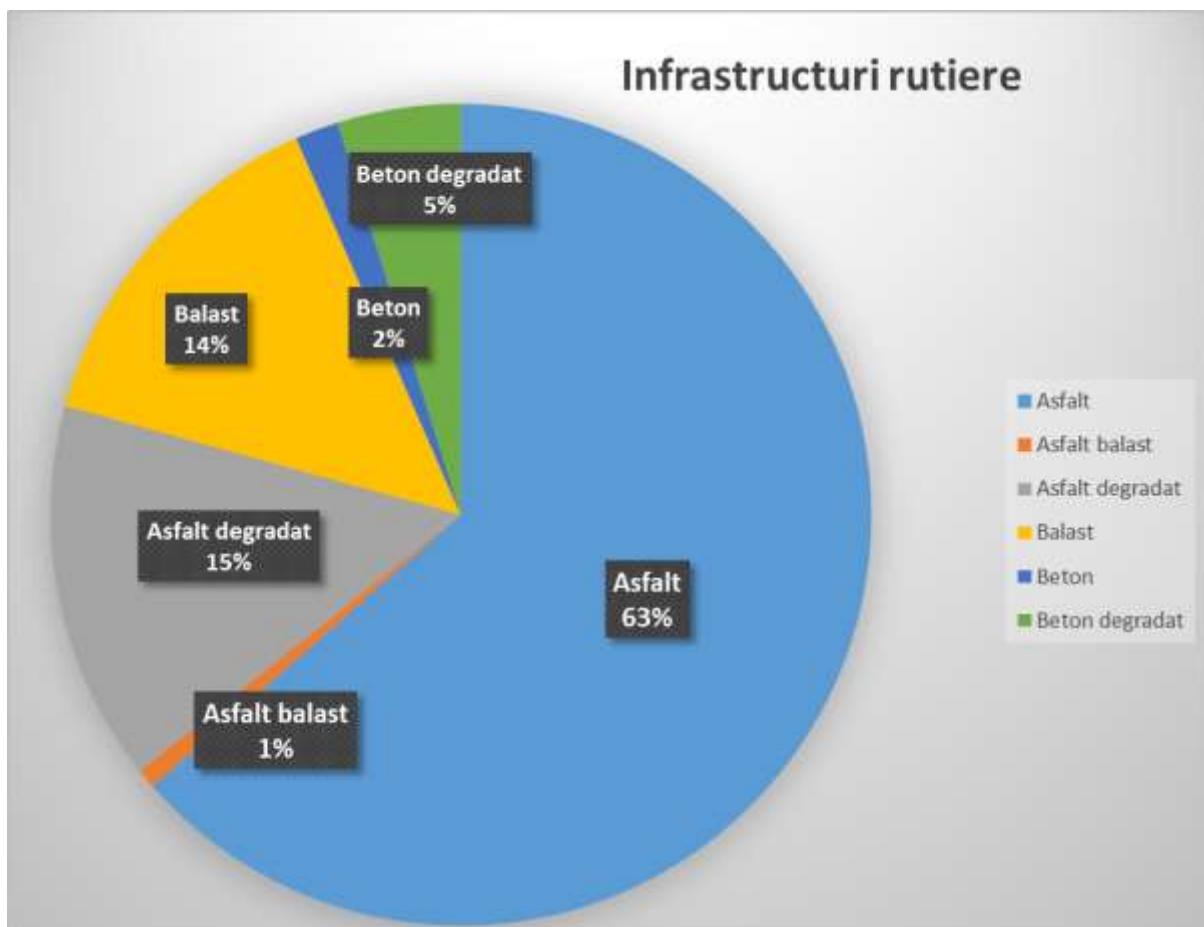
SLATINA	LOCALITATE	ARTERA	DISTANTA (Km)	Via
	Slatioara	DN 65	6	-
	Curtisoara	DJ 546	9	-
	Balteni	DJ 653	16	-
	Valea Mare	DN 65(E 574); DJ 657	12	-
	Milcov	DJ 546D	11	-
	Brebeni	DJ 546	11	-
	Perieti	DJ 653	20	Balteni
	Ganeasa	DN 65(E 574)	8	-
	Coteana	DJ 546	20	Brebeni
	Ipotesti	DJ 546D	17	Milcov
	Priseaca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

**Tabelul 2.2.1 Relatia cu localitatatile din zona functionala a Slatinei**

In anul 2016, infrastructura rutiera a municipiului Slatina insuma 112,67 Km. Majoritatea acestea era realizata cu imbracaminti asfaltice, dar existau si strazi cu imbracaminti de beton sau balast, dupa cum se observa in figura de mai jos.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.2.3 Infrastructuri rutiere**

Sursa: Analiza consultant<sup>12</sup>

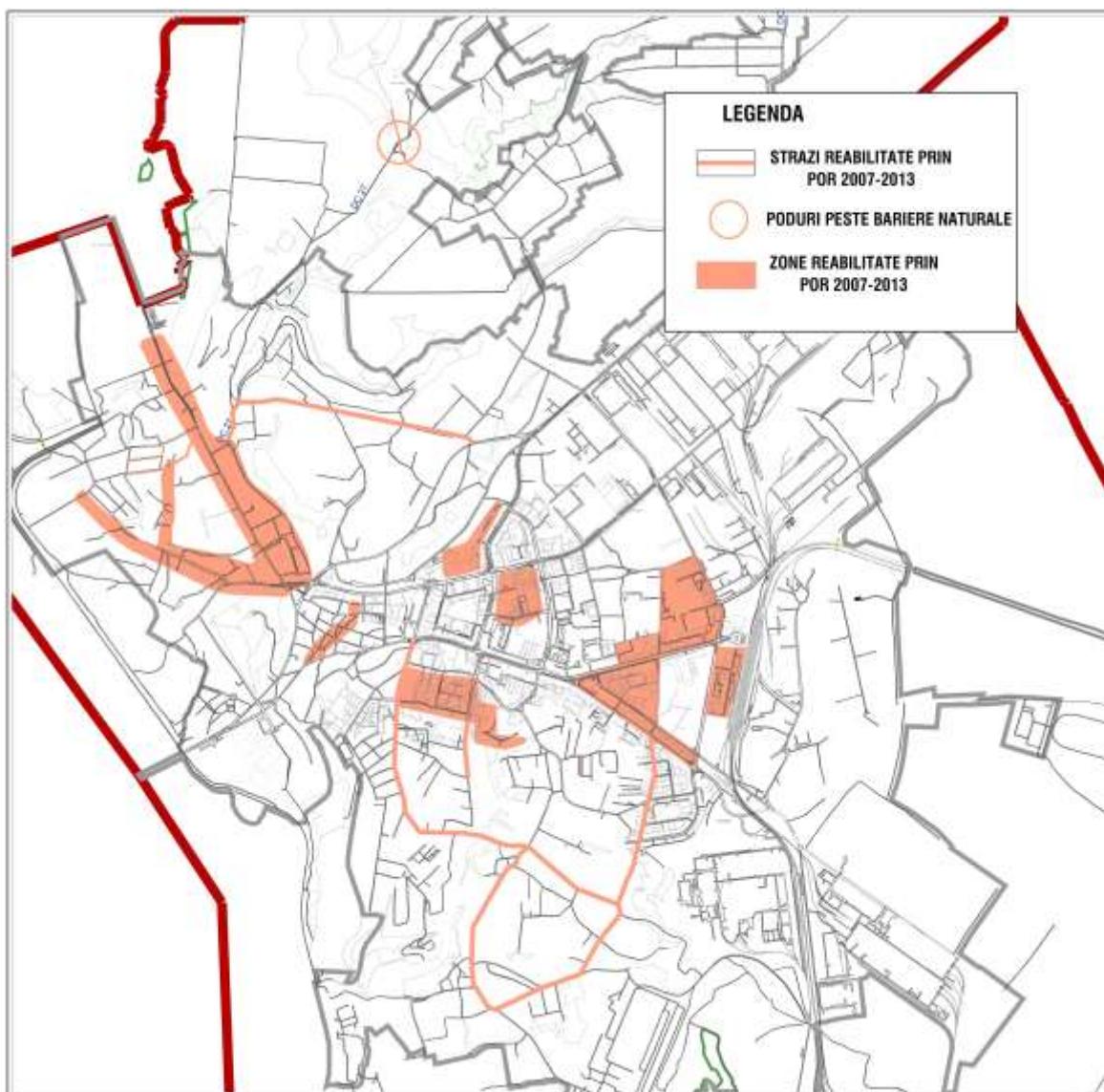
In perioada de programare 2007-2013, la nivelul municipiului au fost implementate 12 proiecte de reabilitare a infrastructurii rutiere de transport, unele dintre acestea avand ca parte componenta si reabilitarea spatiilor verzi, a aleilor de acces pietonal si introducerea de mobilier urban.

---

<sup>12</sup> Analiza a fost realizata pe baza informatiilor furnizate de Primaria Municipiului Slatina si a vizitelor pe teren realizate de consultant. S-a tinut cont de proiectele de reabilitare a infrastructurii rutiere implementate in municipiu.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



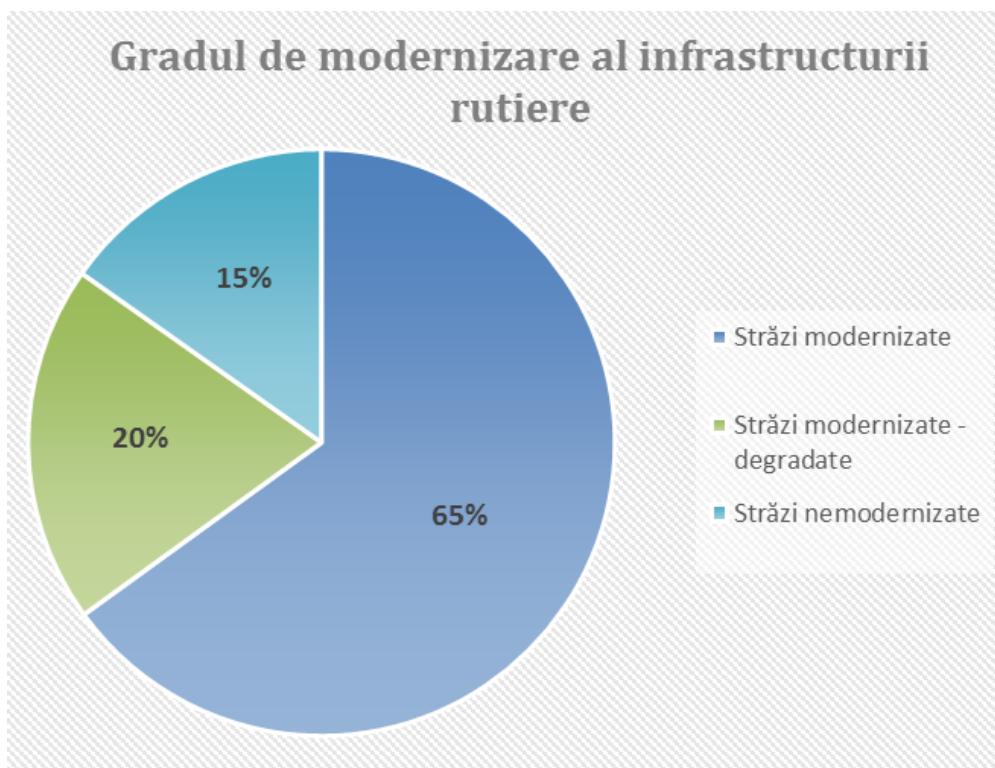
**Figura 2.2.4 Strazi modernizate prin Programul Operational Regional 2007-2013**

Sursa: Consultant, pe baza datelor oferite de Primaria Municipiului Slatina

La nivelul anului 2016, 85% din infrastructura rutiera de transport a fost modernizata iar diferenta de 15% era alcatauita din strazi de balast sau strazi cu imbracaminti asfaltice sau de beton si balast. O parte din infrastructura rutiera modernizata era intr-o stare degradata, dupa cum se poate observa in diagrama de mai jos.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.2.5 Gradul de modernizare al infrastructurii rutiere**

Sursa: Analiza consultant<sup>13</sup>

Analizand starea infrastructurilor rutiere se observa existenta strazilor de balast, dar si strazi cu imbracaminti asfaltice cu un grad mare de degradare pe care circula transportul public. Aceste insumeaza 10,3 Km si sunt prioritare pentru modernizare sau reabilitare in perioada urmatoare de programare. Tabelul de mai jos prezinta aceste strazi.

Strazi cu transport public - balast		Strazi cu transport public - asfalt degradat	
Strada	Lungime Strada [m]	Strada	Lungime Strada [m]
Lacului	800	Pitesti	5020
Prunilor	350	Vailor	700

<sup>13</sup> Analiza a fost realizata pe baza informatiilor furnizate de Primaria Municipiului Slatina si a vizitelor pe teren realizate de consultant. S-a tinut cont de proiectele de reabilitare a infrastructurii rutiere implementate in municipiu.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

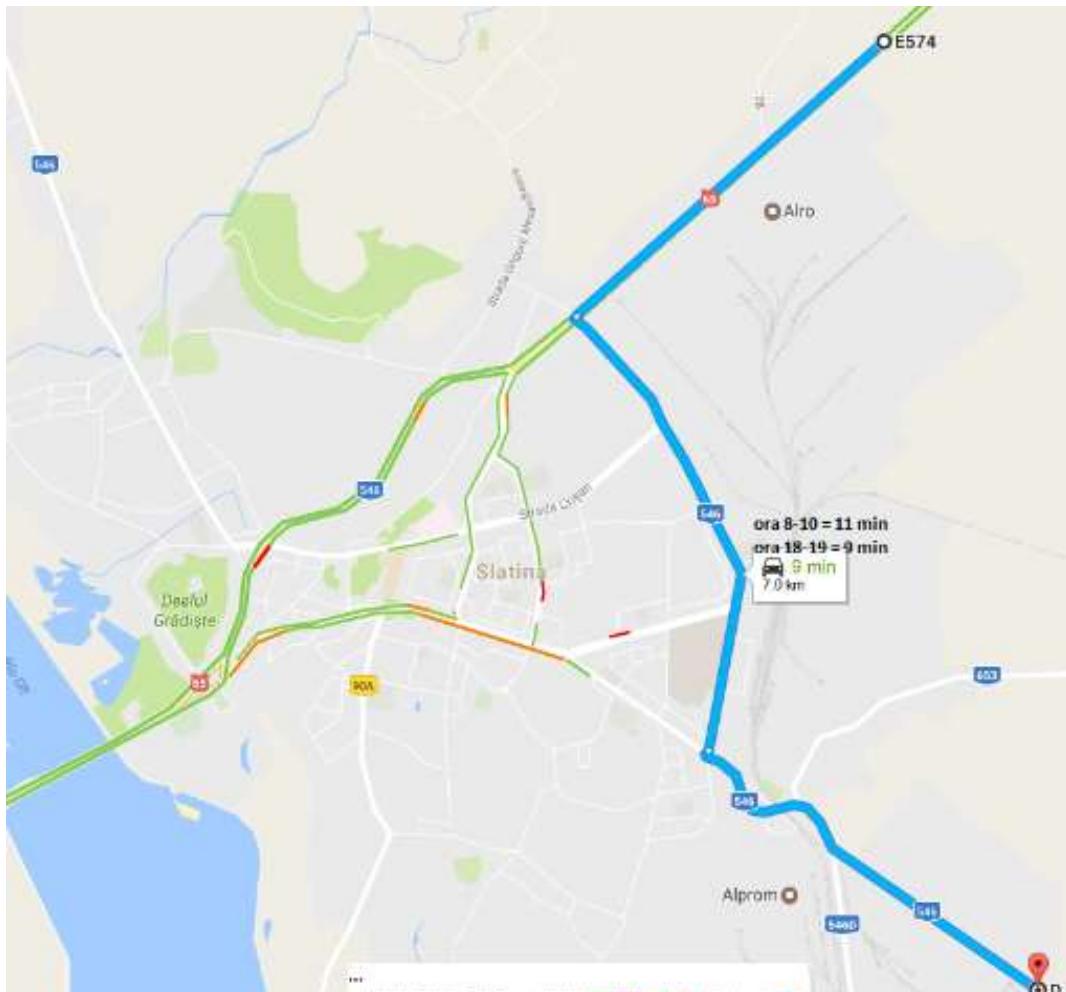
Zorilor	331.36	Varianta Oituz	1750
<b>Total - [m]</b>	<b>2178.59</b>	Vintila Voda	650
		<b>Total - [m]</b>	<b>8120</b>

**Tabelul 2.2.2 Strazi ce necesita modernizare**

Au fost realizate masuratori privind durata de deplasare, in scopul validarii retelei de transport.

Acetstea s-au realizat pe axele principale ale orasului, conform figurilor de mai jos:

- axa Nord-Est – Sud-Est, parcurs prin zona industriala [strazile Pitesti, Cireasov, Artilleriei si Ecaterina Teodoroiu];



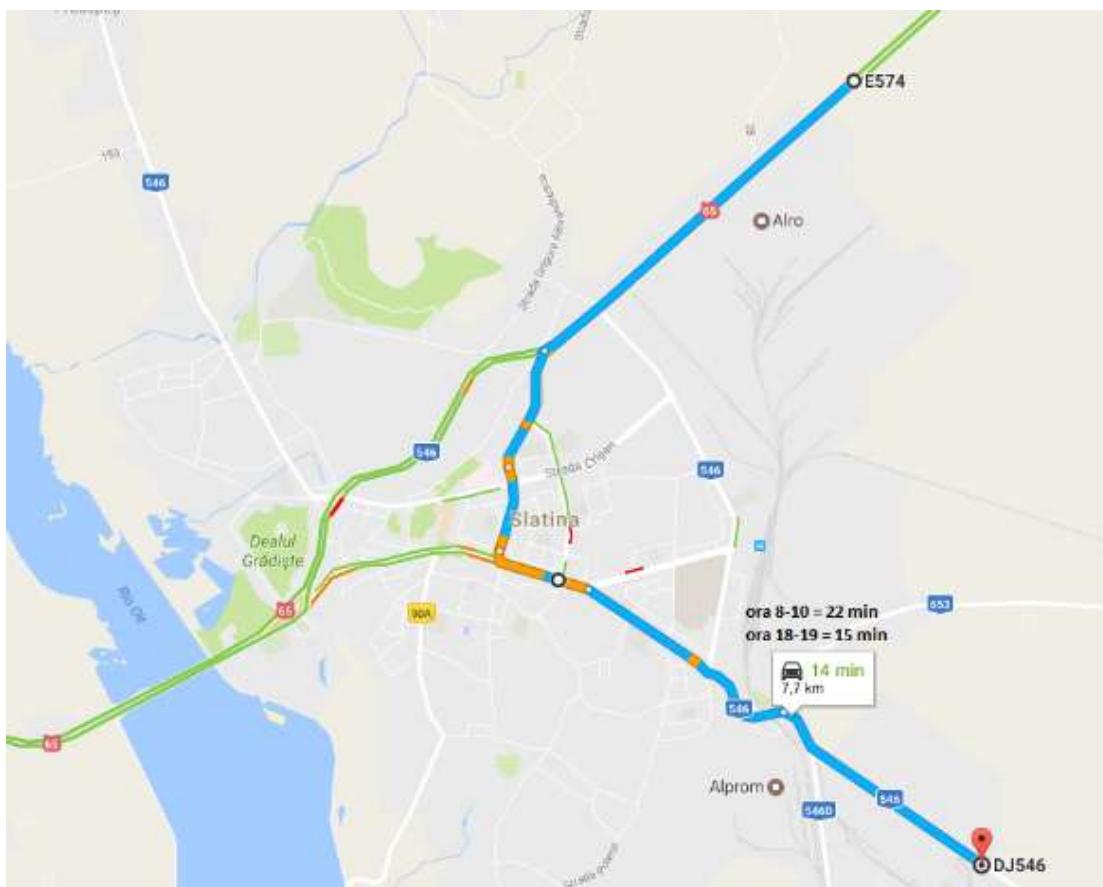
**Figura 2.2.6 Axa Nord-Est – Sud-Est considerata pentru evaluarea duratei de deplasare**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Sursa: Analiza consultant

- axa Nord-Est – Sud-Est, parcurs prin zona centrală [strazile Pitesti, Cornisei, Libertatii, A.I. Cuza si Ecaterina Teodoroiu];



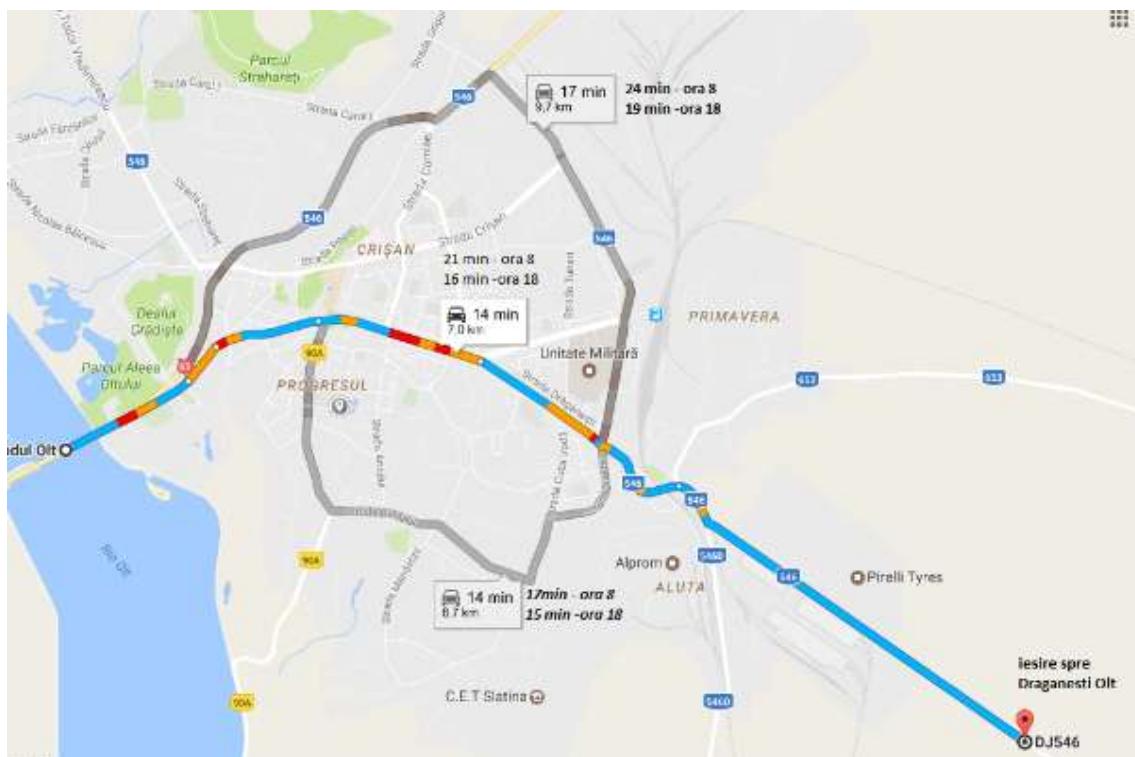
**Figura 2.2.7 Axa Nord-Est – Sud-Est considerata pentru evaluarea duratei de deplasare**

Sursa: Analiza consultant

- axa Sud-Est – Sud-Vest:
  - strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, A.I. Cuza, Ecaterina Teodoroiu;
  - strazile Oituz, Cornisei, Ecaterina Teodoroiu;
  - strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, Basarabilor, Banului, Cuza Voda, Vailor, Ecaterina Teodoroiu;



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIUL SLATINA



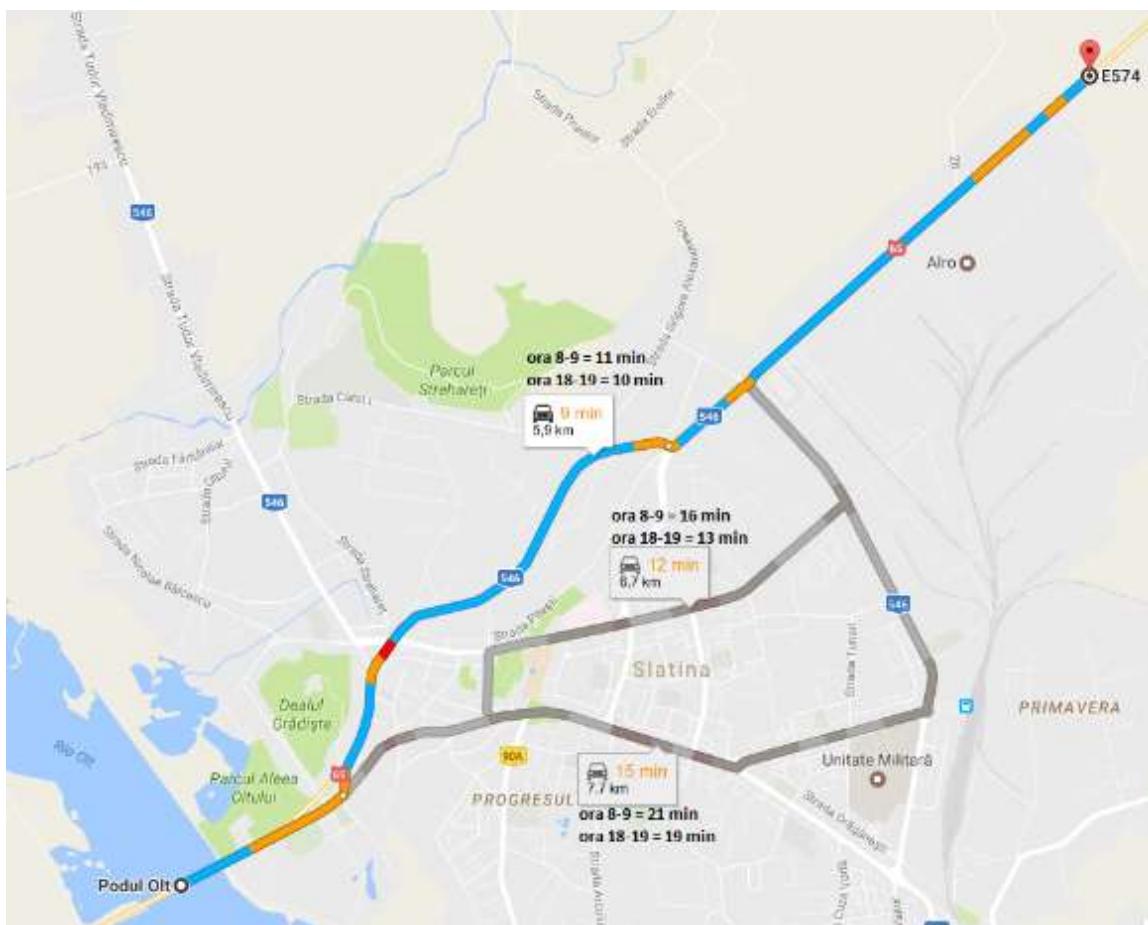
**Figura 2.2.8 Axa Sud-Est – Sud-Vest considerata pentru evaluarea duratei de deplasare**

Sursa: Analiza consultant

- axa Nord-Est – Sud-Vest:
  - strazile Oituz, Pitesti;
  - strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, Vederii, Nicolae Titulescu, Crisan, Cireasov, Pitesti;
  - strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, A.I. Cuza,Cireasov, Pitesti.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.2.9 Axa Nord-Est – Sud-Vest considerata pentru evaluarea duratei de deplasare**

Sursa: Analiza consultant

Cele mai mari intarzieri din cauza congestiei se inregistreaza la orele de varf de dimineata, viteza minima de deplasare ajungand pana la 20km/h pe traseele contorizate, viteza ce caracterizeaza axa sudica, pe strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, A.I. Cuza, Ecaterina Teodoroiu. In acelasi timp, viteza maxima s-a inregistrat pe axa Nord-Est – Sud-Est si a atins valoarea de 38,2 km/h.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 2.2.2. Parcari

Politica de parcare poate fi un instrument eficient pentru gestionarea cererii de parcare, reprezentand in acelasi timp o sursa de venituri municipale suplimentare si ar trebui avut in vedere acest potential. In prezent, majoritatea locurilor de parcare sunt amplasate pe spatiul public, reducand considerabil spatiul carosabil sau trotuarele.

Situatia parcarilor in municipiul Slatina este reglementata prin H.C.L. 262/22.10.2010, „Regulament privind amenajarea, intretinerea si exploatarea parcarilor publice din Municipiul Slatina”.

Respectivul regulament stabilea doua tipuri de parcare cu plata: curente si ocazionale. Majoritatea parcarilor insotesc strazile, modul de stationare este longitudinal, oblic sau perpendicular cu bordura. Parcarile curente permit stationarea in vecinatatea sediului, domiciliului sau resedintei utilizatorului. Parcarile ocazionale sunt amenajate pe anumite strazi, in special in zona centrala si in punctele de interes precum Piata Garii sau in vecinatatea institutiilor publice si au un regim de utilizare mai restrictiv si tarife mai mari fata de parcarile curente. Tabelul de mai jos prezinta numarul total de spatii de parcare amenajate in municipiul, pe tipul de utilizare.

Nr. crt.	Denumire parcare	Nr de locuri
1	Parcari curente cu plata	7656
2	Parcari ocazionale cu plata	965
Total parcari in Municipiul Slatina		8621

**Tabelul 2.2.3 Spatii de parcare amenajate in Municipiul Slatina**

Pentru parcarile curente, dreptul de stationare se dovedeste prin expunerea permiselor de parcare la loc vizibil in interiorul autoturismului. Regulamentul a stabilit pentru anul 2011 o taxa de parcare de 25 lei / an / autovehicul. Programul de functionare al parcarilor curente este zilnic, de 24 de ore / zi.

Pentru parcarile ocazionale, plata se realizeaza prin achizitia unui ticket de parcare de la automatele de tichete sau de la taxatorii din teren. In anii 2010 si 2011 taxa de parcare ocazionala a fost stabilita la 1.5 lei / 2h si 1 leu / 1h. Acestea functioneaza de luni pana vineri in intervalul orar 09:00-17:00, iar in afara acestui interval locurile pot fi folosite de detinatorii de permise de parcare.

Suplimentar, in prezent functioneaza o parcare supraetajata cu plata localizata pe Aleea Rozelor, administrata de Directia Administrarea Strazilor si Iluminatului Public Slatina. Parcarea supraetajata este o cladire cu trei niveluri si dispune de 47 de



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

locuri de parcare. Regulamentul de organizare si functionare al parcarii a fost aprobat prin H.C.L. Nr 176/22.12.2016 si stabeleste criteriile si metodele de alocare a unui loc de parcare, responsabilitatile utilizatorilor, tariful perceput si restrictii. Conform regulamentului, tariful anual perceput pentru utilizarea unui spatiu de parcare este de 720 lei/an (60lei/luna) si ofera dreptul de a utiliza parcarea 24 de ore/zi. In functie de numarul solicitarilor, locuri de parcare pot fi atribuite sau inchiriate tinand cont de criteriile de eligibilitate. In cazul licitatiei pretul de pornire este tariful anual de baza. Accesul se face pe baza unui card de acces, emis de administrator dupa atribuirea/licitarea locurilor de parcare. Atribuirea/ licitarea locurilor de parcare se face anual, iar criteriile de eligibilitate sunt urmatoarele:

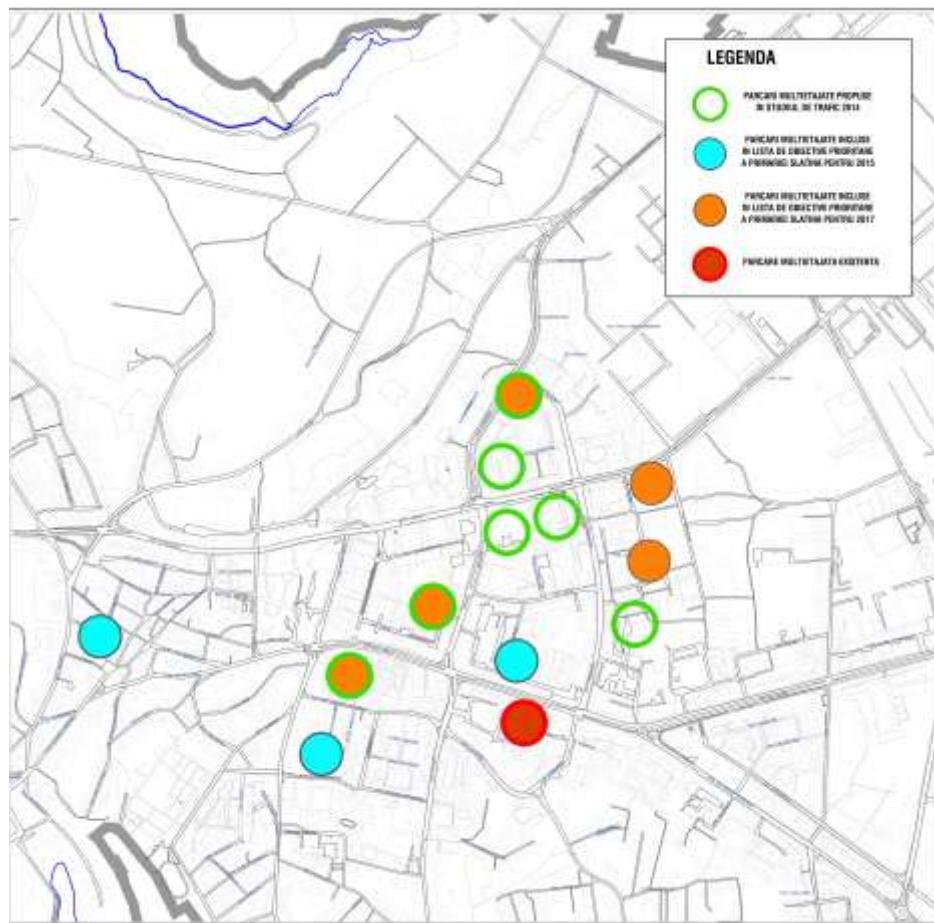
- solicitantul trebuie sa detina in proprietate sau in folosinta un autovehicul de pana la 2.5 tone, care nu depaseste 2,10m latime si 5,00m lungime;
- solicitantul trebuie sa fie persoana fizica domiciliata in municipiu sau persoana juridica proprietara al unui apartament;
- in cazul procedurii de licitatie se poate solicita un singur loc de parcare pe locuinta.

De asemenea, pe fiecare nivel al parcarii este atribuit cate un loc gratuit pentru autovehiculele persoanelor cu handicap, independent de procedura de atribuire/licitatie, in ordinea primirii solicitarilor si a documentelor doveditoare.

Aceasta parcare reprezinta singura alternativa la parcarile amenajate pe spatiul public, restul de peste 8600 de locuri de parcare ocupand parti din carosabil, trotuare sau spatiu verde. Studiul de trafic realizat in anul 2014 a propus 10 parcare multietajate sub / supraterane. In plus, Primaria Slatina are stabilita ca prioritate 5 parcare multietajate, 3 facand parte din propunerile studiului de trafic, pentru care a demarat elaborarea studiilor de fezabilitate. Parcarile multietajate existente si propuse sunt prezentate in figura de mai jos.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.2.7 Localizare parcari multietajate existente si propuse**

Sursa: elaborata de consultant pe baza Studiului de trafic din anul 2014 si a SIDU Slatina

In perioada elaborarii planului de mobilitate, Primaria Slatina are in lucru un nou regulamentul de parcare cu scopul de a suplimenta locurile totale, acestea urmand sa depaseasca numarul de 10.500 spatii de parcare. In municipiul Slatina, in anul 2016 erau inregistrate 29297 autoturisme, 647 motociclete si 1472 remorci, evidențiind un necesar total de locuri de parcare de 31093. O parte din vehiculele inregistrate in municipiu nu mai sunt functionale, acestea fiind parcate pe termen lung pe spatiile disponibile.

Chiar si asa, numarul existent al autovehiculelor functionale depaseste cu mult oferta de locuri de parcare, rezultand foarte multe parcari neregulamentare care contribuie la congestiunea traficului, cresterea timpilor de deplasare si a poluarii. In plus, parcarile neregulamentare au efecte negative si asupra deplasarii pietonale, prin ocuparea abuziva a spatilor destinate acestora si determinarea pietonilor sa circule pe partea carosabila.



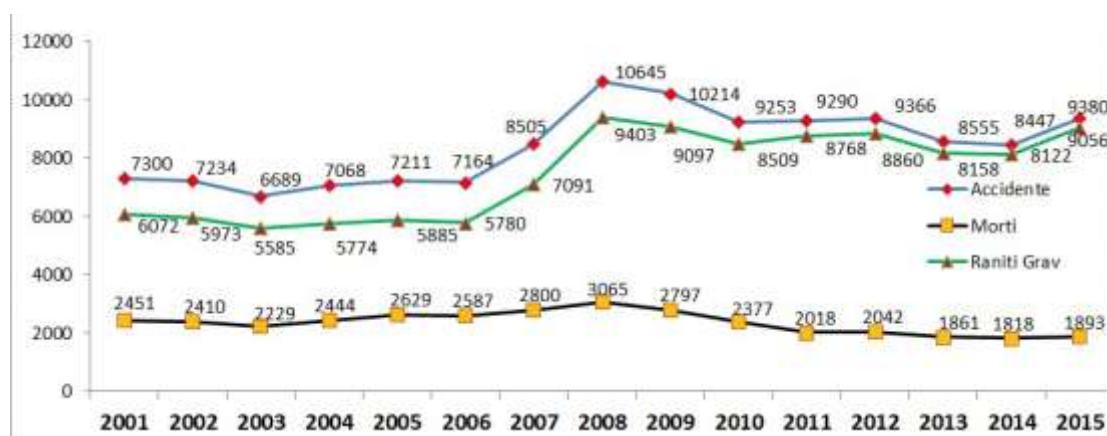
## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Lipsa locurilor de parcare reprezinta o problema si in interiorul cartierelor de locuinte colective, unde devine din ce in ce mai evidenta necesitatea realizarii unor parcari supraetajate si utilizarea sistemelor inteligente pentru utilizarea lor.

*Satisfacerea totala a necesarului de locuri de parcare nu este recomandata deoarece are ca efect cresterea ratei de motorizare a municipiului. Astfel, se remarcă necesitatea dezvoltării unei politici coerente de parcare, creșterea tarifului pentru parcare si amenajarea unei parcari pe termen lung pentru vehiculele care nu mai funcționează.*

### 2.2.3. Siguranta rutiera

Romania are o rata mare de accidente rutiere soldate cu victime, cu 1893 de decese rutiere in 2015, acestea reprezentand 95 de decese rutiere la 1.000.000 de locuitori. Figura de mai jos prezinta evolutia, la nivel national a numarului de accidente si a victimelor acestora in perioada 2001-2014. Pentru ultimii trei ani ai perioadei, se observa cresterea numarului total de accidente grave si al victimelor acestora.



**Figura 2.2.8 Dinamica accidentelor rutiere grave**

Sursa: Politia Romana, Dinamica accidentelor rutiere grave 2001-2015, [www.politiaromana.ro/](http://www.politiaromana.ro/)

In anul 2016 pe raza municipiului Slatina s-au inregistrat 90 de accidente rutiere soldate cu un numar total de 116 victime. Dintre acestea 24 accidente au fost grave, soldate cu un 1 mort, 24 de raniti grav si 5 raniti usor si 66 accidente au fost usoare, soldate cu 86 raniti usor.

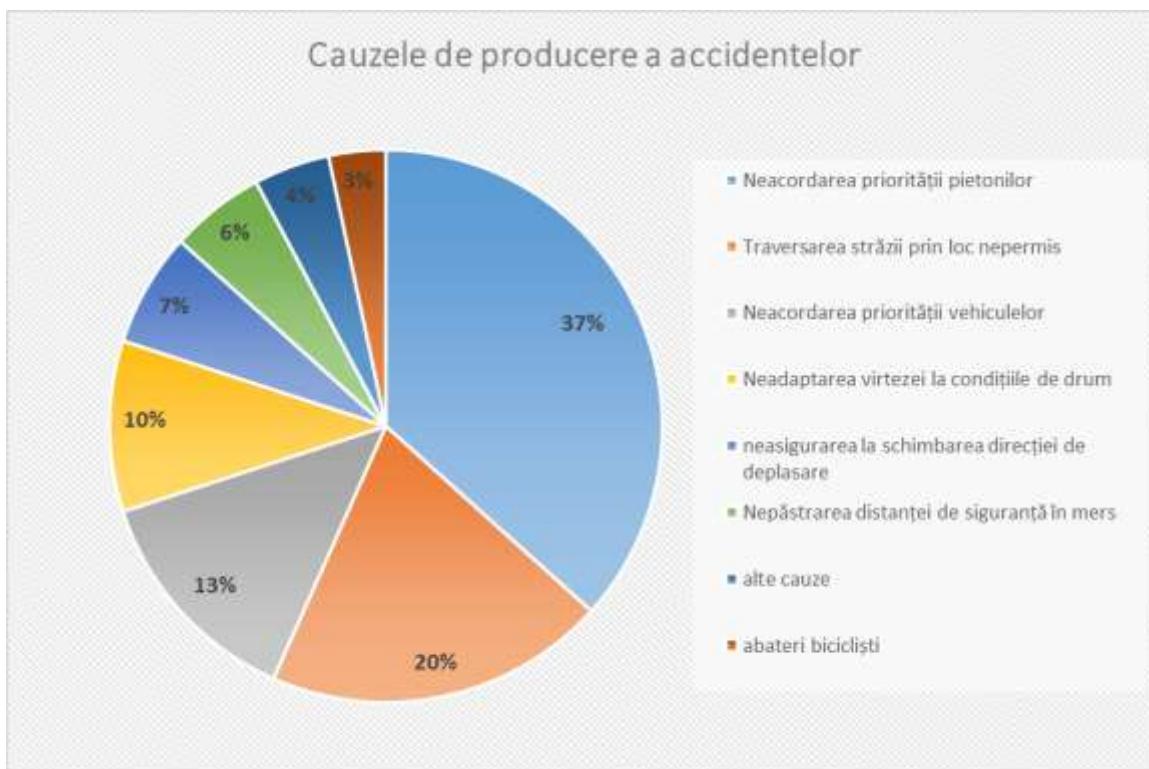
Majoritatea accidentelor din municipiu se produc intre autovehicule si participantii vulnerabili la trafic precum pietonii (57%) si biciclistii (3%) , iar principalele cauze de producere a acestora sunt "neacordarea prioritati pietonilor" si "traversarea strazii prin loc nepermis". Cele mai multe accidente s-au produs in intervalul orar 12:00-18:00.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

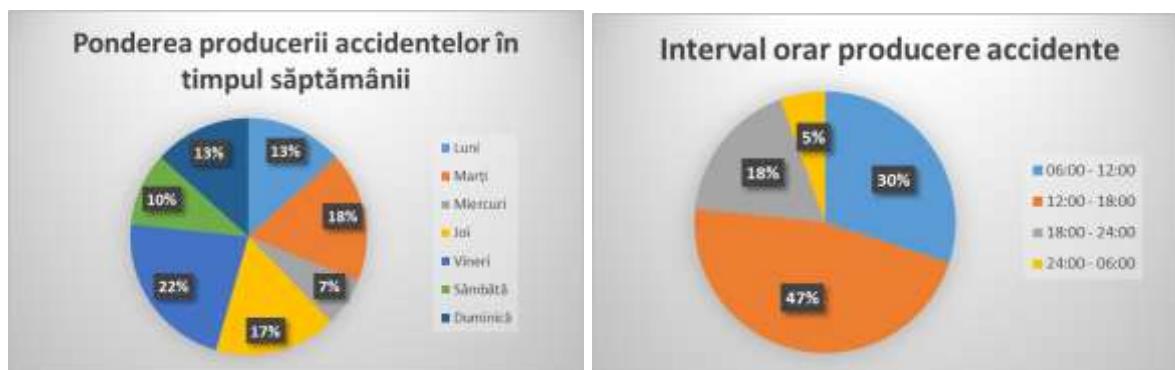
**Tabelul 2.2.4 Cauzele de producere a accidentelor**



**Figura 2.2.9 Ponderea cauzelor de producere a accidentelor**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.2.10 Ponderea producerii de accidente pe zile si intervale orare**

In cadrul consultarilor si a interviurilor efectuate cu Politia Rutiera au fost consemnate zonele trecerilor de pietoni de pe strazile Primaverii si Ecaterina Teodoroiu ca zone cu cel mai mare risc de accidente in care sunt implicați pietoni. Bulevardul A.I. Cuza a fost pana de curand o zona cu risc pentru pietoni, dar problemele de siguranta au fost rezolvate prin metode de calmare a traficului cum ar fi realizarea unor treceri de pietoni inaltate (pe Bdul.A.I.Cuza au fost realizate 3 astfel de treceri).

### 2.3. Transport public

Modurile de transport public functionale in Municipiul Slatina sunt urmatoarele:

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

Planul de Mobilitate Urbana Durabila in Municipiul Slatina a presupus realizarea unor cercetari de teren care sa surprinda situatia actuala si principalele tendinte privind mobilitatea. Au fost necesare:

- O ancheta in gospodarii, pe un esantion de minim 1% din populatia Municipiului. S-a desfasurat in perioada 18.01.2017 – 1.02.2017
- Ancheta de trafic, avand ca scop identificarea volumului si structurii fluxurilor de transport. S-a desfasurat in perioada 23.01.2017-29.01.2017
- Ancheta origine – destinatie, care a oferit informatii privind originea si destinatia calatoriilor surprinse in trafic, scopul calatoriilor si gradul de incarcare al autovehiculelor. S-a desfasurat in perioada 2.02.2017-5.02.2017
- Cercetarile de teren au fost realizate de S.C. DEVLINK COMTECH TECHNOLOGIES SRL si au fost coordonate de Nicolae Mardari, lector universitar. Printre studiile similare amintim: „Caracteristicile fortei de munca in regiunea Sud-Vest Oltenia”, ISBN 978-973-0-09059-8, „Eficienta politicilor



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

de securitate sociala”, ISBN 978-973-0-10346-5, „Mobilitatea fortei de munca”, ISBN 978-973-0-12352-4.

Din echipa de cercetare au facut parte: Adrian Batica, Dinu Robert, Ghenea Minodor, Paula Grigore

### **2.3.1. Transportul feroviar**

In Municipiul Slatina exista o singura gara, amplasata in Piata Garii, in prelungirea Bd. A.I.Cuza.

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

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

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

### **2.3.2. Transportul public local**

**Transportul public cu autobuzul in Municipiul Slatina** este asigurat de firma S.C. Loctrans S.A., ce are forma juridica de societate pe actiuni, cu unic actionar Consiliul Local al Municipiului Slatina

S.C. Loctrans S.A are incheiat contract de servicii publice in vederea conformarii cu prevederile Regulamentului 1370/2007, pe o perioada de 2 ani (pana la 31.12.2017). Conform Contractului de Servicii Publice aprobat prin Hotararea Consiliului Local nr. 441/28.12.2015, Loctrans S.A opereaza pe 27 de trasee, acoperind 39 km de retea stradala si avand 62 de statii. In anul 2015 au fost parcursi 297.827 Km/oras iar in anul 2016, 293.323 Km/oras

Componenta parcului auto la finalul anului 2016 este descrisa in tabelul urmator impreuna cu specificatiile tehnice ale vehiculelor.

Nr.	Marca si model	Anul fabricatiei	Nr. bucati	Numar locuri		Motor (Euro 1-6)
				picioare	scaune	
1	BMC 215 SCB	2007	10	50	21	Euro 3
2	BMC 220 SLF	2007	4	68	33	Euro 3



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

3	BMC 850 TBX	2007	1	0	36	Euro 3
---	-------------	------	---	---	----	--------

**Tabelul 2.3.1 Componenta parcului auto Loctrans S.A.**



**Figura 2.3.1 Vehicule transport public Slatina**

Dupa cum se observa din informatiile cuprinse in tabel, vechimea vehiculelor cu care se executa serviciul de transport public, precum si faptul ca acestea se incadreaza in norma de poluare E3, reprezinta un aspect negativ al acestui mod de transport, atat in ceea ce priveste conditiile de siguranta a calatoriei, cat si in privinta efectului general asupra mediului.

In ceea ce priveste tarifele practiceate pentru folosirea transportului local in comun, mai jos se regaseste o lista a tipurilor de abonamente disponibile

Tip abonament	Pret/perioada
Abonament gratuit	pensionari, elevi si studenti, beneficiari de ajutor social, revolutionari si persoane cu handicap;
Abonament adulti o linie oras	20 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti o linie oras	40 lei pentru luna intreaga
Abonament adulti 2 linii oras	30 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti 2 linii oras	60 lei pentru luna intreaga
Abonament adulti toate liniile oras	40 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti toate liniile oras	80 lei pentru luna intreaga

**Tabelul 2.3.2 Tipuri de abonamente disponibile**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

De mentionat faptul ca SC Loctrans SA a initiat o colaborare cu marii angajatori locali, in vederea subventionarii abonamentelor de transport pentru angajatii acestora.

Eliberarea abonamentelor se realizeaza in trei puncte din oras: Zona Catedrala, Sediul Societatii Loctrans, Bulevardul A.I.Cuza, bloc FA21, conform programului publicat pe site-ul societatii.



**Figura 2.3.3 Sediul Loctrans**

Mai jos se regaseste volumul mediu de vanzari, exprimat in abonamente / bilete vandute (bucati), inregistrat de SC Loctrans SA in ultimele 6 luni.

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

**Tabelul 2.3.3 Incasari lunare Loctrans S.A.; abonamente/bilete (bucati)**

*Sursa: Loctrans S.A., anul 2016*

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

L I N I E	STATIE CAP LINIE	TUR TRASEU CIRCULATIE	RETUR TRASEU CIRCULATIE	STATIE CAP LINIE
1	Catedrala	Ionascu-13Decembrie-Vintila Voda-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Artileriei-DJ 548	DJ 548-Artileriei-Piata garii-A I Cuza-Manastirii-Arcului-A I Cuza-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Pirelli-Artrom-Cord
Plecari: 6:10 (LiceuL Minulescu), 7:03, 14:05			Plecari: 7:17, 15:17	
1 b	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artileriei-Piata Garii	Din statia gara se transforma in linia 2	Gara
Plecari: 9:10, 10:50				
2	Catedrala	Ionascu -N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec. Teodoroiu-Artileriei- Piata Garii	Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Gara
Plecari: 5:12 (ACR), 9:30, 10:10, 11:10, 11:30, 13:25, 14:05, 17:28, 17:50, 18:10, 19:10, 19:40, 21:15			Plecari: 8:40, 9:00, 9:35, 9:50, 10:30, 10:50, 11:15, 11:30, 11:50, 12:45, 13:10, 13:50, 17:10, 17:05, 17:35, 17:50, 18:37, 19:05, 20:10, 20:53, 21:40	
2 b	Catedrala	Nicolae Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-DJ 548	DJ 548-Alprom-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Pirelli-Cord-Artrom
Plecari: 6:00, 14:10, 22:00			Plecari: 7:25, 15:20, 23:17	
2 M	Catedrala	Ionascu – Nicolae Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Tunari-A I Cuza-Artileriei-Ec Teodoroiu-DJ 548	DJ 548-Ec Teodoroiu-Artileriei-Piata Garii-A I Cuza-Primaverii-Crisan-Libertatii-Arcului-Srg Dorobantu-Vintila Voda-Ionascu	Prysmian-Cord-Pirelli-TMK
3	Baza Loctrans	Crisan – Nicolae Titulescu – Ionascu	Ionascu-13 Decembrie-Vintila Voda-A I Cuza(Valcea)-Primaverii-Crisan	Catedrala
Plecari: 5:45, 5:50, 6:00, 7:20 (LPS)			Plecari: 7:55, 11:35(Crisan), 16:00, 20:25, 23:55	
3 b	Baza Loctrans	Crisan – Nicolae Titulescu – Ionascu – T. Vladimirescu	T Vladimirescu-Ionascu-13 Decembrie-Vintila Voda-A I Cuza(Valcea)-Primaverii-Crisan	ACH
Plecari: 6:45, 12:15, 13:35, 14:25, 21:47			Plecari: 8:10, 8:20	



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

3 G	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Crisan-Cireasov-Piata Garii	Piata Garii-Cireasov-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Gara
4	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Crisan-Primaverii-Pitesti	Pitesti-Cornisei-N Titulescu-Ionascu	Airo
Plecari: 5:55, 6:08, 7:30, 15:13, 16:08			*	
4 b	Clocociov	Poenei-Banului-Vailor-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Cireasov-Pitesti	Pitesti-Cireasov-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Vailor-Banului-Poenei	Airo
Plecari: 6:00			Plecari: 15:30	
4 S T	Catedrala	Ionascu-N titulescu-Crisan-Primaverii-Pitesti-T Burca-Magurei(Strg)	Magurei(Strg)-Eroilor(Cireasov)-Prunilor(Saracesti)-Eroilor-Grigore Alexandrescu-D C 28-Cireasov-Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Streangu-Cireasov-Saracesti
5	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-Arcului-Manastirii-Ec Teodoroiu-Vailor-Banului-Poenei	Poenei-Banului-Cuza Voda—El Doamna-Vailor-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu-T Vladimirescu	Clocociov
Plecari: 6:28, 9:55, 12:10, 13:05, 14:10, 15:53, 16:34, 18:38			Plecari: 7:00, 7:30, 10:15, 12:35, 14:40, 15:50, 16:55, 18:55	
5'	-	-	Poenei-Banului-Cuza Voda—El Doamna-Vailor-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-Libertatii-A I Cuza-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Clocociov
5 b	Gara	Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Cornisei-Pitesti-Oituz	Oituz-Pitesti-Cireasov-Piata Garii	D Ape
Plecari: 6:40			Plecari: 16:55	
5 A	Gara	Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Cornisei-Conect	Oituz-Pitesti-Cireasov-Piata Garii	Gara
Plecari: 7:15			Plecari: 15:30	
8	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-DJ 548	Se transforma linia 5	Alprom
Plecari: 6:28			Plecari: se transforma in linia 5	
8 b	Gara	Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Cornisei-Oituz-DJ	DJ677B-Oituz-Cornisei-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artilleriei-Piata Garii	Lic. Carol



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

		677B		
Plecari: 7:40, 13:45			Plecari: 14:05	
9	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artilleriei-Cireasov-Pitesti	Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu- Al Cuza-Primaverii-N Titulescu-Ionascu-Tudor Vladimirescu	Alro
Plecari: 5:55, 7:00, 7:15, 13:50, 14:45, 15:00, 21:55 (plecare Catedrala)			Plecari: 6:30, 7:30, 14:15, 15:30, 16:30(pana la Catedrala), 23:30 (pana la Catedrala)	
9 b	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-Arcului-Manastirii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artilleriei-Piata Garii	Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu-Tudor Vladimirescu	Gara
Plecari: 6:45, 7:30, 7:50, 8:10, 8:35, 12:48, 12:30, 15:33(Energo), 15:45 (Liceul I.Minulescu), 16:05, 16:47, 20:05			Plecari: 5:35, 6:15, 6:40, 6:55(Steaua), 7:00, 7:10, 7:55, 8:15, 10:10, 12:10, 13:35, 14:40, 16:00, 18:10, 19:35	
9 c	-	-	Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu- Al Cuza-Primaverii-Cornisei-Oituz(Conect)-Ionascu	Alro
9 A	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artilleriei-Cireasov-Pitesti	Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-Libertatii-Arcului-Srg. Dorobantu-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Alro
10 ,	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Centura Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Primaverii-Cornisei-Pitesti	Pitesti-Cornisei-Libertatii-Arcului-Srg. Dorobantu-Basarabilor-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Alro
Plecari: 6:15, 22:05			Plecari: 15:30, 23:30	
11 11 ,	LPS	Primaverii-Cornisei-Pitesti-Prelungirea Pitesti-Grigore Alexandrescu(Cireasov)-Prelungirea Pitesti-Pitesti-T Burca-Magurei	Magurei-T Burca-Pitesti-Cornisei-Libertatii-Unirii-Primaverii	Streangu-S Nou-Cireasov
Plecari: 12:10, 13:10			Plecari: 7:00, 11:00, 12:30, 13:30, 17:30, 20:00	
11 b 11 E	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artilleriei-Cireasov-Pitesti-T Burca-Magurei	Magurei-T Burca-Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Artilleriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu-T Vladimirescu	Streangu-S Nou-Gara
Plecari: 6:28, 10:33, 14:15, 17:00, 18:28, 19:40			Plecari: 6:15, 12:30, 14:40, 19:00	



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

13	Catedrala	Ionascu -N.Titulescu-Libertatii-Al Cuza-Basarabilor-Arcului-Al Cuza-Ec Teodoroiu-Tunari-Artileriei-DJ 548-Milcov	Milcov-DJ 548-Artileriei-P.Garii-Al Cuza-Tunari-Ec Teodoroiu-Primaverii-Libertatii-Arcului-SG.Maj. Dorob.C-Vintila Voda-13 Dec-Ionascu	Prysmian 1,2
Plecari: 6:00, 14:00, 22:00			Plecari: 7:20, 14:20, 23:20	
13 b	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-DJ 548	DJ 548-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu-T Vladimirescu	Prysmian-Cord-Pirelli-TMK
Plecari: 6:00, 07:22			Plecari: 16:15	

***Tabelul 2.3.5 Trasee si orar transport public local Municipiul Slatina***

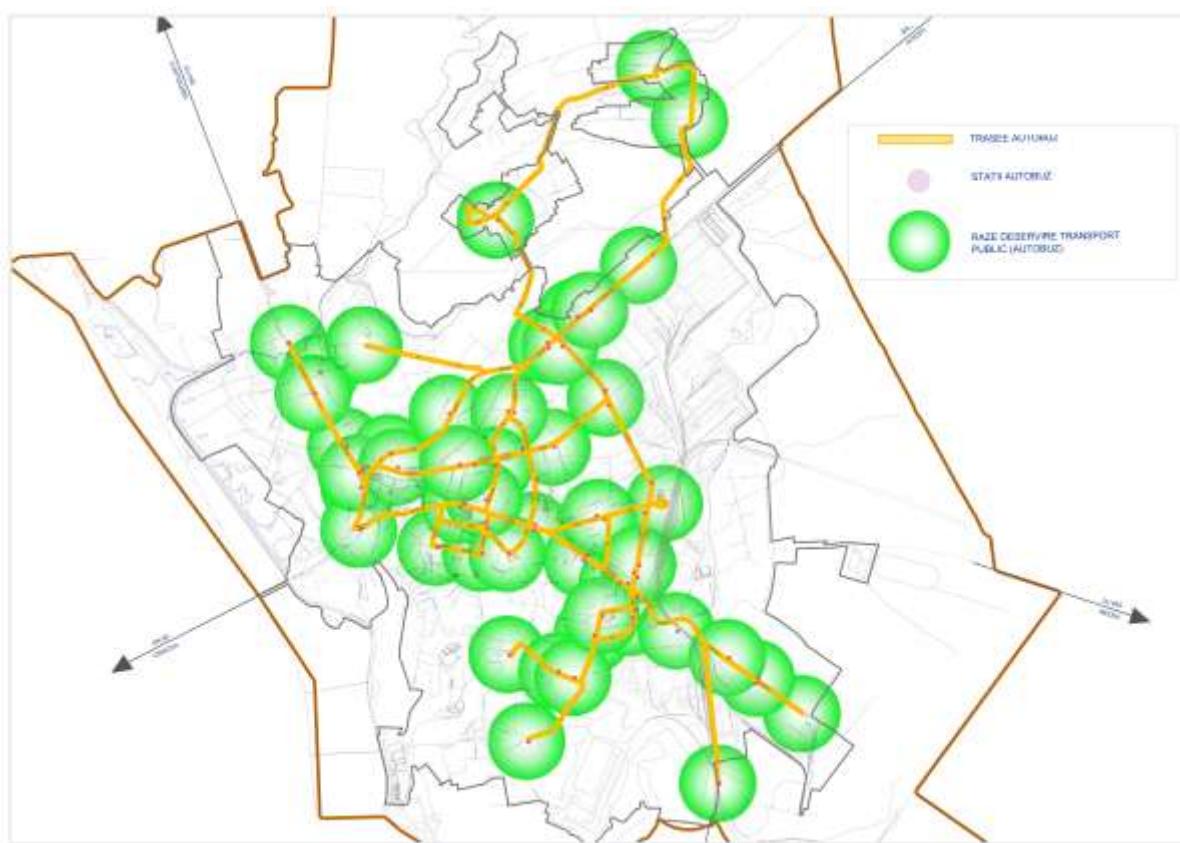
In ceea ce priveste gradului de acoperire al transportului public, in harta din Figura 2.3.2 sunt reprezentate statiile de transport public si izocronele corespunzatoare unei distante de 350 metri in jurul acestora. Dupa cum se observa, rutele de transport public acopera in mare masura coridoarele principale de transport din interiorul orasului.

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

Timpul de asteptare crescut este influentat si de viteza redusa de deplasare pe traseu pentru vehiculele de transport public, datorata faptului ca nu exista culoare separate pentru deplasarea acestora. Din aceasta cauza, vehiculele de transport public intampina aceleasi probleme legate de congestii si gatuirile de circulatie ca si traficul general, ceea ce conduce de multe ori la intarzieri semnificative si la nerespectarea graficului de circulatie.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.3.2 Reteaua de transport public local, cu razele de deservire(350m)**

Din punct de vedere al perceptiei populatiei vizavi de transportul public, anchetele la domiciliu au revelat ca problemele cele mai mari constau in lipsa informatiilor disponibile pentru calatori(44%), lipsa punctelor de transfer intermodal (11%), numarul insuficient de autobuze (11,50%) dar si pretul mare al biletelor (11%).

Probleme exista si din punct de vedere al accesibilitatii persoanelor cu dizabilitati la transportul in comun, cele mai multe reclamand dificultatea accesului in mijloacele de transport (48%) dar si accesul la trotuarele statilor (21,40%)

Conform informatiilor furnizate de reprezentantii SC Loctrans SA, in acest moment parcul auto se gasesc 14 autobuze, din care se folosesc efectiv 10 autobuze, ritmicitatea cu care acestea ajung in statie fiind de 20 de minute.



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

### **2.3.3. Transportul auto interurban**

Imbunatatiri sunt necesare si in cazul transportului de persoane catre si dinspre localitatile din zona functionala, avand in vedere ca o parte importanta din forta de munca din Slatina provine din aceste localitati.

Desi SC Loctrans SA este principala companie responsabila de transportul public in Municipiul Slatina, exista si competitori care practica transportul de persoane si care deservesc inclusiv zona functionala a Slatinei, cum ar fi:

- SC Romtimex SRL – avand din Slatina plecari catre localitati mai apropiate cum ar fi : Coteana, Draganesti Olt, Dragasani, Ramnicu-Valcea, Calimanesti, Caracal, Bals, Cioroiu, Margheni, dar si catre Sibiu, Sebes, Alba Iulia, Aiud, Turda si Cluj-Napoca.

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

- SC Transbuz SA – organizeaza curse tur-retur din autogara proprie din Slatina de pe strada Silozului nr.2 catre: Albesti, Carlogani, Comanita, Corabia, Ipotesti, Lisa, Mosteni, Movileni, Nicolae Titulescu, Oporelu, Otesti, Saltanesti, Samburesti, Schitu, Scornicesti, Stefan cel Mare, dar realizeaza si alte curse, din alte puncte(ex: Slatina –Bucuresti si retur, Slatina-Mangalia si retur, Slatina-Turnu Magurele si retur, etc)
- SC Tunsoiu SRL – realizand curse intre Slatina si Perieti si Slatina si Turia
- My Bus – reprezinta serviciul de transport al companiei low cost Europa Travel, realizand, printre altele, curse catre si dinspre aeroportul Henri Coanda(Otopeni) din Bucuresti, dar si alte curse nationale si internationale. Cele mai frecvente curse (4 plecari/zi) sunt pe ruta: Craiova - Bals – Slatina –Aeroport Otopeni si retur. In Slatina plecare/sosirea se face in benzinaria Rompetrol de pe str.Pitesti.

### **2.3.4. Transportul auto in regim de taxi**

In U.A.T. Slatina autorizatiile de taxi sunt eliberate de autoritatea locala. Cea mai recenta decizie de autorizare si retragere a licentelor dateaza din septembrie 2016. Conform deciziei 83432/07.09.2016 la nivelul municipiului Slatina exista 309 astfel de autorizatii. Majoritatea autorizatiilor existente au valabilitate pana in decembrie 2018.

Legea nr. 38/2003, cu modificarile si completarile ulterioare, reglementeaza autorizarea, organizarea, atribuirea si controlul efectuarii serviciilor de transport in



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere. Conform legii, autoritatile publice locale trebuie sa emita 4 autorizatii de taxi pentru 1000 de locuitori. Pentru populatia declarata in anul 2016, 84.593 locuitori (conform Tabelul 2.1.9), numarul maxim al autorizatiilor de taxi, ce pot fi emise in municipiu conform legii, este de 338.

Sunt reglementate parcuri pentru taximetre in zone de interes pentru populatie, precum Piata Garii, Winmarkt Oltul, Kaufland, Spitalul Judetean de Urgenta



**Figura 2.3.3 Semnalizarea si marcarea statiilor de taxi**

*Sursa: consultant*

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

<b>Tip Tarif</b>	<b>Tarif interior</b>	
	<b>Zi</b>	<b>Noapte</b>
Tarif [lei/km]	1,99	1,99
Stationarea [lei/ora]	19,99	19,99
Pornire [lei]	1,99	1,99

**Tabelul 2.3.6 Tarif calatorie cu taxiul**

Acest mod de deplasare este utilizat frecvent in municipiu, cu o pondere modala de 7% din totalul calatoriilor, dupa cum rezulta din chestionarul privind



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

obiceiurile de deplasare, fapt datorat distantei scurte de deplasare si tarifului unic percepuit pentru curse.

### **2.4. Transportul de marfa**

In prezent, circulatia vehiculelor cu greutate maxima autorizata mai mare de 3,5 tone este reglementata conform Hotararii Consiliului Local nr.300 din 06.12.2007. Acest document stabileste strazile cu acces permis fara autorizatie, taxele aferente tranzitului pe baza de autorizatie speciala, precum si intervalele orare in care acesta este permis.

Conform Anexei 1 la respectiva Hotarare, drumurile publice din municipiul Slatina care pot fi folosite de catre autovehiculele cu masa maxima autorizata de peste 3,5t pentru tranzitare sunt:

- Bdul Sfantul Constantin Brancoveanu (fosta Aleea Oltului) - de la podul Olt pana la intersectia cu strada 13 Decembrie
- Strada 13 Decembrie- de la intersectia cu Bdul Sfantul Constantin Brancoveanu pana la intersectia cu strada Ionascu
- Strada Ionascu de la intersectia cu strada 13 Decembrie pana la intersectia cu B-dul Nicolae Titulescu;
- Strada Tudor Vladimirescu - de la intersectia cu strada Ionascu, bdul Nicolae Titulescu, strada Nicolae Balcescu pana la intersectia cu DJ 677B
- Strada Oituz - de la intersectia cu B-dul Nicolae Titulescu pana la intersectia cu strada Pitesti
- Strada Pitesti - de la intersectia cu strada Oituz si strada Cornisei pana la intersectia cu DE 85;
- Strada Cireasov - de la intersectia cu strada Pitesti pana la intersectia cu strada Artilleriei;
- Strada Artilleriei - de la intersectia cu strada Cireasov pana la intersectia cu strada Draganesti si strada Vailor
- Strada Ecaterina Teodoroiu - de la intersectia cu strada Vailor pana la Intersectia cu Strada Draganesti
- Strada Draganesti - de la intersectia cu strada Ecaterina Teodoroiu pana la iesirea din municipiul Slatina;
- Strada Milcov – de la intersectia cu strada Draganesti pana la iesirea din municipiul Slatina

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

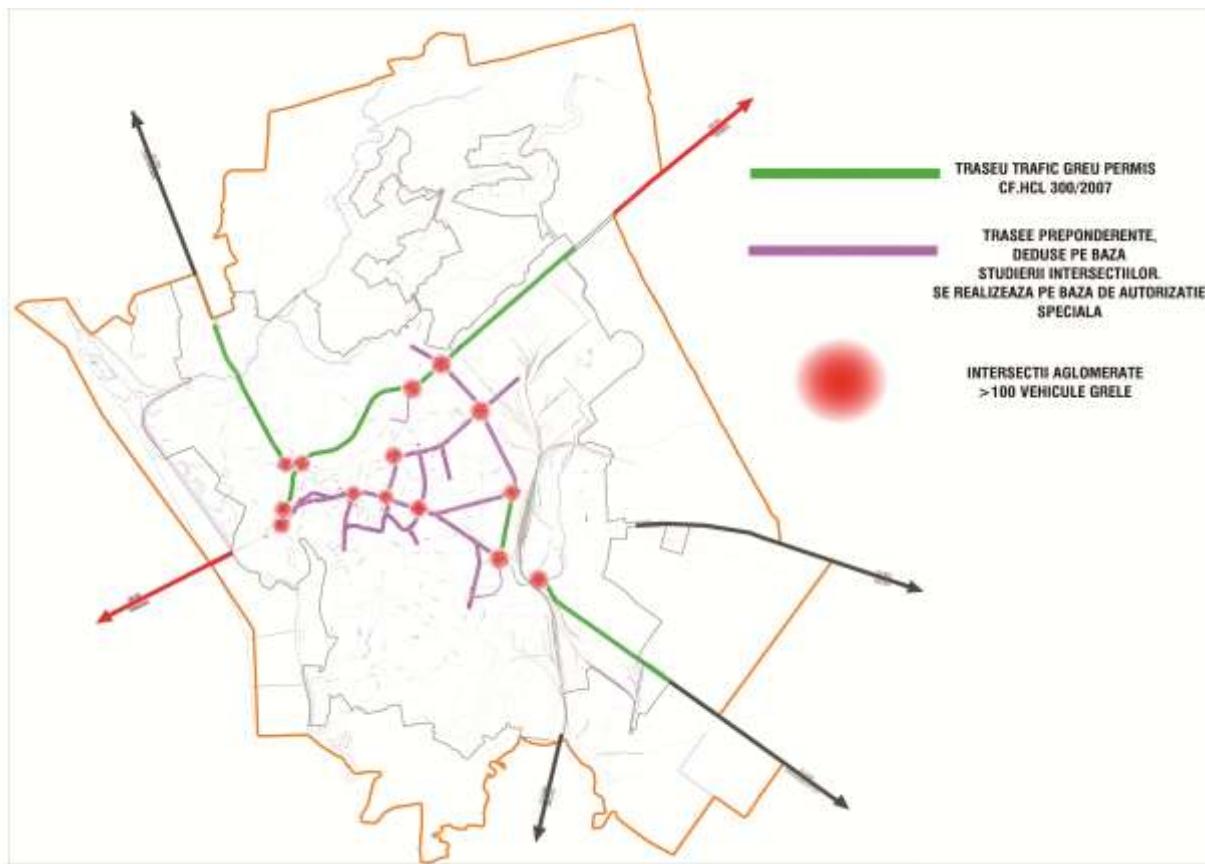


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

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

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



**Figura 2.4.1 Trasee trafic greu**

Sursa: Consultant



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

In ceea ce priveste intersectiile aglomerate, pe un loc fruntas se claseaza intersectia Str.Ecaterina Teodoroiu – Str.Artileriei – Str.Draganesti – Str.Vailor. Cele mai aglomerate intervale, in aceasta zona inregistrandu-se intre orele 7-8 - dat fiind ca aici se intalnesc vehicule care ies din oras din trei directii, dar si intre orele 15 :30-17, din cauza numarului foarte mare de vehicule care intra in oras dintre zona industriala, uneori formand cozi pe cateva sute de metri.

O alta intersectie extrem de aglomerata inregistreaza cozi de masini in intervalul 15 :30-17, si anume intersectia Str.Artileriei – Str.A.I.Cuza- Str.Ciresov, aflata in zona statiei CFR din Municipiul Slatina, aici intalnindu-se traficul de pe doua artere extrem de circulate : Str.Artileriei si Str.A.I.Cuza.

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

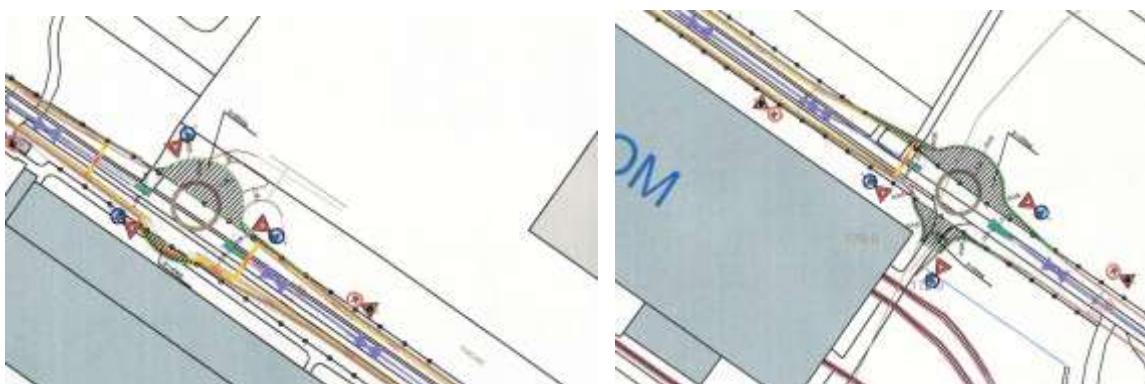
Aceste probleme au fost reclamate in repeatate randuri de catre reprezentatii firmelor prezente pe platforma industriala din acea zona (Pirelli Tyres, Prysmian Cabluri si Sisteme SA, TMK Artrom) in cadrul intalnirilor realizate cu ocazia infiintarii grupurilor de lucru din cadrul primariei Slatina.

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

De asemenea, prin studiul de trafic realizat in 2014 s-a propus realizarea a doua sensuri giratorii pentru facilitarea acceselor in incinta Pirelli si TMK Artrom



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.4.2 Giratii acces Pirelli si TMK Artrom**

*Sursa: Studiu de trafic 2014*

O alta problema asociata traficului intens din zona industriala sud-est, desfasurat pe o infrastructura subdimensionata, o reprezinta lipsa locurilor de parcare care sa deserveasca exclusiv intreprinderile aflate pe platforma.

Transportul de marfuri este asigurat si prin intermediul retelei de transport feroviar. Acest mod de transport al marfurilor nu este utilizat insa la o capacitate adevarata, in ciuda existentei catorva linii secundare catre zona industriala.

Principalul punct de transfer intermodal de la calea ferata la transportul rutier il reprezinta zona garii.

In vederea reducerii cotei transportului rutier de marfa si a gradului de incarcare al retelei rutiere datorat vehiculelor grele, este necesara utilizarea mai eficienta a transportului de marfa pe calea ferata si asigurarea unui punct de transfer intermodal modern, inzestrat cu logistica necesara operatiunilor respective.

## 2.5. Mijloace alternative de mobilitate

### 2.5.1. Mersul pe jos si accesibilitate

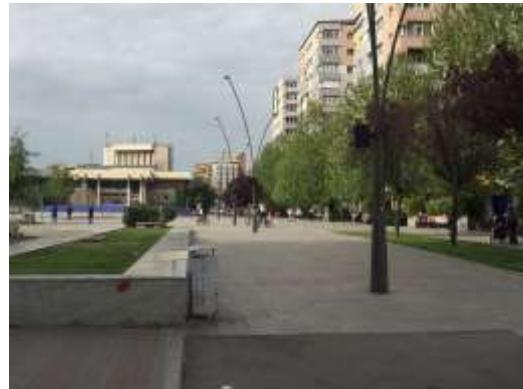
Mersul pe jos este o forma de deplasare accesibila si atractiva pentru locuitorii municipiului, dupa cum reiese din ponderea modala de 36,3% a deplasarilor pietonale din totalul deplasarilor realizate in oras. Aceasta valoare a fost determinata pe baza interviurilor la domiciliu si a recensamintelor de circulatie.

In municipiul Slatina exista 0,95 ha de spatii publice pietonale, concentrate in zona centrala a orasului, in vecinatatea celor mai importante dotari comerciale ale orasului. Spatiul pietonal este realizat in vecinatatea parcului Esplanada, iar traseele pietonale se continua prin parc si fac legatura in zona Esplanada si centrul istoric. Spatiul pietonal este dotat corespunzator cu mobilier urban, existand suficiente spatii



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

de odihna, precum si vegetatie pentru asigurarea zonelor de umbra. Iluminatul public este corespunzator in aceasta zona.

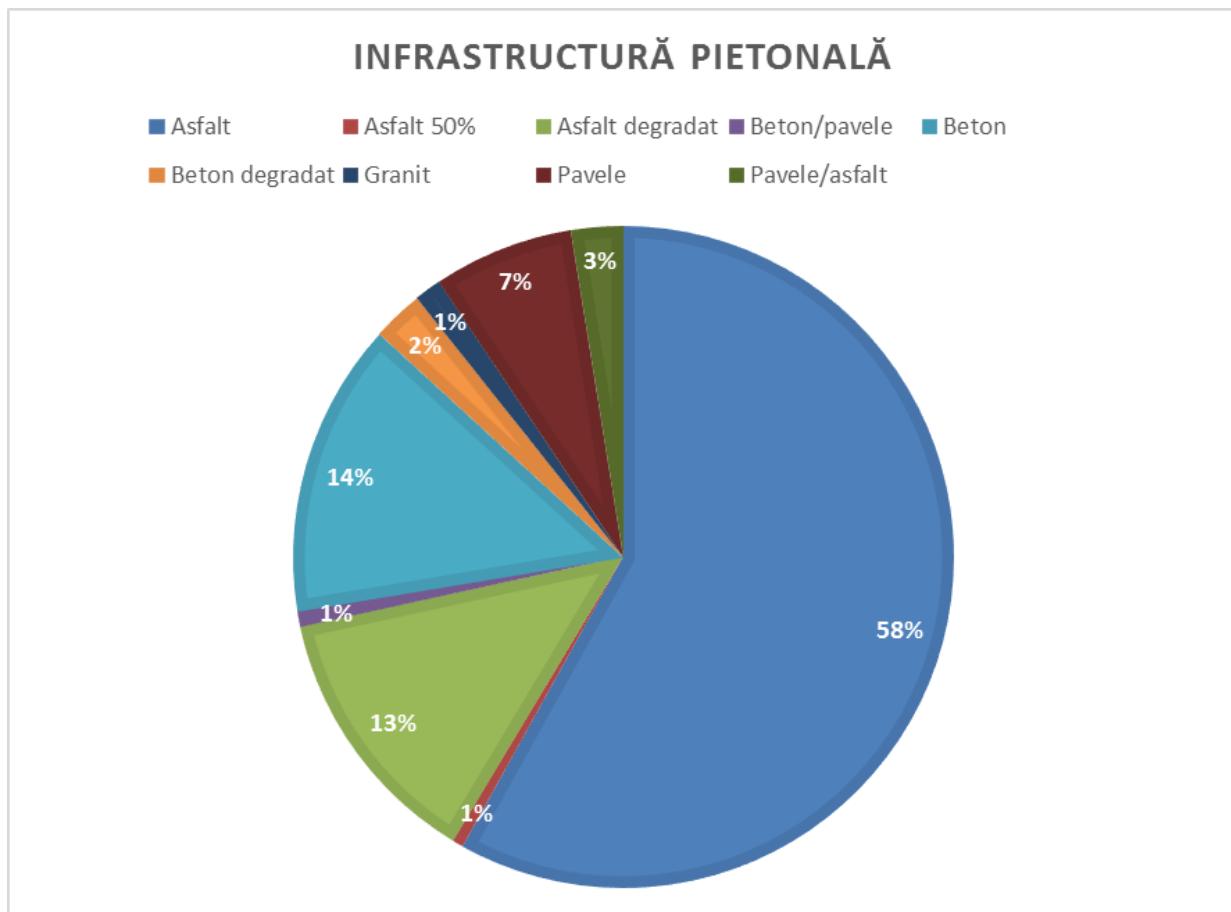


***Figura 2.5.1 Spatiu pietonal din zona centrala***

Majoritatea strazilor au trotuare, dar exista si o pondere semnificativa de strazi fara trotuar sau cu trotuare de dimensiuni reduse. Lungimea totala a strazilor pe care nu sunt amenajate trotuare este de 29,54 km. S-a remarcat o pondere semnificativa, de aproximativ 20% de strazi cu trotuare degradate. Figura de mai jos prezinta materialele din care sunt realizate trotuarele in municipiu.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.5.2 Infrastructura pietonală**

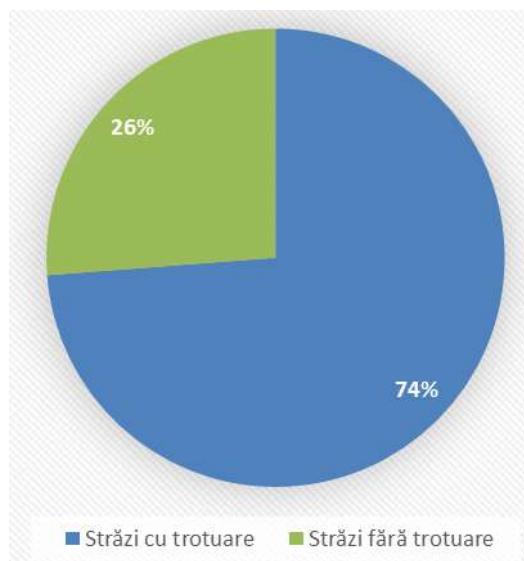
Sursa: Analiza consultant<sup>14</sup>

Printre strazile fara infrastructura pietonală adecvata se numara si strazi pe care circula transportul public. Lipsa unui parcurs sigur, confortabil si placut catre si dinspre statiile de transport public scade gradul de utilizarea al acestui mod de deplasare.

<sup>14</sup> Analiza a fost realizata pe baza informatiilor furnizate de Primaria Municipiului Slatina si a vizitelor pe teren realizate de consultant. S-a tinut cont de proiectele de reabilitare a infrastructurii rutiere implementate in municipiu.

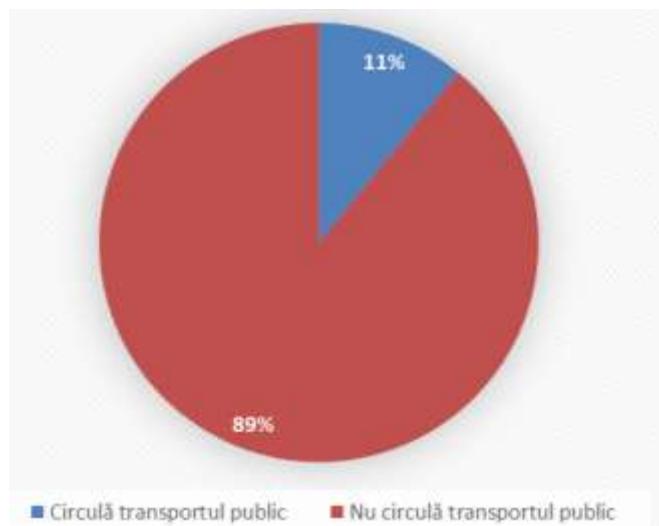


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.5.3 Ponderea strazilor fără trotuare**

Sursa: Analiza consultant<sup>15</sup>



**Figura 2.5.4 Circulatia transportului public pe strazile fără trotuar**

Sursa: Analiza consultant<sup>15</sup>

In ceea ce priveste nivelul de serviciu al spatilor pietonale, acesta s-a dovedit a fi in cea mai mare parte bun in zona centrala. La polul opus se afla cartierele nou dezvoltate la periferia orasului, unde nivelul de serviciu al unor trotuare este slab,

<sup>15</sup> Analiza a fost realizata pe baza informatiilor furnizate de Primaria Municipiului Slatina si a vizitelor pe teren realizate de consultant. S-a tinut cont de proiectele de reabilitare a infrastructurii rutiere implementate in municipiu.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

acestea nefiind asfaltate, ingreunand deplasarea pietonilor si oferind conditii precare de siguranta.

Spatiile publice sunt in mare masura inaccesibile persoanelor cu mobilitate redusa din cauza diferenelor de nivel si a lipsei planeitatii circulatiilor pietonale in punctele de traversare a strazilor. Accesibilitatea redusa este cauzata de absenta rampelor sau de existenta unor rampe cu pante neconforme. O alta problema intalnita este necorelarea spatiilor accesibilizate pe ambele parti ale carosabilului.



**Figura 2.5.5 Treceri de pietoni accesibilizate**

Conform datelor furnizate de DASIP, pe raza orasului Slatina se gasesc 309 treceri de pietoni. In zonele cu probleme de siguranta rutiera, pentru a creste gradul de siguranta la traversare, trecerile de pietoni au fost inaltate. In prezent exista 21 de treceri denivelate, iar tabelul de mai jos prezinta strazile pe care sunt localizate acestea.

<b>Strada</b>	<b>Numar treceri denivelate</b>
Bulevardul Alexandru Ioan Cuza	3
Strada Basabilor	1
Strada Sergent Major Dorobantu	1
Strada Manastirii	3, dintre care 1 trecere in vecinatatea <i>Esenzza Caffe</i>
Strada Plevnei	1
Aleea Streharetii	1
Soseaua Pitesti (in zona locuintelor unifamiliale)	2
Cuza Voda	3
Strada Banului	1
Strada Ecaterina Teodoroiu	1
Strada Cornisei	2
Strada Libertatii	1



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Strada	Numar treceri denivelate
Strada Primaverii	1

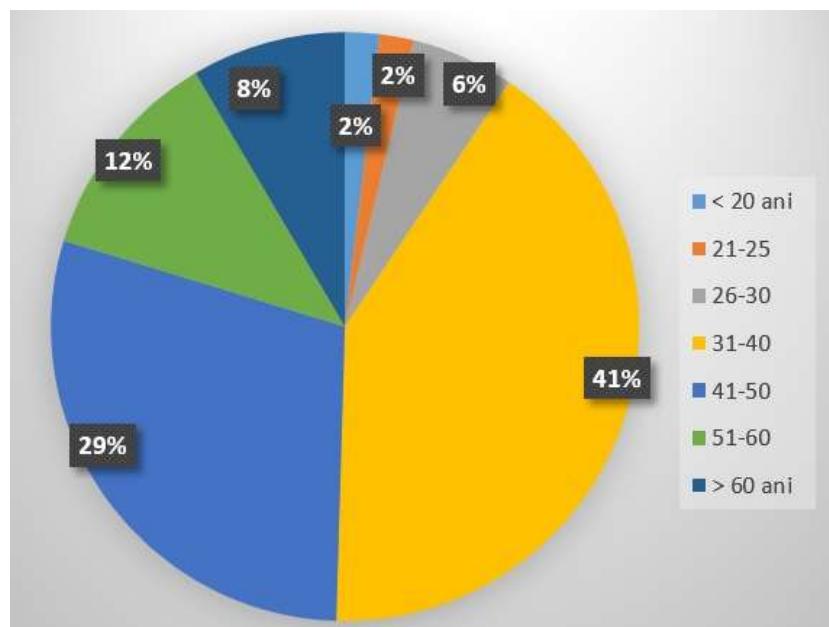
**Tabelul 2.5.1 Amplasamentul si numarul trecerilor denivelate**

Sursa: Date furnizate de DASIP

### 2.5.2. Infrastructura pentru biciclete

In prezent, in municipiul Slatina nu exista infrastructura pentru biciclete. Aceasta lipsa determina o pondere modala scazuta pentru acest mod, deplasarile pe bicicleta reprezentand doar 0,7 % din deplasarile zilnice totale.

Lipsa pistelor pentru biciclete este una din principalele probleme de deplasare identificate in cadrul sondajului pe gospodarii cu o pondere de 13% din raspunsurile totale. In imaginea de mai jos este prezentata distributia pe grupe de varsta a locuitorilor care au identificat aceasta problema si se remarcă grupul de varsta cuprins intre 31-50 de ani ca fiind cel mai interesat de realizarea infrastructurii.



**Figura 2.5.6 Distributia pe grupe de varsta a persoanelor interesate de infrastructura pentru biciclete**

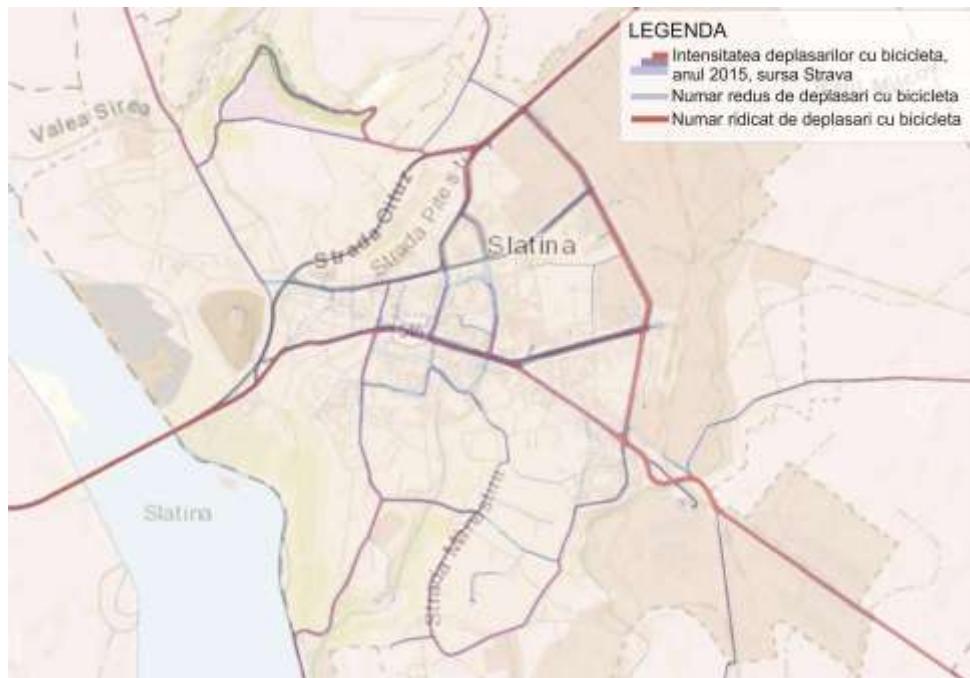
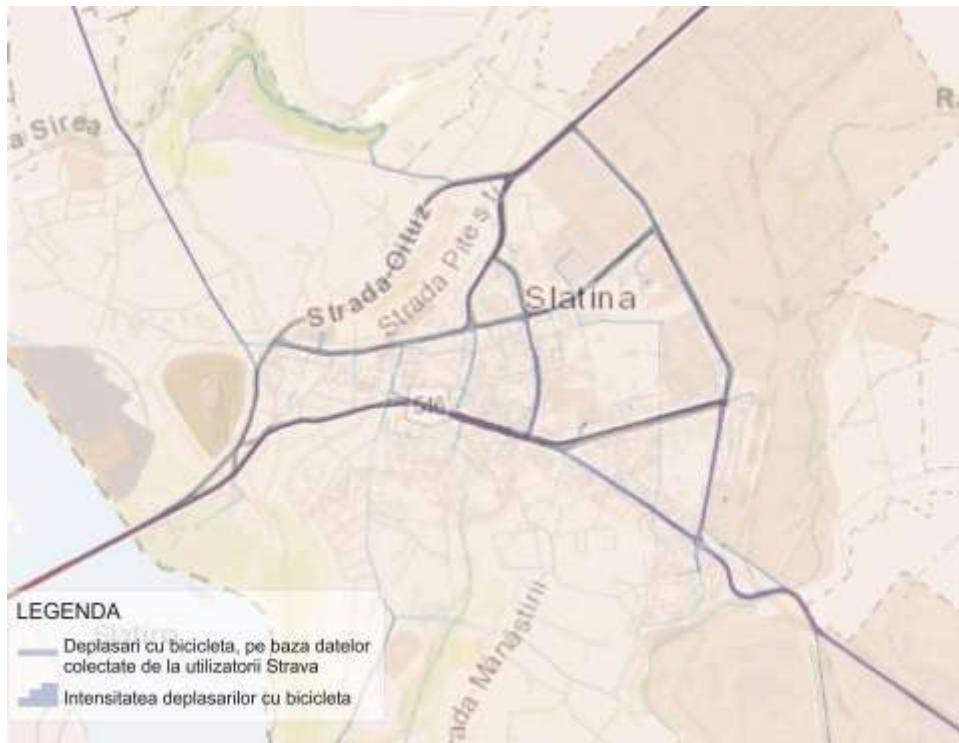
Sursa: Analiza consultant<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Analiza a fost realizata pe baza informatiilor colectate in cadrul Sondajului cu privire la comportamentul de mobilitate in Municipiul Slatina.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Analizand informatiile disponibile pe site-ul Strava Labs se observa o crestere a utilizarii bicicletei in anul 2015 fata de anul 2014, prezentata in imaginile de mai jos. Gradul de deplasare cu bicicleta a crescut cel mai mult pe strazile Vintila Voda, Oituz, Cornisei, Cireasov, Ecaterina Teodoroiu, Draganesti, Carol I, Basarabilor si pe Bulevardul Alexandru Ioan Cuza.



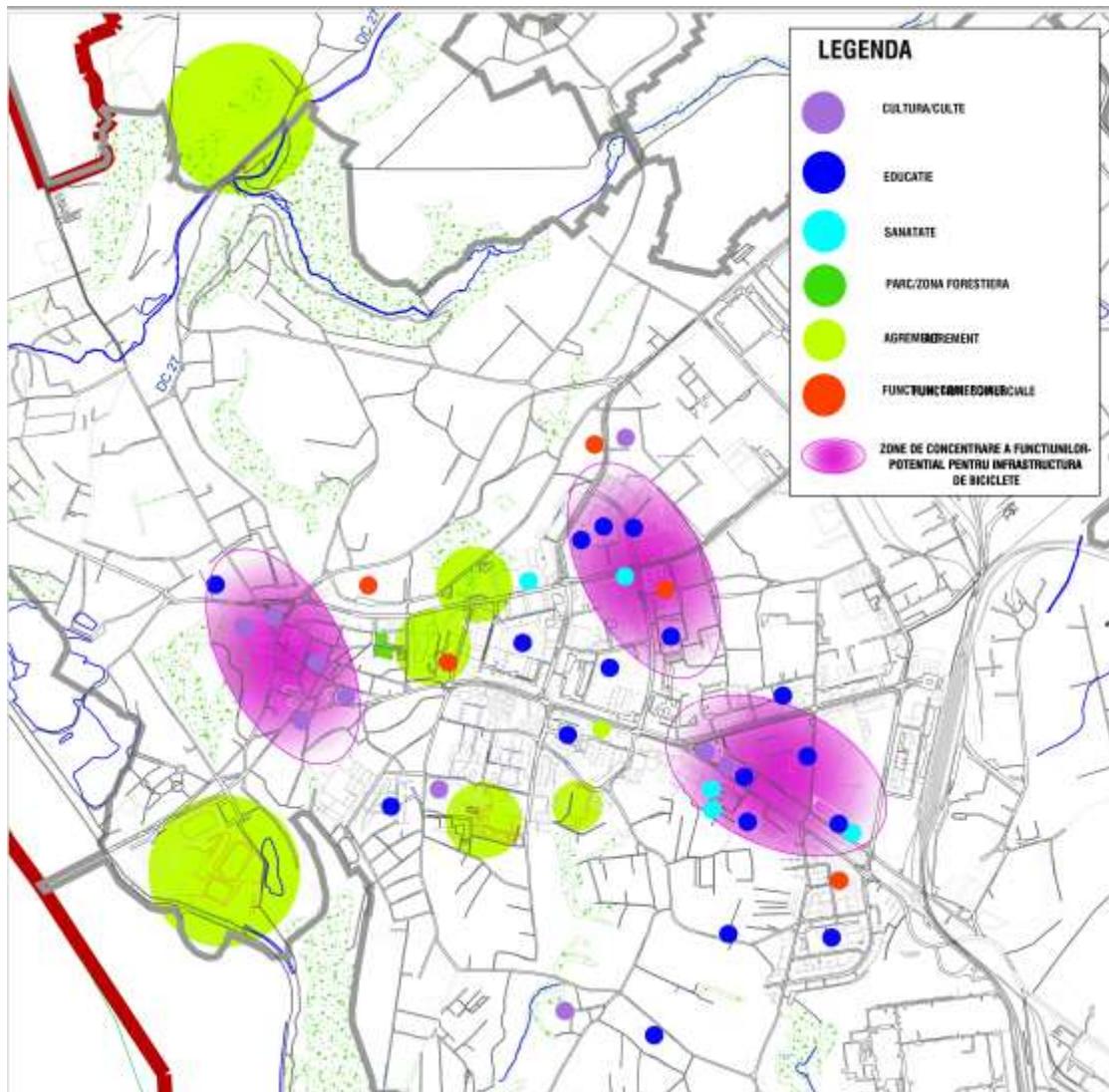


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

**Figura 2.5.7 Evolutie deplasari cu bicicleta intre anii 2014 si 2015**

Sursa: <http://labs.strava.com/>

Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana a Municipiului Slatina a prezentat localizarea dotarilor de educatie, cultura si sanatate si zonele de agrement. Zonele care concentreaza aceste functiuni reprezinta un element de potential in dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete si sunt prezentate in figura de mai jos



**Figura 2.5.8 Potential infrastructura pentru biciclete – zonele de concentrare a functiunilor de cultura educatie sanatate si agrement**

Sursa: elaborata de consultant pe baza informatiilor furnizate in SIDU Slatina

In studiul de trafic elaborat de S.C. K.X.L. S.R.L. in anul 2014, piste pentru biciclete sunt propuse pentru urmatoarele artere: A.I. Cuza, Artilleriei, Cireasov, Cornisei, Pitesti, Primaverii si Draganesti. Analizand recomandarile studiului se observa ca



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

majoritatea pistelor sunt propuse pe trotuarul existent, cu o delimitare pe inaltime fata de spatiul exclusiv pietonal. Pe strazile A.I. Cuza, Artileriei, Cireasov, Cornisei, Pitesti, Primaverii se propun piste cu dimensiunea de 1 m/sens cu mentiunea ca pot fi dispuse pe ambele sensuri sau pe o singura parte a strazii, avand in acest caz dimensiunea totala de 2 m. Pentru strada Draganesti se propune largirea acesteia si realizarea unor piste de 1.2 m/sens, in continuarea spatiului carosabil si delimitarea pistelor cu stalpi.

Abordarea propusa va avea ca efect reducerea spatiului pietonal existent scazand astfel atractivitatea mersului pe jos, precum si crearea unor probleme de siguranta a pietonilor. Tinand cont de recomandarile Comisiei Europene privind incurajarea deplasarilor nepoluante, precum si tintele stabilite pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> pana in anul 2020, este evidenta nevoia de crestere a spatiului alocat acestor deplasari.

### 2.6. Managementul traficului

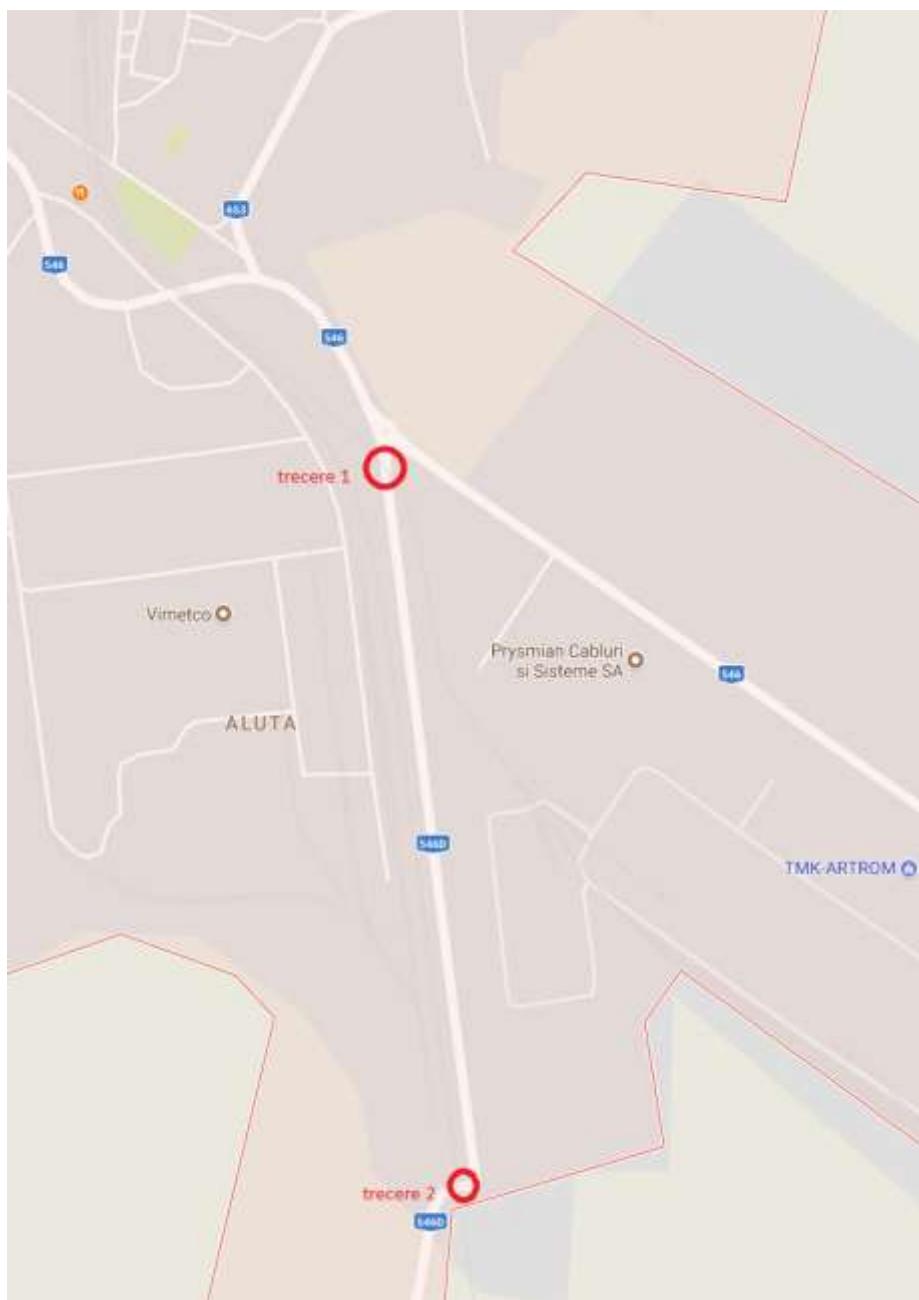
In Municipiul Slatina, managementul traficului este asigurat prin semnalizare statica verticala si orizontala, precum si semnalizare dinamica(semaforizare) in 9 locatii specificate mai jos.

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

Pe raza municipiului exista doua treceri la nivel cu calea ferata conform figurii de mai jos.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.6.1 Treceri la nivel cu calea ferata**

Sursa: Consultant

Ambele sunt situate pe DJ546D, drum care leaga Municipiul Slatina de localitatea Milcovul din Deal.

Prima trecere la nivel este cu o cale ferata utilizata pentru aprovisionare de catre TMK, cu frecventa redusa, semnalizata doar cu indicatoare, neexistand un program fix al transporturilor de marfa catre TMK.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.6.2 Trecere la nivel pentru aprovizionare (trecere 1)**

*Sursa: Consultant*

Ceea de-a doua este cu calea ferata care realizeaza legatura feroviara intre Slatina si Piatra Olt. Aceasta este echipata cu semnale luminoase si acustice cat si cu indicatoare rutiere.



**Figura 2.6.3 Trecere la nivel cu cale ferata (trecere 2)**

*Sursa: Consultant*



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

La nivelul Primariei Municipiului Slatina, managementul traficului corelat cu stationarea, siguranta in trafic, sisteme inteligente de transport si signalistica este realizat prin cadrul celor doua institutii locale, Serviciul Public Directia Politia Locala si Serviciul Public Directia Administrarea Strazilor si Iluminat Public. Ambele institutii lucreaza in stransa legatura cu Politia Rutiera.

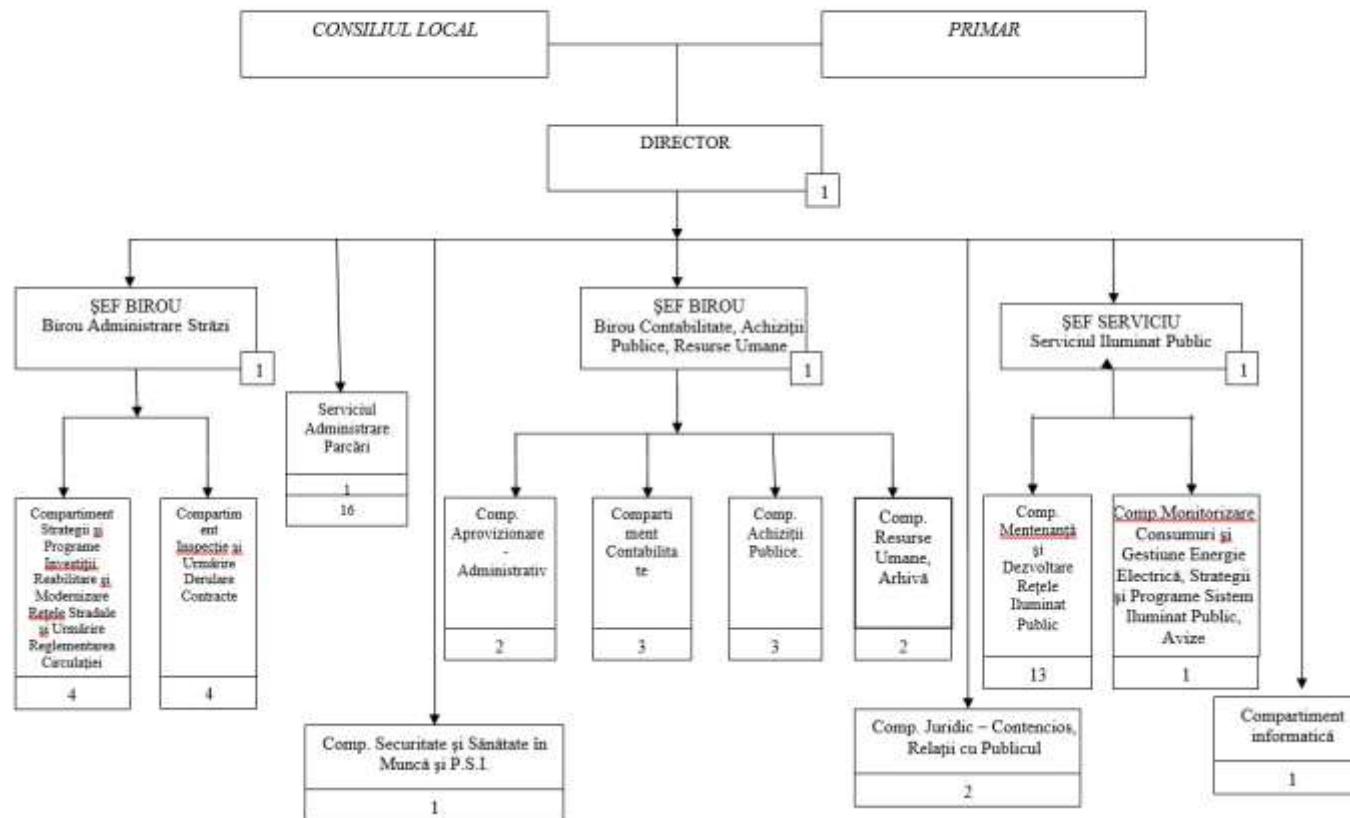
Astfel, Serviciul Public Directia Administrarea Strazilor si Iluminat Public In urma unor propuneri/sesizari ale cetatenilor urmeaza o analiza impreuna cu reprezentantii politiei locale si rutiere. Daca decizia din urma acestor discutii este favorabila, Serviciul Public Directia Administrarea Strazilor si Iluminat Public solicita avizul Politiei Municipiului Slatina privind modificarile in trafic supuse analizei (sensuri unice, treceri denivelate, infiintare sau desfiintare treceri, etc). Dupa obtinerea avizului, Serviciul Public Directia Administrarea Strazilor si Iluminat Public intocmeste un proiect de hotarare privind "Sistematizare rutiera si instituire obligatii pt. conducerii auto si pietoni". Proiectul de hotarare va fi propus in sedinta de Consiliu Local, iar dupa aceasta va sta pe transparenta decizionala 45 zile calendaristice. Dupa expirarea celor 45 zile, va fi aprobat definitiv tot intr-o sedinta de Consiliu.



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Număr personal: 57  
Posturi de conducere: 5  
Posturi de execuție: 52

Organigrama Direcției Administrarea Străzilor și Iluminatului Public pe anul 2017



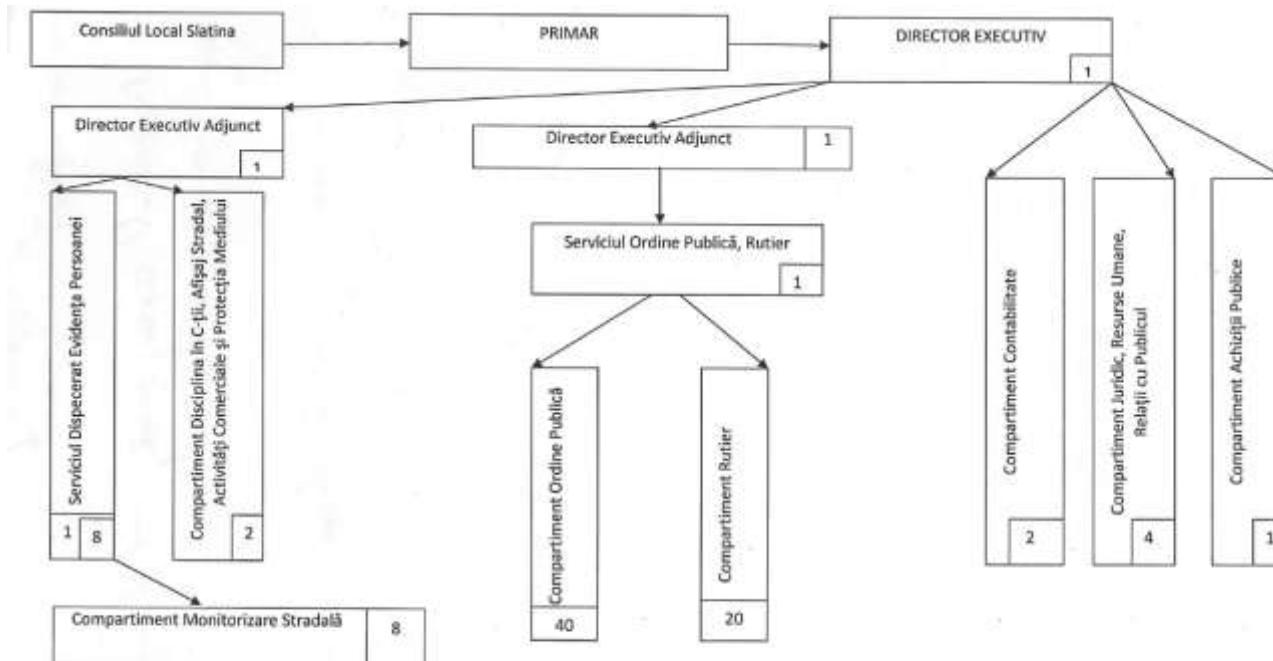
**Figura 2.6.4 Organigrama Serviciului Public Directia Administrarea Strazilor si Iluminat Public**

Sursa: Primaria Municipiului Slatina



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Serviciul Public Directia Politia Locala intervine, pe baza sesizarilor primite in dispecerat sau a sesizarilor din oficiu, pentru cresterea sigurantei pietonilor sau a participantilor la trafic. Serviciul Public Directia Politia Locala isi desfasoara activitatea pe toata suprafata Municipiului Slatina, complementar cu Politia Rutiera in stransa legatura cu acestia.



PRIMAR  
CONSTANTIN STELIAN EMIL MOT

DIRECTOR EXECUTIV  
ADRIAN CONSTANTIN POP

**Figura 2.6.5 Organogramma Serviciului Public Directia Politia Locala**

Sursa: Primaria Municipiului Slatina



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

Pana acum, in Slatina nu a fost implementat niciun sistem de management integrat al traficului. Cu toate acestea, in PUG au fost realizate propuneri pentru reamenajarea anumitor intersectii si realizarea de sensuri giratorii noi.

In acest moment nu exista disponibilitatea in timp real a datelor. Prin urmare, daca se doreste un management adaptiv va fi necesara inclusiv instalarea de senzori pentru colectarea datelor.

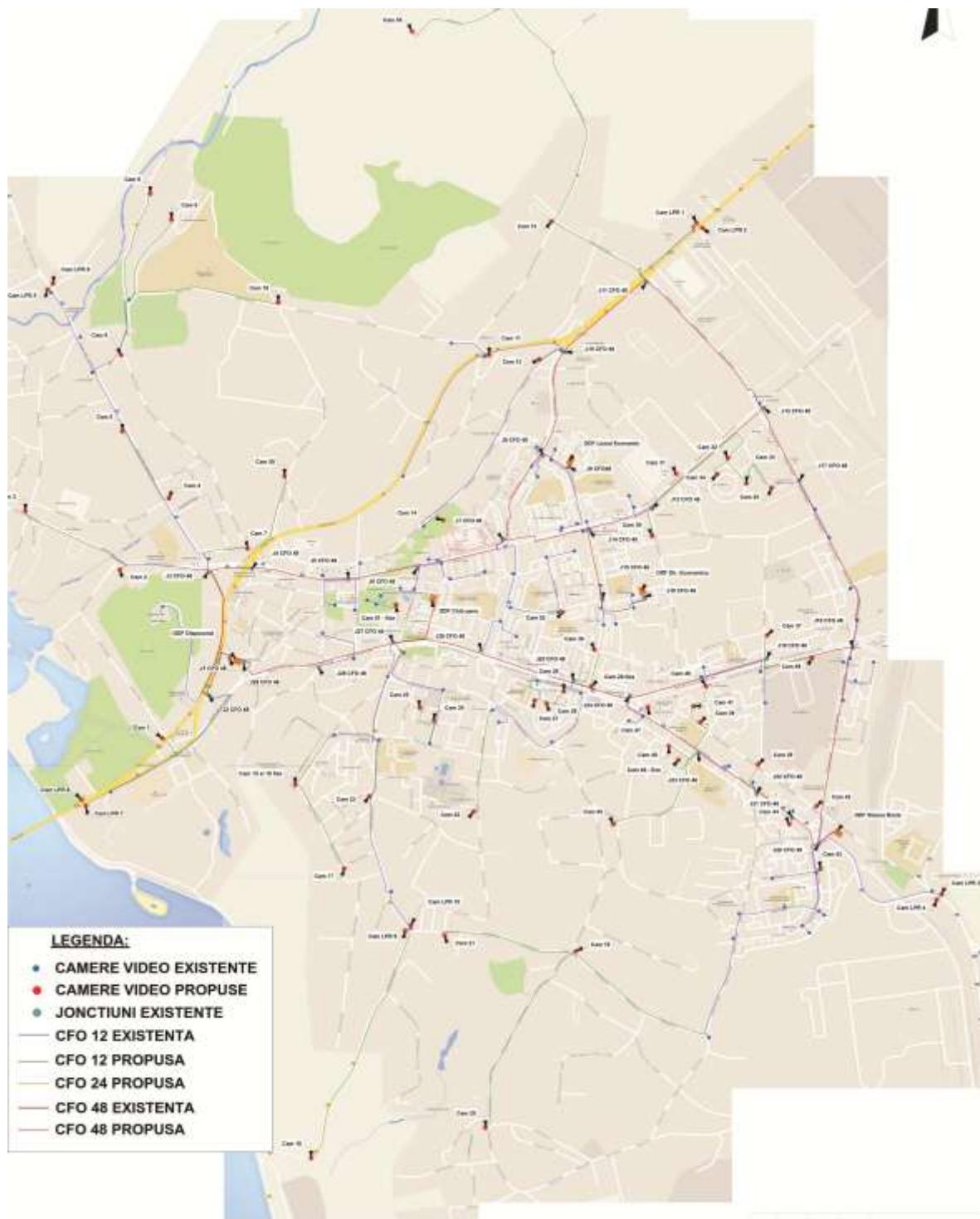
Momentan exista doar un sistem de camere video, instalate pentru prevenirea actelor antisociale, dar care pot fi folosite si pentru supravegherea traficului.

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

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.6.6 Retea sistem de supraveghere video-situatie existenta si propusa**

Sursa: Primaria Municipiului Slatina

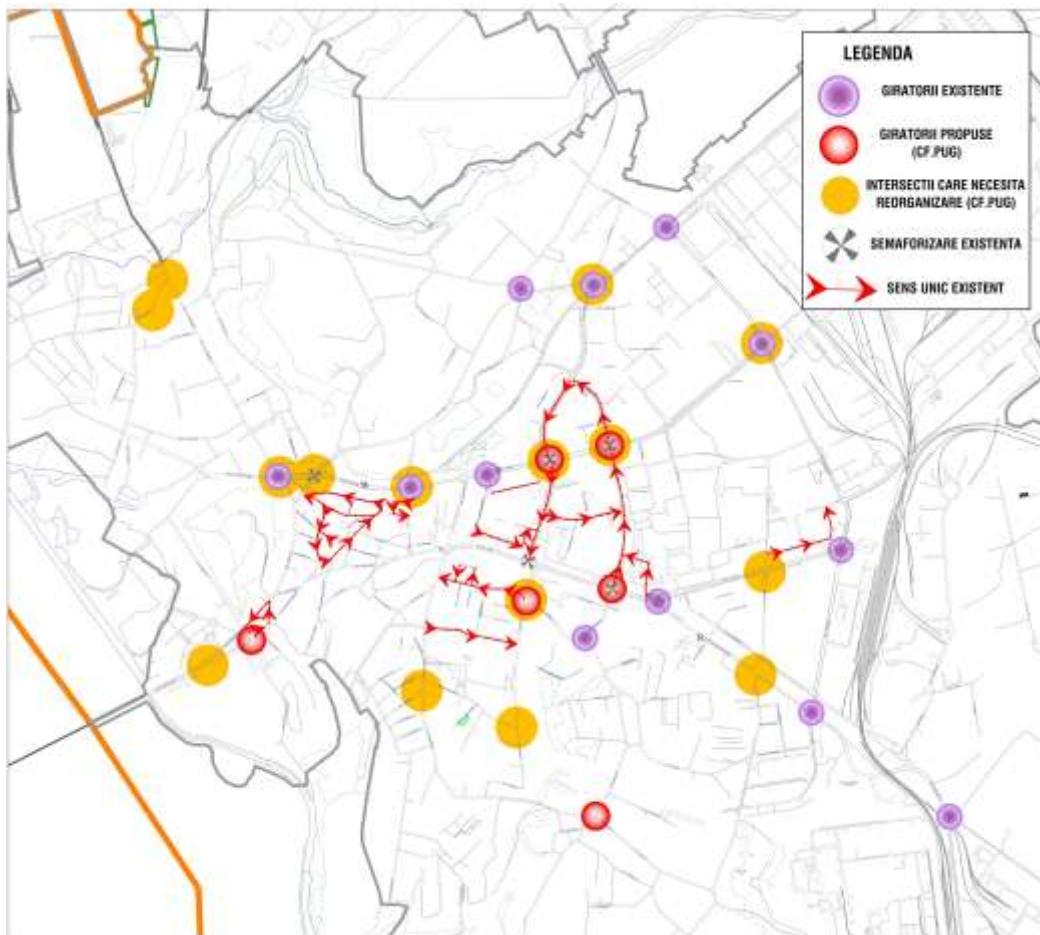


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

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

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



**Figura 2.6.7 Componente ale managementului traficului în Slatina**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Zonele specifice din cadrul ariei acoperite de Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina, identificate ca prezentand un nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al mobilitatii sunt:

- **Zona Centrala (inclusiv centrul istoric)**
- **Piata Garii**
- **Intersectia str.Pitesti - str.Oituz –str.Cornisei**
- **Zona Zahana – Cartier Crisan**
- **Zona Steaua – Cartier Steaua**

**Zona Centrala** identificata ca avand complexitate ridicata a mobilitatii este zona cuprinsa intre strazile Ionascu (vest), Vintila Voda (sud), str.Independentei (est) si bd. N. Titulescu (nord).

Zona cuprinde mai multe obiective care genereaza/atrag deplasari zilnice, cum ar fi:

- Catedrala Sf. Gheorghe (aflata la intersectia strazilor Ionascu, Nicolae Titulescu si Tudor Vladimirescu), unde se afla si capatul de linie pentru mai multe trasee de transport in comun,



**Figura 2.7.1 Catedrala Sf.Gheorghe, Slatina**

Sursa: [www.biserici.org](http://www.biserici.org)



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Centrul istoric, o zona cu mare potential de reprezentativitate pentru oras, ce va necesita pe viitor multiple interventii de reabilitare si revitalizare in special a fondului construit, din care 81 de constructii se afla pe lista monumentelor istorice;



**Figura 2.7.2 Centrul istoric, Slatina**

Sursa: [www.adevarul.ro](http://www.adevarul.ro), [www.monumenteoltenia.ro](http://www.monumenteoltenia.ro)

- Complexul comercial Winmarkt (fostul magazin Oltul), zona pietonala utilizata zilnic , alte functiuni de interes local



**Figura 2.7.3 Complexul comercial Winmarkt**

Sursa: Consultant

- Parcul „Eugen Ionescu” si Parcul „Esplanada”, unde se afla si o vasta zona pietonala



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.7.4 Parcul Esplanada, Sursa: Consultant**

- Primaria, Judecatoria si Parchetul de pe langa Judecatoria Slatina



**Figura 2.7.5 Primaria Slatina**

*Sursa: Consultant*

- Alte functiuni de utilizare zilnica (restaurante, polyclinica)

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

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

**Piata Garii**, amplasata in prelungirea strazii A.I.Cuza, in fata statiei CFR din Municipiul Slatina, concentreaza urmatoarele moduri de transport:

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Datorita acestor caracteristici, zona prezinta toate premisele implementarii unei statii intermodale, prin care sa se asigure transferul mai facil al calatorilor intre diverse moduri de transport si atragerea acestora spre utilizarea transportului in comun, in defavoarea vehiculului personal prin informarea dinamica asupra conexiunilor disponibile.

In plus, aici sunt propuse a se realiza operatiuni urbanistice in vederea cresterii accesibilitatii si atractivitatii zonei (vezi capitolul 9.7)



**Figura 2.7.6 Piata Garii si statiile transport in comun din zona, Municipiul Slatina**

Sursa: Consultant

**Intersectia strazilor Pitesti –Oituz –Cornisei** – este o intersectie puternic tranzitata, in special de vehiculele grele de marfa, pentru ca pe aici se face distributia acestora spre Pitesti sau Craiova.

Conform studiului de trafic realizat in 2014, prin intersectia respectiva treceau zilnic 3790 vehicule etalon, din care 315 camioane.

Reorganizarea acestei intersectii a fost propusa prin PUG, intre timp fiind realizat un sens giratoriu.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.7.7** Intersectia strazilor Pitesti – Oituz – Cornisei,

Sursa: Googlemaps

**Zona Zahana** – zona aflata la intersectia strazilor Primaverii, Crisan si Toamnei, cuprinzand mai multe functiuni comerciale (piata agroalimentara, restaurante, centru comercial) foarte bine deservita de mijloace de transport in comun. Piata agroalimentara Zona Zahana este localizata in cartierul Crisan, piata Zahana fiind cea mai mare piata agroalimentara din Slatina.

De asemenea, conform studiului de trafic realizat in 2014, intersectia Str.Primaverii – Str.Crisan se afla printre cele mai aglomerate din Slatina, fiind inregistrate 6380 vehicule etalon pe zi, din care 50 de masini de mare tonaj.

**Zona Steaua** – aflata in partea de sud-est a Municipiului Slatina, este o zona complexa atat din punct de vedere al functiunilor adăpostite cat si al traficului realizat aici.

Printre functiunile de interes public amintim:

- Functiuni comerciale: Pepco, Lidl, Kaufland, piata agroalimentara (Steaua Rosie)
- Servicii: restaurante, posta, banca, benzinarii
- Invatamant: Scoala Gimnaziala „Constantin Brancoveanu”

Intersectia str.E.Teodoroiu, Str.Draganesti, Str.Artilleriei, str.Vailor reprezinta una din cele mai tranzitate intersecții de către traficul greu, dar nu numai, având în vedere că în apropiere se află zona industrială ce adăpostește fabricile Pirelli, Prysmian și TMK, unități ce atrag un număr mare de persoane, în special dimineață și după-amiază.

Zona este foarte bine deservita de transportul în comun, de aici ajungându-se ușor în orice parte din oraș, dar și în afara acestuia.

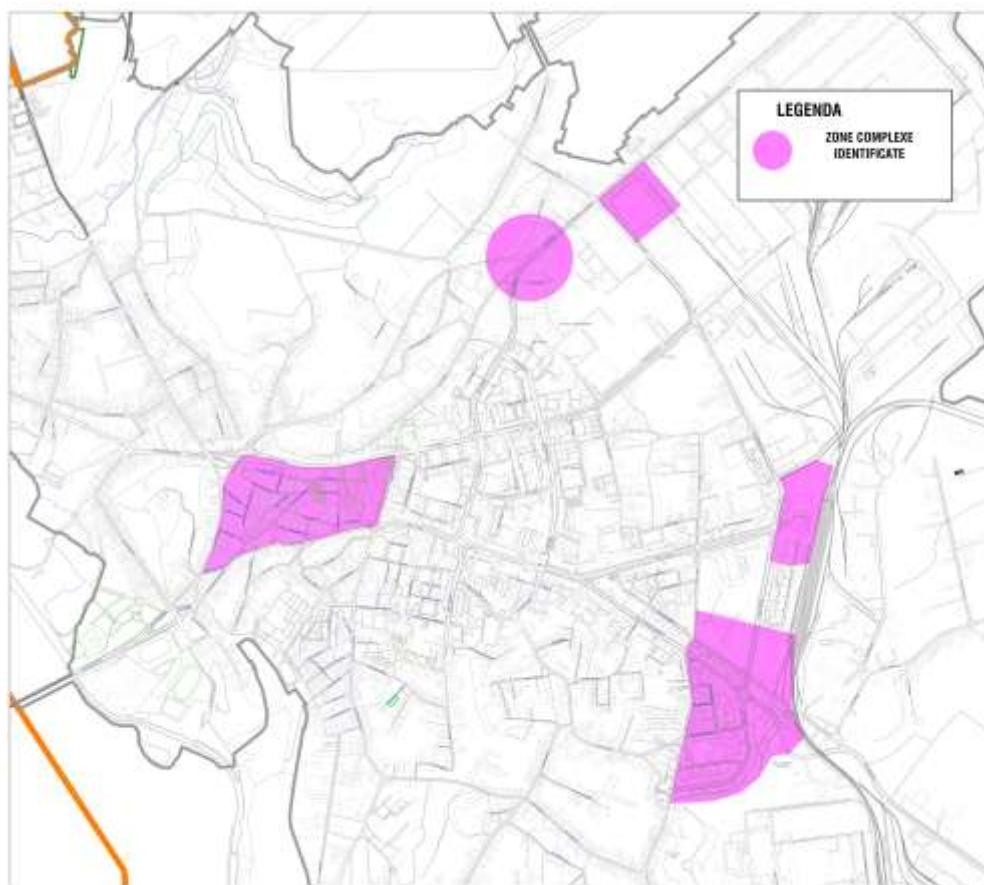


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 2.7.8 Cartierul Steaua**

Sursa: Googlemaps



**Figura 2.7.9 Zone cu grad ridicat de complexitate identificate in Municipiul Slatina**



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

### **3. Modelul de transport**

#### **3.1. Prezentare generala si definirea domeniului**

Planul integrat de mobilitate urbana durabila al Municipiului Slatina are la baza un model de transport, creat pe baza analizelor realizate asupra situatiei existente si a datelor obtinute in urma procesului de colectare a datelor.

Un model de transport constituie o reprezentare computerizata a circulatiei persoanelor, marfurilor si vehiculelor, in cadrul sistemului de transport. Modelul de transport este dezvoltat pentru o anumita arie de studiu, care este impartita in unitati teritoriale, denumite zone.

Modelul de transport are rolul de a crea o imagine a modului in care comportamentul de calatorie, modelele de calatorie si solicitarile vor reactiona in timp la schimbari de politici de transport, infrastructura sau servicii, la variatii ale nivelului populatiei sau la schimbari ale distributiei spatiale a acesteia, la schimbari socio-economice.

Un model de transport trebuie sa reprezinte, la un nivel acceptabil, situatia existenta a transportului in ceea ce priveste cererea de calatorie. Aceasta este masurata in functie de modul de deplasare, numar de vehicule pe retea, durata de calatorie si distanta parcursa.

Modelul de Transport a fost dezvoltat pe baza analizelor situatiei existente cu privire la tipurile de calatorie existente si va fi utilizat la evaluarea proiectelor individuale propuse, cat si pentru evaluarea intregului plan general de mobilitate.

Pentru elaborarea Planului de mobilitate urbana al Municipiului Slatina a fost folosit un model de transport simplu, avand la baza matrice de calcul (EXCEL) pentru estimarea generarii si atragerii deplasarilor, distributiei intre zone si distributiei intre modurile de transport.

Cu ajutorul matricelor de calcul, prezentate in capitolul de fata, au fost determinati principaliii parametri ai traficului, fiind furnizate informatii comparative asupra urmatorilor parametri:

- Viteza medie de circulatie
- Durata medie a deplasarilor/mod de deplasare
- Consumul de combustibil
- Emisii CO<sub>2</sub>echiv
- Emisii CO<sub>2</sub>



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Emisii N<sub>2</sub>O
- Emisii CH<sub>4</sub>

Analiza comparativa a parametrilor indicati permite evaluarea impactului proiectelor/pachetelor de proiecte implementate, pentru fiecare dintre scenariile si anii de prognoza care vor fi descrise in alta sectiune a documentului.

Matricele reflectand cererea de transport, distributia pe zone de origine/destinatie si pe moduri de transport, sunt realizate pentru ora de varf AM, determinata ca fiind perioada cu numarul cel mai mare de deplasari, pe baza rezultatelor procesului de colectare a datelor. De asemenea, matricele de calcul au fost utilizate pentru realizarea prognozelor si modificarilor aparute in diferitele scenarii si ani de prognoza avuti in vedere pentru elaborarea PMUD.

In ceea ce priveste traficul de traversare a zonei urbane, au fost utilizate rezultatele anchetelor O/D realizate in cadrul procesului de colectare a datelor, integrate cu datele rezultante din recensamantul de circulatie.

Modelul de transport a fost utilizat pentru:

- Evaluarea situatiei existente, prin:
  - o Identificarea cererii legate de vehicule si pasageri si a conditiilor operationale privind sistemul de transport.
  - o Scopul deplasarilor, originea si destinatia acestora.
  - o Distributia calatoriilor pe ore de varf si ca medie zilnica
  - o Alegerea modală: modalitatea de efectuare a calatoriilor, pe moduri de transport
  - o Afectarea traficului: matricea deplasarilor intre zonele considerate.
  - o Identificarea problemelor existente, prin localizarea punctelor/arterelor care prezinta congestii de trafic sau timpi mari de asteptare, pe baza rezultatelor studiului de trafic
- Realizarea de prognoze asupra mobilitatii pentru anii de perspectiva stabiliti, pe baza datelor si proiectiilor demografice si economice (proiectii referitoare la populatie, gospodarie, ocuparea fortelei de munca si detinerea de autoturisme etc.) si a cererii de mobilitate pentru anul de prognoza.
- Estimarea efectelor implementarii unor proiecte/masuri de mobilitate, a unor pachete de proiecte/masuri de mobilitate sau a unei strategii privind mobilitatea si accesibilitatea, prin:
  - o Evaluarea impactului pe care un proiect/masura sau un pachet de proiecte/masuri propuse il au asupra fluxurilor de transport din retea, prin prisma modificarii parametrilor selectati: timp de calatorie, viteza medie de circulatie, emisii de noxe, consum de combustibil etc.



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

- Evaluarea impactului asupra numarului de utilizatori ai transportului public, ca urmare a unor schimbari de rute, orar de circulatie, cresterea vitezei medii, imbunatatirea calitatii serviciilor etc.
- Evaluarea modificarilor asupra alegerilor modale.
- Compararea unor alternative de proiect si asistenta in alegerea variantei optime, in vederea atingerii parametrilor selectati.
- Extragerea de informatii pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului.

### **3.1.1. Acoperirea spatiala**

Pentru necesitatile de modelare ale studiului de fata, aria de studiu considerata este formata din intravilanul Municipiului Slatina. Aria de studiu a fost divizata in 15 zone interioare, a caror reprezentare grafica a zonelor de studiu este realizata in capitolul 3.4.

### **3.1.2. Acoperirea temporală**

Ca urmare a analizei masuratorilor de trafic au rezultat intervalele orare corespunzatoare varfurilor de trafic, respectiv:

- Ora de varf de dimineata (07.30 – 08.30)
- Ora de varf de dupa-amiaza (16.00 – 17.00)

Modelarea a fost realizata pentru ora de varf de dimineata, considerata situatia cea mai defavorabila din punct de vedere al traficului, in acest interval fiind inregistrat numarul cel mai mare de calatorii.

### **3.1.3. Anii de referinta**

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

Anii de perspectiva pentru care au fost realizate prognoze pentru scenariile aplicate (detaliate in capitolele urmatoare), in functie de perioada de implementare a proiectelor si masurilor incluse in acestea, sunt:

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



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

### **3.2. Colectarea de date**

Planul de Mobilitate Urbana Durabila in Municipiul Slatina a presupus realizarea unor cercetari de teren care sa surprinda situatia actuala si principalele tendinte privind mobilitatea. Au fost necesare:

- O ancheta in gospodarii, pe un esantion de minim 1% din populatia Municipiului. S-a desfasurat in perioada 18.01.2017 – 1.02.2017
- Ancheta de trafic, avand ca scop identificarea volumului si structurii fluxurilor de transport. In cadrul acestei anchete au fost realizate si masuratori pentru durata de deplasare pe raza Municipiului Slatina. S-a desfasurat in perioada 23.01.2017-29.01.2017
- Ancheta origine – destinatie, care a oferit informatii privind originea si destinatia calatoriilor surprinse in trafic, scopul calatoriilor si gradul de incarcare al autovehiculelor. S-a desfasurat in perioada 2.02.2017-5.02.2017

Cercetarile de teren au fost realizate de S.C. DEVLINK COMTECH TECHNOLOGIES SRL si au fost coordonate de Nicolae Mardari, lector universitar. Printre studiile similare amintim: „Caracteristicile fortei de munca in regiunea Sud-Vest Oltenia”, ISBN 978-973-0-09059-8, „Eficienta politilor de securitate sociala”, ISBN 978-973-0-10346-5, „Mobilitatea fortei de munca”, ISBN 978-973-0-12352-4.

Din echipa de cercetare au facut parte: Adrian Batica, Dinu Robert, Ghenea Minodor, Paula Grigore

#### **3.2.1. Date colectate**

Colectarea si analiza datelor de intrare reprezinta un proces complex, acesta stand la baza fundamentarii analizei situatiei existente, precum si a identificarii si definirii problemelor, ambele etape intermediare obligatorii pentru identificarea pachetelor de masuri si stabilirii listei de proiecte.

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

- Analiza documentelor existente: Planul Urbanistic General, Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana Slatina in perioada 2014-2020, Studiul de trafic privind dimensionarea structurilor rutiere, precum si traficul de calcul pentru verificarea capacitatii de circulatie pe o perioada de 15 ani
- Anchete la domiciliu
- Anchete origine-destinatie



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- Contorizari ale calatorilor din transportul public/biciclisti

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

- Date socio-demografice: repartitia populatiei pe strazi/cartiere
- Date privind infrastructura rutiera
  - o Harta
  - o Clasificarea retelelor de drumuri si capacitatea de circulatie
- Date privind reglementarile de circulatie
  - o sensuri unice, viraje permise, prioritati etc.
  - o planuri de semaforizare
- Date privind traficul general:
  - o Date privind fluxurile de intrare/iesire din localitate, rezultate din anchetele O/D
  - o Contorizari de trafic pe segmente de drum si in intersectii
- Date privind transportul public urban:
  - o Rute acoperite de transportul public urban
  - o Orare de circulatie
  - o Frecventa de circulatie a vehiculelor de transport public
  - o Rute acoperite de transportul public peri-urban
- Date generale asupra mobilitatii persoanelor:
  - o Date rezultate din interviurile la domiciliu, cum ar fi: scopul calatoriei, frecventa calatoriilor, originea si destinatia calatoriei, modul de transport utilizat, etc.

### 3.2.2. Date socio-demografice

In vederea stabilirii esantionului de populatie necesar a fi chestionat pentru fiecare zona inclusa in model, precum si pentru integrarea rezultatelor obtinute, au fost obtinute informatiile referitoare la repartitia populatiei pe strazi, dupa care a fost realizat un centralizator cuprinzand repartitia procentuala a populatiei totale pe zone.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Nr. zona	Total populatie zona	% din total populatie	Definire/delimitare zona
1	3.528	4,21%	Centrul Vechi – str.Ionascu, str.13 Decembrie, Aleea Oltului, str.G.Poboran, str.Vintila Voda, str.Independetei, str.Oituz
2	26.011	31,02%	Zona centrala - str.Crisan, str.Primaverii, str.Centura Basarabilor, str.Basarabilor, str.Independentei
3	10.584	12,62%	Str.Primaverii, str.Crisan, str.Cireasov, str.A.I.Cuza,
4	9.328	11,12%	Str.A.I.Cuza, str.Cireasov, str.Silozului, liniile CFR, str.Draganesti
5	8.898	10,61%	Str.Crisan, al.Viorelelor, str.Cornisei, str.Prof.Marin Andreian
6	13.036	15,55%	Str.Draganesti, str.Vailor, str.Cuza Voda, str.E.Teodoroiu, str.A.I.Cuza
7	0	0,00%	Zona industriala - Str.Vailor, str.E.Teodoroiu, str.Draganesti, str.Cuza Voda, str.Zorleasca, limita administrativa Slatina
8	3.827	4,56%	Str.A.I.Cuza, str.E.Teodoroiu, str.Cuza Voda, str.Zorleasca, str.Primaverii, limita administrativa Slatina
9	5.083	6,06%	Str.Aleea Oltului, str.G.Poboran, str.Vintila Voda, str.Basarabilor, str.Centura Basarabilor, limita administrativa Slatina
10	1.734	2,07%	Zona Gradiste - str.Aleea Oltului, str.13 Decembrie, str.Ionascu, limita administrativa Slatina
11	1.005	1,20%	Str.Oituz, str.Pitesti, al.Viorelelor, str.Cornisei
12	0	0,00%	Zona industriala - Str.Crisan, str.Cireasov, str.Silozului, str.Prof.Marin Andreian, str.Pitesti, limita administrativa Slatina
13	598	0,71%	Zona industriala – liniile CFR, str.E.Teodoroiu, str.Draganesti, limita administrativa Slatina
14	155	0,18%	Cartier Satu Nou
15	72	0,09%	Cartier Streangu
<b>TOTAL</b>	<b>83.859</b>	<b>100,00%</b>	

**Tabelul 3.2.1 Distributia populatiei pe zone de trafic**

Sursa: Analiza consultant



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 3.2.3. Date privind volumul si structura fluxurilor de trafic

Datele referitoare la volumul si structura fluxurilor de trafic au fost obtinute din doua surse, respectiv:

- Studiu de trafic –Sistematizarea circulatiei rutiere in Municipiul Slatina, Jud.Olt (2014)
- Ancheta Origine- Destinatie (2017)

Astfel, pentru realizarea documentului Studiu de trafic – Sistematizarea circulatiei rutiere in Municipiul Slatina, Jud.Olt, au fost realizate recensaminte de trafic in 27 puncte, reprezentand intersectii importante din graful retelei stradale a Municipiului Slatina.

Contorizarile de trafic au fost realizate cu clasificarea vehiculelor in urmatoarele categorii:

- Biciclete, motociclete fara atas
- Autoturisme, microbuze
- Autocamioane cu 2 osii
- Autocamioane cu 3 si 4 osii
- Autovehicule articulate
- Autobuze
- Tractoare
- Remorci la tractoare
- Vehicule cu tractiune animala

Contorizarea vehiculelor a fost realizata pentru directiile posibile de urmat pe fiecare artera a intersectiei.

Amplasarea punctelor in care au fost desfasurate anchetele este urmatoarea:

1. Intersectie str. A.I.Cuza– Str. Tunari
2. Intersectie str.A.I. Cuza - str.Vintila Voda –str. Basarabilor
3. Intersectie str.A.I. Cuza - str.Ecaterina Teodoroiu
4. Intersectie str.Arcului – str.Manastirii
5. Intersectie str.Basarabilor – str.Mr.Dorobantu
6. Intersectie str.A.I. Cuza - str.Cireasov – str.Artileriei – str.Garii
7. Intersectie str.Crisan – str.Constructorului – str.Cireasov

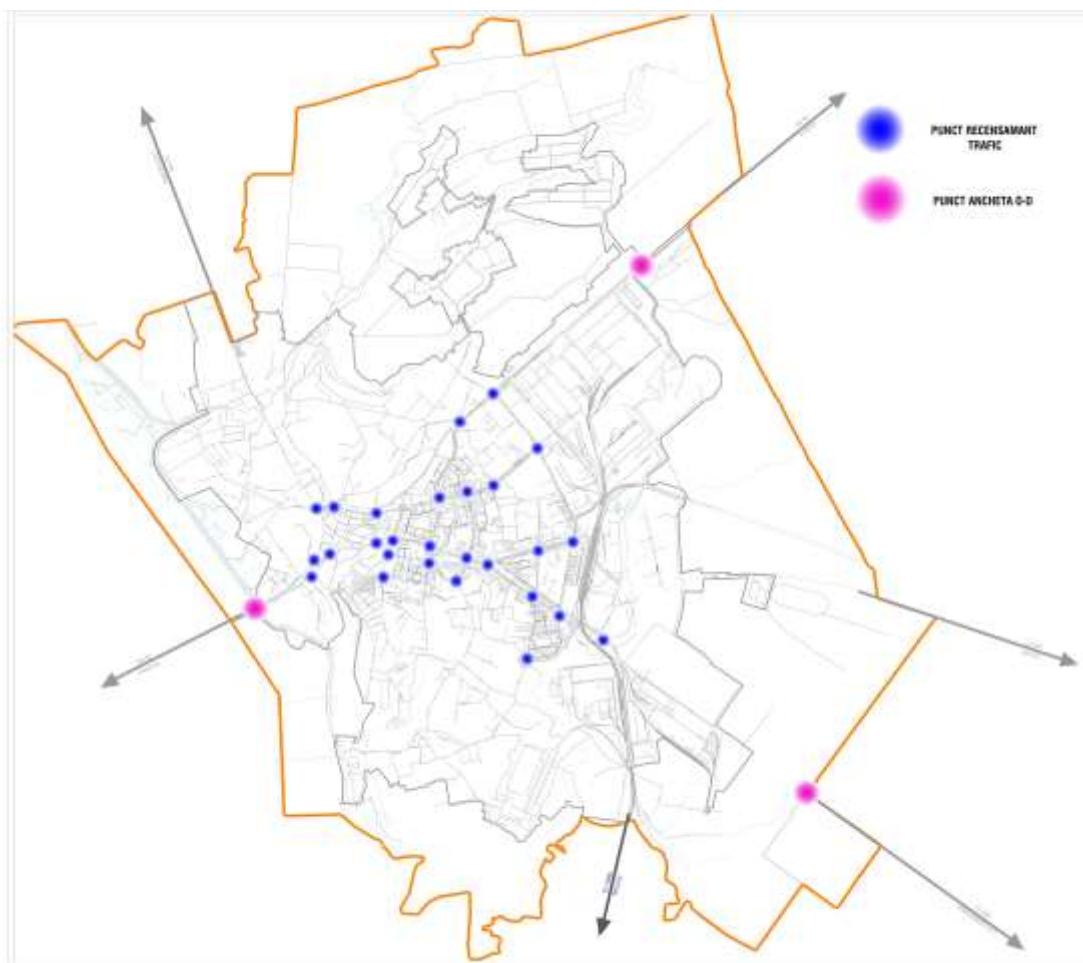


## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

8. Intersectie str.Crisan – str.Textilistului
9. Intersectie str.Cuza Voda – str.Vailor
10. Intersectie str.Ecaterina Teodoroiu – str.Tunari – str.Cuza Voda
11. Intersectie str.E.Teodoroiu – str.Recea –str.Draganesti
12. Intersectie E.Teodoroiu – str.Vailor
13. Intersectie str.George Poboran – str.Vintila Voda
14. Intersectie str.George Poboran – str.Abatorului
15. Intersectie str.Ionascu – str.13 Decembrie
16. Intersectie str.Libertatii – str.A.I.Cuza – str.Arcului
17. Intersectie str.Libertatii – str.Cornisei – bd.N.Titulescu – str.Crisan
18. Intersectie str.Manastirii – str.Primaverii
19. Intersectie str.N.Balcescu – str.Tudor Vladimirescu
20. Intersectie str.Oituz – bd.N.Titulescu
21. Intersectie str.Pitesti – str.Cireasov – Prelungirea Pitesti
22. Intersectie str.Cornisei –str.Oituz – str.Pitesti
23. Intersectie str.Primaverii – str.A.I.Cuza
24. Intersectie str.Primaverii –str. Crisan
25. Intersectie str.Basarabilor –str.Centura Basarabilor
26. Intersectie bd.N.Titulescu-str.Vederii – str.Pitesti
27. Intersectie str.Vintila Voda – str.Vederii



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 3.2.1 Amplasarea punctelor in care au fost desfasurate recensamintele si anchetele de trafic**

Sursa: Consultant

De asemenea, in etapa de pregatire a aceluiasi studiu, au fost realizate anchete origine/destinatie in mai multe puncte principale de penetratie a arealului de studiu, respectiv la intrarile si iesirile din oras prin str.Pitesti, Podul Olt si str.Draganesti.

Anchetele O/D au fost desfasurate ulterior recensamintelor de trafic mentionate anterior, respectiv in data de 26.02.2017.

In procesul de organizare si desfasurare a anchetelor din aceasta categorie s-a tinut cont de recomandarile normativului DD 506/2015 – Normativ privind organizarea si efectuarea anchetelor de circulatie, origine-destinatie. Pregatirea datelor de ancheta in vederea prelucrarii, aprobat pe baza Directivei CNADNR nr.155/02.12.2015.

Raspunsurile la chestionar au oferit informatii asupra urmatoarelor aspecte:

- Tipul vehiculului (10 categorii)



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

Rezultatele obtinute au fost corelate cu celelalte informatii obtinute prin desfasurarea procesului de colectare a datelor.

### **3.2.4. Date referitoare la comportamentul de deplasare**

#### **Procedura de colectare a datelor**

Datele referitoare la comportamentul de deplasare, cum ar fi rata de generare a calatoriilor pe categorii de persoane si activitati, parametri privind distributia spatiala a calatoriilor, alegerea modala, scopul calatoriei, intervale orare si alte informatii, au fost obtinute prin anchetele desfasurate la domiciliu, inclusiv chestionarul asupra problemelor de mobilitate si a optiunilor cetatenilor asupra modului de deplasare.

Anchetele la domiciliu au fost desfasurate pe un esantion reprezentand 1,26% din totalul populatiei, astfel incat sa reflecte mobilitatea cetatenilor in zilele lucratoare. Prin metodologia folosita, cetatenii au fost solicitati sa furnizeze informatii asupra calatoriilor efectuate in ziua precedenta. Prin prelucrarea informatiilor obtinute din formularul utilizat, s-au obtinut date care sa asigure legatura necesara intre caracteristicile socio-economice ale populatiei din arealul de studiu si comportamentul de calatorie al cetatenilor. Esantionul realizat a fost astfel distribuit incat sa fie reprezentativ si sa asigure o reprezentare proportionala a populatiei din cele 15 zone atribuite modelului de transport.

Chestionarele la domiciliu au inclus si intrebari referitoare la numarul de deplasari, problemele percepute de cetateni in ceea ce priveste mobilitatea, modul de transport preferat, aprecieri asupra transportului public, parcuri, circulatie auto, pietonala si cu bicicleta. Aceste informatii au fost utilizate atat in completarea datelor obtinute din celelalte surse, in cadrul procesului de colectare a datelor, cat si pentru rafinarea estimarilor realizate asupra impactului implementarii diferitelor scenarii, in anii de referinta si de prognoza.



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

Din analiza datelor obtinute prin procesul descris anterior, au fost elaborate statistici si au fost determinate probabilitati de distributie matriceala a deplasarilor, precum si informatii referitoare la principalii parametri ai mobilitatii persoanelor si marfurilor, in ceea ce priveste:

- Structura deplasarilor persoanelor in functie de scopul calatoriei
- Mijloacele de transport utilizate frecvent pentru efectuarea calatoriilor
- Principalele probleme intampinate in timpul deplasarilor efectuate in interiorul orasului
- Probleme legate de parcari
- Principalele probleme legate de mobilitate, pe moduri de transport: autovehicul, pietonal, cu bicicleta, transportul public, taxiul
- Probleme legate de facilitatile pentru persoanele cu dizabilitati
- Durata medie a calatoriilor efectuate
- Modul de deplasare preferat

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

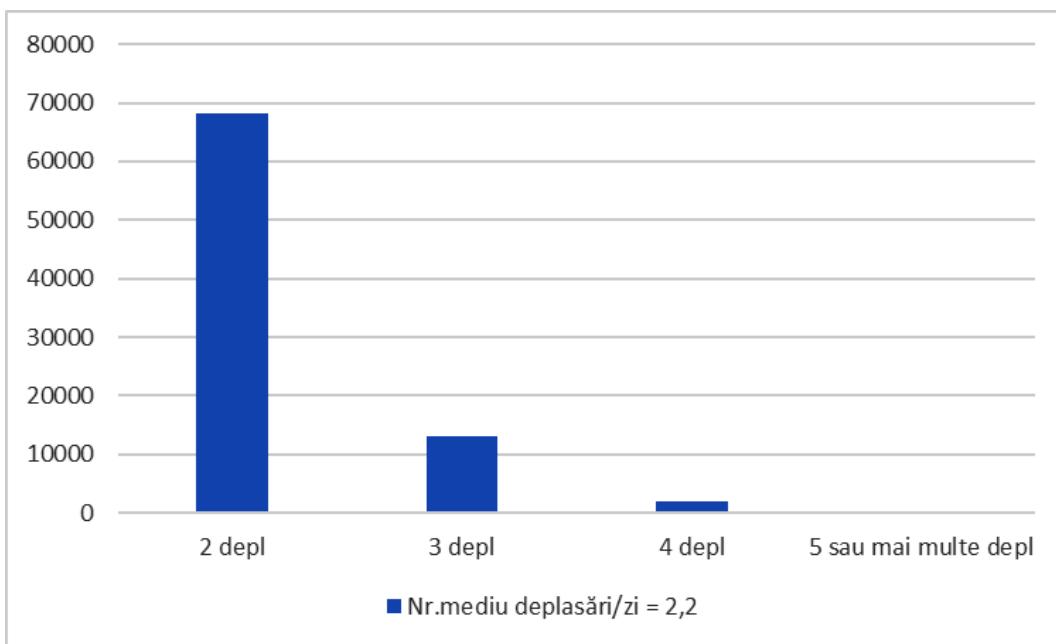
### **Rezultatele procesului de colectare a datelor**

#### **Numar deplasari/zi**

Numarul total de deplasari zilnice rezultat in urma analizei interviurilor la domiciliu este prezentat in graficul de mai jos. In calcul, deplasarile au fost luate in considerare pe fiecare directie, respectiv deplasarile de la punctul de origine, la punctul de destinatie, intr-un anumit scop.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

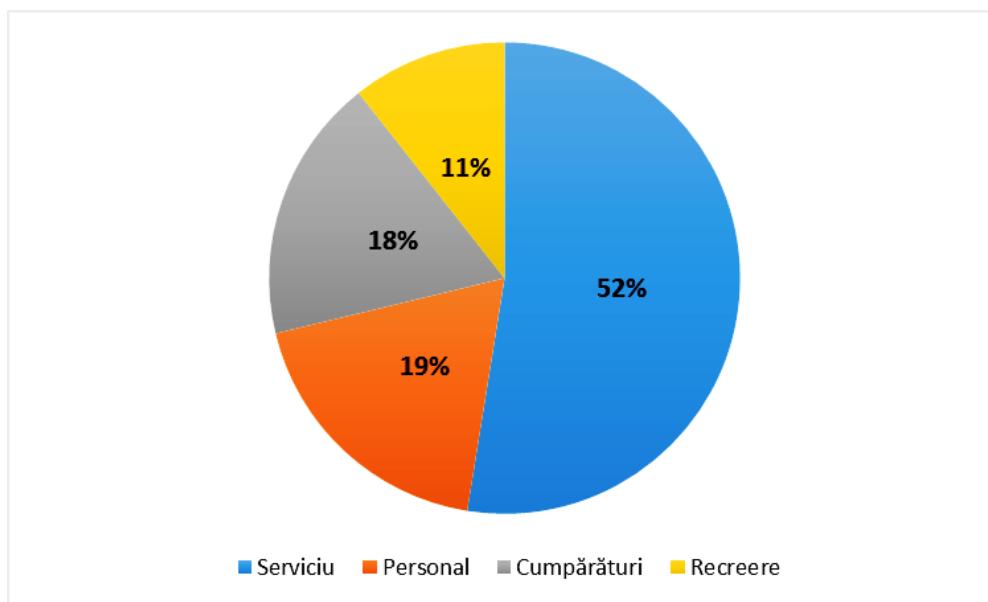


**Figura 3.2.2 Distributia in functie de numarul de deplasari/zi, 2017**

Valoarea medie a numarului de deplasari zilnice, indiferent de modul de deplasare, a fost estimata la 2,2 deplasari/zi.

### Distributia deplasarilor in functie de scop / zi

Pe baza interviurilor la domiciliu, a fost estimata distributia deplasarilor in functie de scopul acestora, rezultatul fiind prezentat in graficul de mai jos.



**Figura 3.2.3 Distributia deplasarilor in functie de scopul calatoriei, 2017**

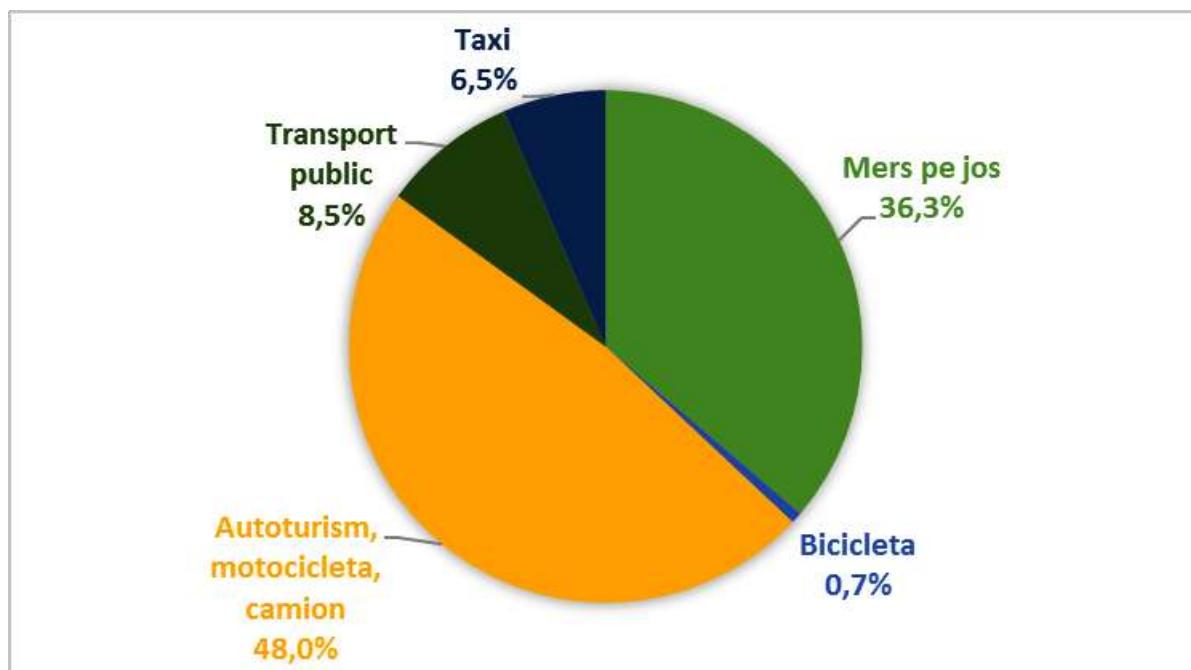


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

### **Distributia modală a deplasărilor**

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



**Figura 3.2.4 Distributia deplasărilor pe moduri de transport, 2017**

Elaborarea unui model corect calibrat al selectiei modurilor asigura functionalitatea modelului, permitand furnizarea de informatii mai precise pentru procesul decizional de selectie intre diferitele moduri de transport aflate in concurenta pentru deplasari. Modelul se bazeaza pe atractivitatea relativa a fiecarui mod fata de celalalt. In plus, acest lucru faciliteaza testarea imbunatatirilor operationale si/sau de infrastructura aduse fiecarui mod si permite cuantificarea impacturilor acestora asupra traficului generat specific unui mod.

Altfel spus, acest model al selectiei modurilor de transport este cel care cuantifica, spre exemplu, tranzitia utilizatorilor de la masina personala la transportul in comun in cazul unor imbunatatiri semnificative aduse acestuia din urma.

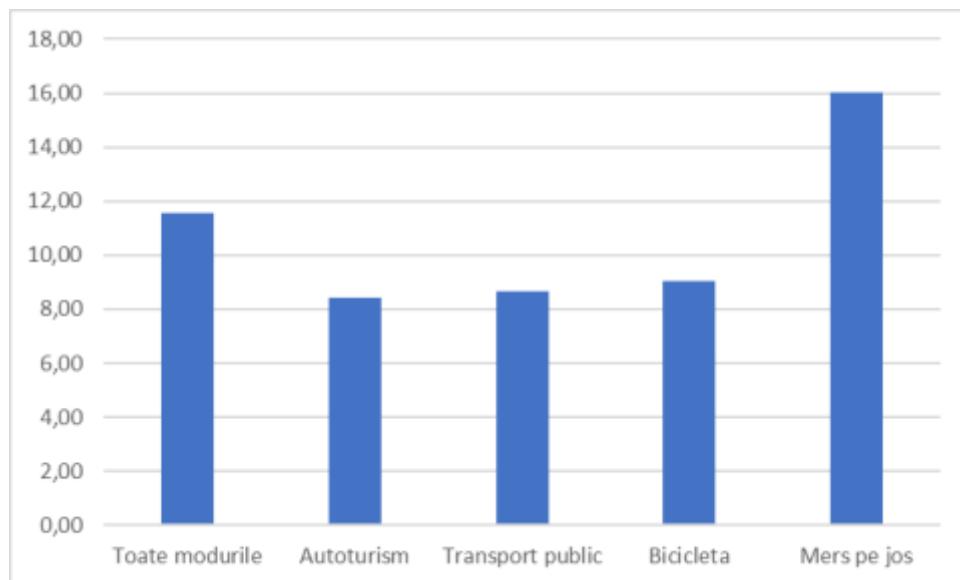
De asemenea, ca o consecinta directa, aceasta flexibilitate de evaluare a impactului unor scheme specifice modurilor imbunatatesta semnificativ si evaluarile economice si financiare care se bazeaza pe rezultatele modelarii.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIUL SLATINA

### Durata medie a deplasarilor, in functie de modul de deplasare

Pe baza interviurilor la domiciliu si a recensamintelor de circulatie a fost estimata durata medie a deplasarilor in functie de modul de deplasare, rezultatul fiind prezentat in graficul de mai jos.



**Figura 3.2.5 Durata medie de deplasare (minute), in functie de modul de transport,  
2017**

### Gradul de ocupare al locurilor de parcare

In capitolul 2.2.2 *Parcari* a fost prezentat numar total al locurilor de parcare amenajate in municipiu, respectiv 8621 locuri de parcare, cu utilizare curenta si ocazionala (Tabelul 2.2.3). In acelasi capitol a fost identificat numarul total al autovehiculelor, motocicletelor si remorcilor inregistrate in oras, respectiv 31416, ce determina un necesar de locuri de parcare de 31093<sup>17</sup>. In acest context, gradul de utilizare al locurilor de parcare amenajate in municipiu este de 360%. Se observa ca cererea este mult mai mare fata de oferta disponibila ceea ce determina ocuparea abuziva a spatiului public acolo unde nu exista interdictii de parcare. Cererea de locuri de parcare este mai mare in zona centrala si cartierele de locuinte colective si mai scazuta in cartierele rezidentiale cu locuinte individuale.

<sup>17</sup> Pornind de la ipoteza ca un loc de parcare de dimensiuni standard (aproximativ 5,00x2,50 m<sup>2</sup>) poate fi ocupat de 2 motociclete.,



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 3.3. Dezvoltarea retelei de transport

In modelul de transport au fost definite si modelate capacitatile aferente, pe categorii/tronsoane de drumuri sau in intersectii, conform datelor specificate in capitolul referitor la analiza situatiei actuale.

Capacitatea de circulatie reprezinta numarul maxim de vehicule care pot tranzita o sectiune a infrastructurii de transport (drum, strada, banda circulatie, intersectie) intr-o unitate de timp considerata. Capacitatea de circulatie a strazilor depinde de: viteza, elemente geometrice ale strazii, distanta parcursa, modul de organizare si dirijare a circulatiei, viraje permise. Unitatea de masura pentru exprimarea capacitatii de circulatie, in cazul sistemului rutier, este vehicul etalon (CPU).

In vreme ce densitatea este o caracteristica macroscopica spatiala, fluxul de trafic este o caracteristica temporală. Rata fluxului de trafic (denumita pe scurt flux) reprezinta exprimarea unei rate orare, adica al numarului de vehicule pe ora.

Caracteristica macroscopica numita *densitate de trafic* permite crearea unei imagini referitoare la nivelul de aglomerare pe o sectiune de drum. Este exprimata in numar de vehicule pe kilometru.

O alta caracteristica macroscopica importanta este *viteza medie* a fluxului de trafic. Aceasta se exprima in kilometri pe ora si reprezinta o viteza medie spatiala.

Daca calculam viteza medie pe baza masurarii directe a vitezelor vehiculelor individuale, atunci o putem defini ca fiind *distanta totala parcursa de toate vehiculele din intervalul de masurare, impartita la timpul total petrecut de vehicule in acest interval*.

Traficul rutier se afla in permanenta intr-o stare ce poate fi caracterizata prin rata fluxului de trafic, densitate si viteza medie. Toate starile posibile ale traficului pot fi combinate intr-o functie ce este descrisa grafic prin trei diagrame, cunoscute sub numele de diagrame fundamentale ale traficului.

In urma unor masuratori empirice extinse si a eliminarii erorilor din modelele mai vechi, in prezent s-a stabilit ca forma cea mai corecta si mai universală a celor trei diagrame fundamentale asociate ale traficului este cea reprezentata mai jos.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

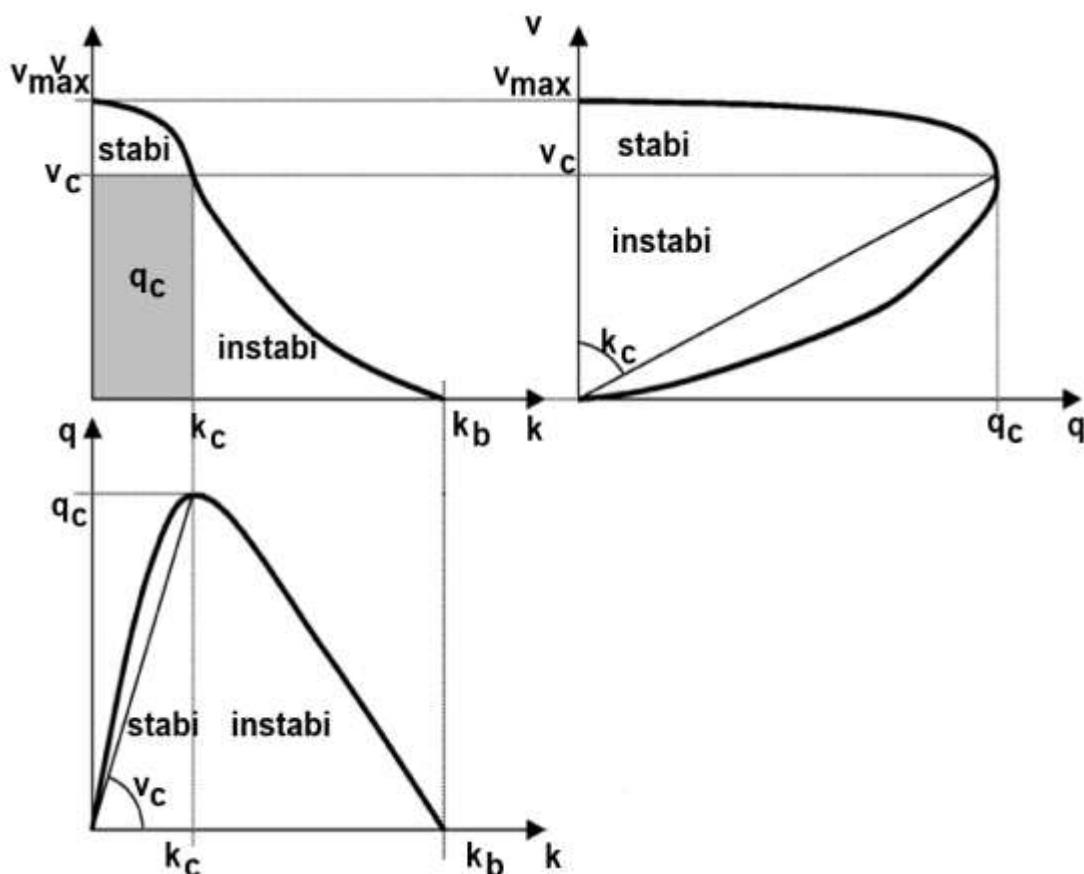


Figura 3.3.1 Cele trei diagrame fundamentale asociate ale traficului

Notatiile utilizate in figura de mai sus sunt urmatoarele:

$v$  = viteza

$v_{max}$  = viteza maxima admisa

$v_c$  = viteza de trafic la capacitate

$q$  = fluxul de trafic

$q_c$  = fluxul de trafic la capacitate

$k$  = densitatea traficului

$k_c$  = densitatea traficului la capacitate

$k_b$  = densitatea de blocare

Se observa ca pentru diagramele  $v$ - $q$  si  $q$ - $k$ , a treia variabila este un unghi, in timp ce pentru diagrama  $v$ - $k$ , a treia variabila este o arie. Pe diagrame au fost reprezentate zonele corespunzatoare traficului stabil (regim trafic liber) si instabil (regim trafic peste capacitate). La densitate 0, fluxul de trafic este 0 (nu exista vehicule pe drum).



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Pe masura ce densitatea creste, fluxul de trafic creste pana la o valoare maxima, corespunzatoare regimului de trafic la capacitate.

O crestere si mai mare a densitatii va produce o scadere a fluxului de trafic pana la 0, atunci cand densitatea ajunge la valoarea denumita densitate de blocare.

Regimurile de trafic ce pot fi definite pe baza valorilor celor trei caracteristici de trafic prezentate sunt urmatoarele:

- *Regimul de trafic liber*: traficul este redus, vehiculele pot calatori cu viteza dorita, nu apar intarzieri din cauza vehiculelor din jur, datorita capacitatii de a executa manevre de depasire.
- *Regimul de trafic la capacitate*: atunci cand rata fluxului de trafic atinge valoarea  $q_c$ , vehiculele se deplaseaza cu o viteza de trafic la capacitate  $v_c$ , mai mica decat viteza de trafic liber.
- *Regimul de trafic saturat*: densitatea traficului creste peste valoarea corespunzatoare traficului la capacitate, iar rata fluxului si viteza scad spre zero; starea traficului este denumita *trafic congestionat sau saturat*. In conditii extreme, traficul devine nemiscat, iar denumirea corespunzatoare este de *trafic blocat*. In aceasta stare, densitatea de trafic atinge valoarea densitatii de blocare ( $k_b$ ).

Principalele artere rutiere analizate, cuprinse in aria de studiu a modelului, precum si capacitatea modelata aferenta acestora sunt prezentate in tabelul urmator:

Denumire intersecție	Numar benzi	Volum de trafic (MZA - veh.etalon)	Raportul debit/capacitate
Bd. Nicolae Titulescu	4	11.364	35,51%
Str. Ecaterina Teodoroiu	4	13.000	40,63%
Str. Artilleriei	4	11.200	35,00%
Str. Vailor	2	6.327	39,54%
Bd. A.I.Cuza	4	15.564	48,64%
Str. Cireasov	4	13.764	43,01%
Str. Vintila Voda	2	15.673	97,96%
Str. Basarabilor	2	7.127	44,54%
Str. Tunari	2	1.945	12,16%
Str. Nicolae Balcescu	4	6.273	19,60%
Str. Oituz	2	12.418	77,61%
Str. Cornisei	4	10.600	33,13%
Str. Arcului	2	8.000	50,00%
Str. Libertatii	4	22.527	70,40%
Str. Primaverii	4	19.364	60,51%



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Str. Textilistului	2	2.764	17,28%
Str. Crisan	4	14.200	44,38%
Str. Draganesti	2	4.309	26,93%
Str. Dorobantu	2	2.545	15,91%
Str. Manastirii	2	8.945	55,91%
Str. Plevnei	2	4.545	28,41%

**Tabelul 3.3.1 Modelarea capacitatii intersectiilor din zona de studiu**

Pentru modelul de trafic realizat, integrarea cu cererea externa din modelele nationale de transport, a fost realizata prin corelarea datelor din recensamintele realizate de CESTRIN pe drumurile nationale, cu rezultatele obtinute in punctele principale de penetratie , prin procesul de culegere a datelor, respectiv din: masuratori de trafic, anchete origine/destinatie.

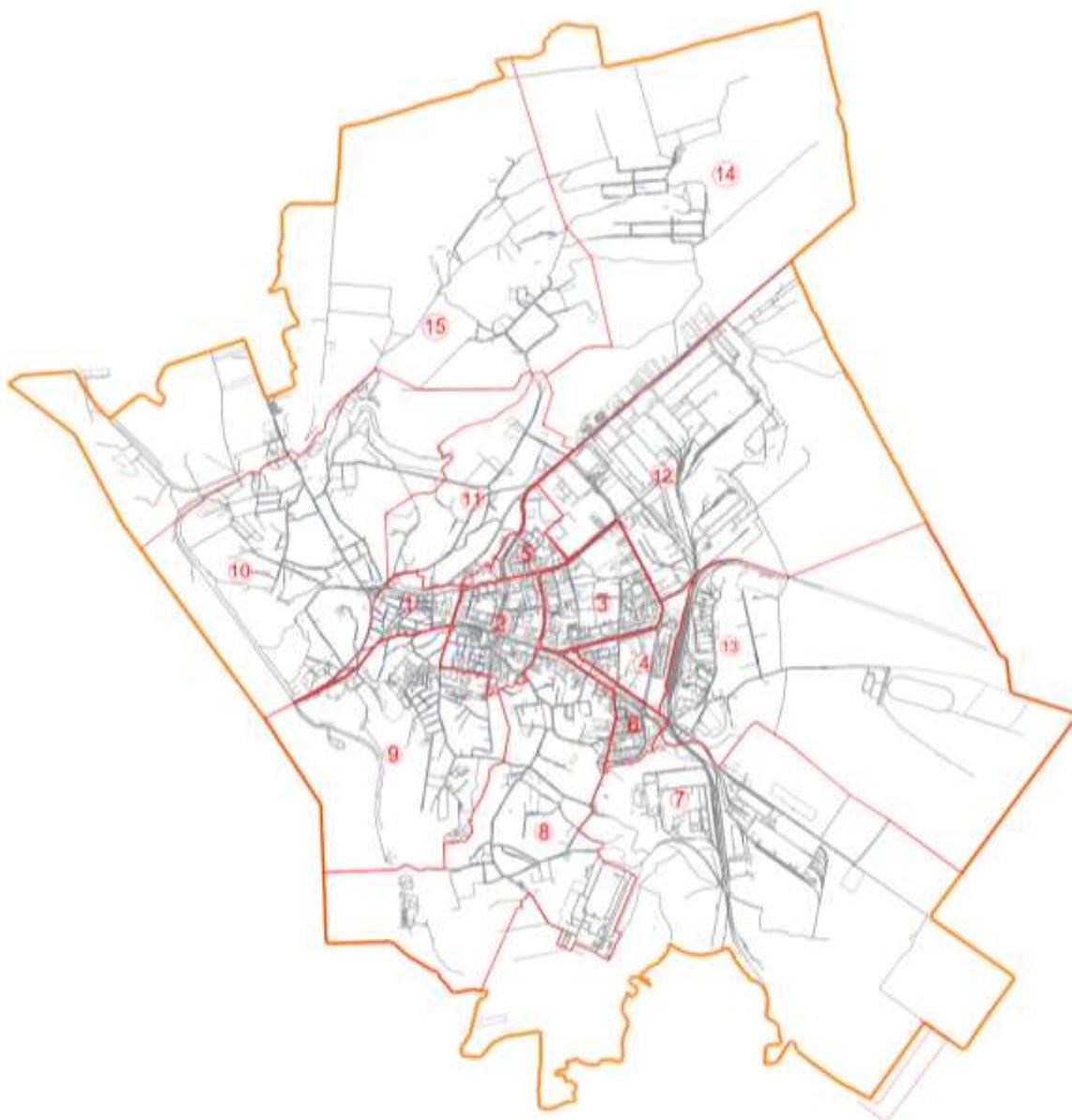
Matricele de trafic au fost realizate utilizand rezultatele chestionarelor la domiciliu, ponderate pentru a corespunde numarului total de locitori, prin utilizarea informatiilor referitoare la repartitia populatiei pe zone si structura pe grupe de varsta/ocupatie a populatiei. Matricele sunt realizate sub forma unor matrice patrate, cuprinzand deplasările intre zone, prin urmare avand 15 linii si 15 coloane, fiind prezentate in subcapitolul 3.4.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 3.4. Cererea de transport

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



**Figura 3.4.1 Zone de analiza a traficului**

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



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

Cererea de transport este reprezentata in matricea de deplasari, care reprezinta volumul de calatorii, la nivelul anului 2017, pentru ora de varf de dimineata (07.30 – 08.30) .

Matricea referitoare la totalul deplasarilor, insumand deplasarile realizate cu autoturismul propriu, cu transportul public, pietonale si cu bicicleta, este reprezentata in formatul 15 x 15, cuprinzand toate zonele considerate.

Datele au fost obtinute prin extinderea esantioanelor rezultate ca urmare a culegerii datelor prin metodele mentionate anterior, astfel incat sa fie reprezentative pentru populatia activa totala, la nivel zonal.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

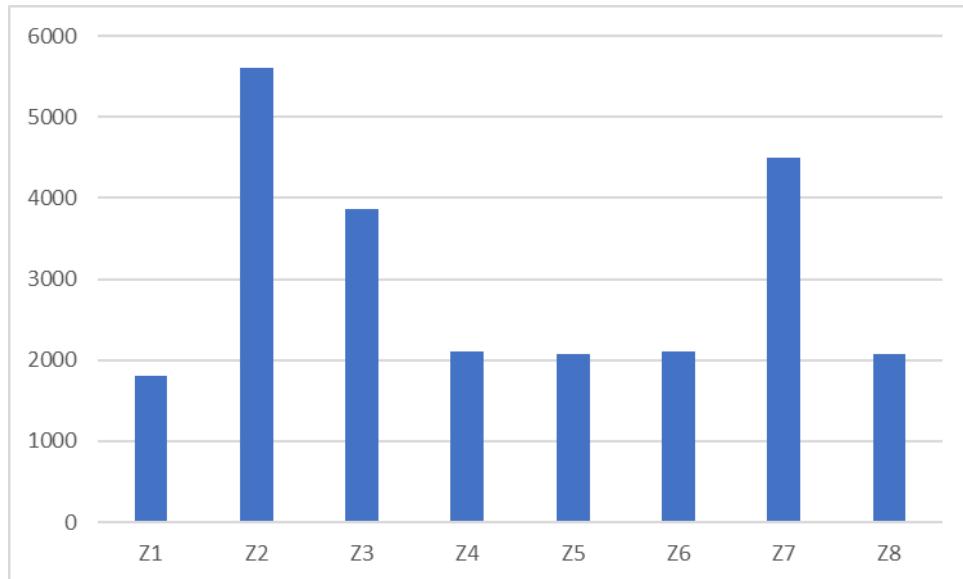
*Tabelul 3.4.1 Matricea deplasarilor, ora de varf AM (7:30-8:30), 2017*

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

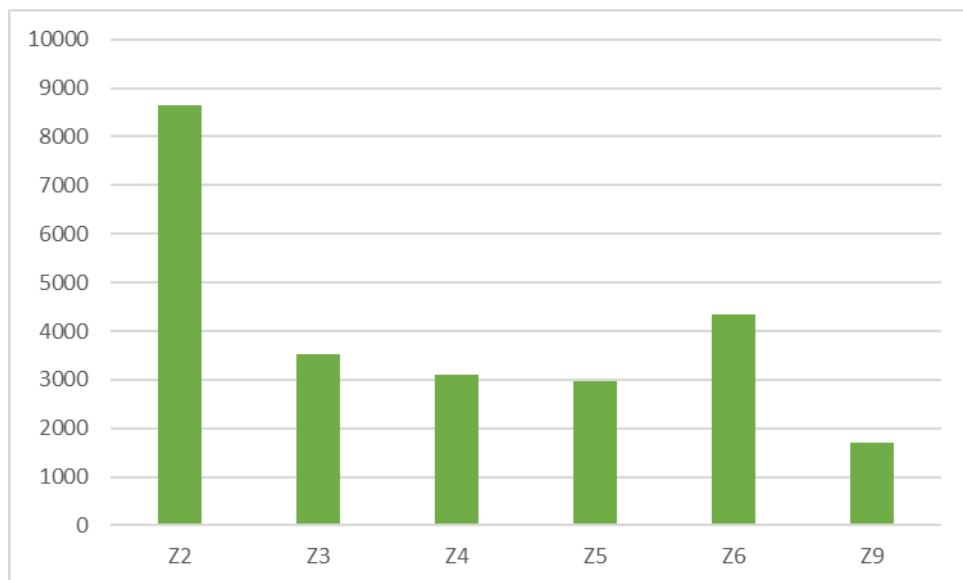


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Analizand matricele origine/destinatie ale deplasarilor pentru intervalele de varf AM, rezulta principalele zone de generare/atragere deplasari, evidențiate în graficele de mai jos.



**Figura 3.4.2 Principalele zone de atragere a deplasarilor (ora de varf AM)**



**Figura 3.4.3 Principalele zone de generare a deplasarilor (ora de varf AM)**

Dupa cum se observa, principalele zone de generare a deplasarilor sunt zonele Z2 si Z6, care prezinta si procentul cel mai mare de populatie.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

---

Zonele principale de atragere ale deplasarilor sunt zona Z7 (zona industriala) si zona centrala, respectiv Z2 si Z3, acestea corespunzand si cu rezultatele obtinute pentru scopul deplasarilor (serviciu, cumparaturi, interes personal).

### 3.5. Calibrarea si validarea datelor

Scopul calibrarii modelului este acela de a asigura ca modelul de transport reflecta conditiile existente in reteaua de transport curenta.

Este necesara o distinctie intre „calibrare” si „validare”:

- Calibrarea este un proces iterativ, prin care modelul este continuu revizuit pentru a se asigura ca reprezinta o replica suficient de precisa a conditiilor anului de baza.
- Procesul de validare foloseste date independente din alte locatii decat cele utilizate pentru calibrare, cu scopul de a verifica modelul pentru anul de referinta.

Un model „adecvat scopului” atinge standardele cerute atat pentru calibrare, cat si pentru validare, pe baza criteriilor si datelor evaluate.

Procesul de calibrare a modelului include verificarea succesiva a retelei de transport a modelului, pentru a reprezenta cel mai bine conditiile existente, cum ar fi tipologia diverselor segmente de drum, capacitatatile si limitarile de viteza.

Calibrarea modelului de trafic a fost realizata pe baza bazelor de date referitoare la volume de trafic, rezultate din procesul de colectare a datelor.. Calibrarea s-a facut prin compararea intre traficul modelat si traficul recenzat, pana la obtinerea margelelor de eroare admisibile.

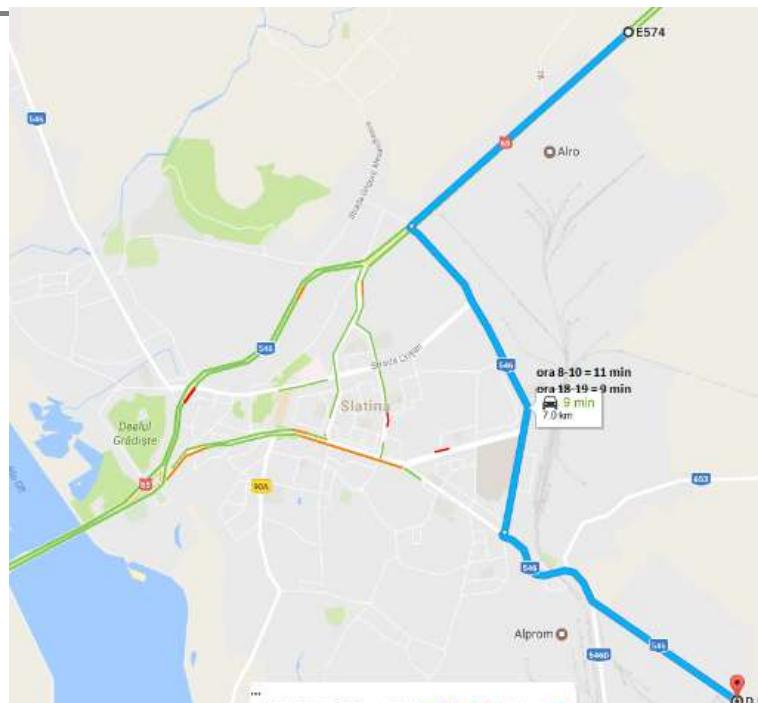
Dupa calibrarea modelului, au fost realizate masuratori privind viteza medie de deplasare, in scopul validarii retelei de transport.

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

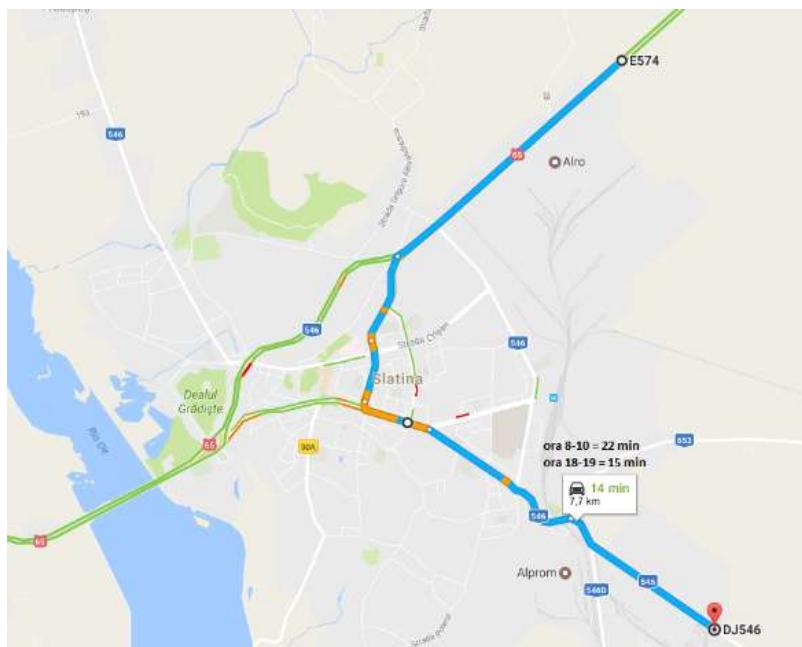
- axa Nord-Est – Sud-Est, parcurs prin zona industriala [strazile Pitesti, Cireasov, Artilleriei si Ecaterina Teodoroiu];



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



- axa Nord-Est – Sud-Est, parcurs prin zona centrala [strazile Pitesti, Cornisei, Libertatii, A.I. Cuza si Ecaterina Teodoroiu];

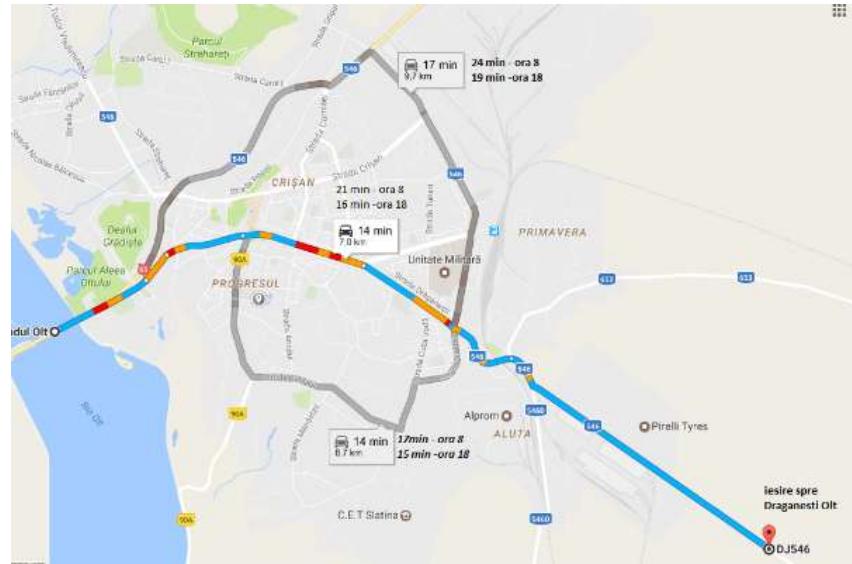


- axa Sud-Est – Sud-Vest:
  - o strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, A.I. Cuza, Ecaterina Teodoroiu;
  - o strazile Oituz, Cornisei, Ecaterina Teodoroiu;



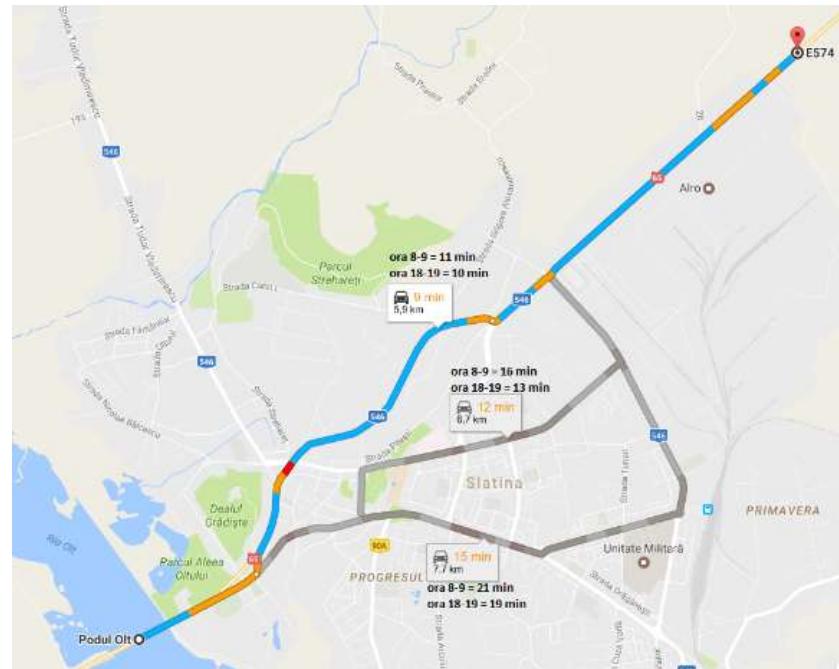
## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIUL SLATINA

- strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, Basarabilor, Banului, Cuza Voda, Vailor, Ecaterina Teodoroiu;



### - axa Nord-Est – Sud-Vest:

- strazile Oituz, Pitesti;
- strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, Vederii, Nicolae Titulescu, Crisan, Cireasov, Pitesti;
- strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, A.I. Cuza, Cireasov, Pitesti.





## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Valorile rezultate au fost de asemenea introduse in tabelul de mai jos, in functie de distanta parcursa si orele de deplasare:

**Tabelul 3.5.1 Viteza medie de deplasare, 2017**

Distanta\Ora	06.00-08.00	08.00-10.00	10.00-17.00	17.00-19.00	19.00-22.00	Medie ponderata
7,7 km	30,0 km/h	21,0 km/h	30,0 km/h	27,8 km/h	30,0 km/h	30,3 km/h
7,0 km	43,7 km/h	38,2 km/h	43,7 km/h	43,7 km/h	43,7 km/h	
9,7 km	31,2 km/h	24,3 km/h	31,2 km/h	27,6 km/h	31,2 km/h	
7,0 km	27,0 km/h	20,0 km/h	27,0 km/h	23,3 km/h	27,0 km/h	
6,7 km	25,7 km/h	23,6 km/h	25,7 km/h	23,8 km/h	25,7 km/h	
5,9 km	36,3 km/h	32,2 km/h	36,3 km/h	32,4 km/h	36,3 km/h	
6,7 km	30,5 km/h	25,1 km/h	30,5 km/h	27,9 km/h	30,5 km/h	
7,7 km	27,8 km/h	19,3 km/h	27,8 km/h	21,3 km/h	27,8 km/h	

Diferenta dintre viteza medie ponderata masurata (30,3 km/h) si viteza medie modelata (30,9 km/h) pentru traficul cu vehicule private este de aproximativ 2,3%,

Rezultatele comparative intre valorile masurate pe traseu si cele simulate au aratat diferente mici, ceea ce inseamna ca modelul de trafic se apropie de conditiile reale de circulatie, deci poate fi considerat calibrat si validat.

### 3.6. Prognoze

Scenariul „A face minimum” reprezinta scenariul de referinta, respectiv situatia viitoare in care se considera ca doar proiectele „angajate” in acest moment se vor realiza/implementa. Prin proiecte „angajate”, ne referim la proiectele pentru care constructia investitiei respective a fost demarata sau cand finantarea pentru proiect a fost alocata si toate aprobarile necesare au fost obtinute.

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

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

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

Pentru anul 2017, parametrii la nivel de retea, pentru o zi normala, presupunand ca proiectele enumerate anterior au fost implementate, sunt cei prezentati in tabelul de mai jos:

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

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

Valorile prezentate in tabel sunt rezultate in urma calculelor efectuate utilizand ca parametri de intrare valorile rezultate din procesul de colectare a datelor referitor la numarul mediu zilnic de vehicule x kilometru si instrumentele de calcul corespunzatoare, descrise pentru consumul de combustibil in „Master Plan General de Transport pentru Romania. Ghidul National de Evaluare a Proiectelor in Sectorul de Transporturi si Metodologia de Prioritzare a Proiectelor din cadrul Master Planului. Volumul 2. Partea C. Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice si Financiare si a Analizei de Risc”, iar pentru emisii, in Anexa 6b – *Instrument pentru calcularea emisiilor GES din domeniul transporturilor*.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Astfel, functia utilizata pentru calculul consumului mediu de combustibil este urmatoarea:

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

unde: L – consumul de combustibil

V – viteza

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

Pentru a deriva cresterea in cererea de calatorii pentru modelul de transport, intre anul de baza 2017 si anii de prognoza 2023 si 2030 au fost utilizate datele socio-economice disponibile, la nivel local sau national.

Astfel, pentru a calcula cresterea prognozata privind calatoriile, au fost utilizate cele mai relevante date istorice si de prognoza pentru parametrii care influenteaza comportamentul privind deplasarile in zona de studiu, si anume:

- Populatia
- Gradul de ocupare al fortelei de munca (salariati)
- Produsul intern brut

### **Evolutia istorica si prognozata a populatiei**

Prognoza demografica la nivelul Municipiului Slatina se bazeaza pe datele istorice disponibile la nivelul localitatii si presupunand o evolutie a populatiei similara cu cea la nivel de judet si regiune.

**Tabelul 3.6.2 Evolutia istorica a populatiei Municipiului Slatina 2011-2016**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Municipiul Slatina</b>	87.153	86.153	85.619	85.152	84.817	83.858

Sursa: Institutul National de Statistica

**Tabelul 3.6.3 Prognoza statistica privind populatia Mun. Slatina**

	2017	2023	2030	Evolutia medie/an
<b>Municipiul</b>	83.355	80.399	77.082	- 0,6%



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Slatina				
---------	--	--	--	--

*Sursa: Estimare Consultant<sup>18</sup>*

### **Evolutia istorica si prognozata a produsului intern brut**

Prognoza referitoare la produsul intern brut la nivelul Jud. Olt se bazeaza pe datele istorice disponibile si pe prognoza evolutiei PIB la nivelul județului Olt (sursa Institutul National de Statistica si Comisia Nationala de Prognoza, Prognoza pe termen mediu 2016-2020 varianta de iarna 2016). Se considera ca evolutia procentuala a PIB la nivelul județului este valabila si la nivelul Municipiului Slatina.

**Tabelul 3.6.4 Evolutia PIB la nivelul Jud. Olt 2011-2014**

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

*Sursa: Institutul National de Statistica*

**Tabelul 3.6.5 Prognoza evolutiei PIB la nivelul Jud. Olt 2017-2030**

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

*Sursa: Estimare Consultant<sup>19</sup>*

### **Indicele de motorizare**

Indicele de motorizare reprezinta unul dintre factorii care influenteaza numarul de deplasari la nivelul zonei de studiu, iar valorile sale sunt corelate cu evolutia PIB.

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

**Tabelul 3.6.6 Prognoza evolutiei indicelui de motorizare, Municipiul Slatina, 2017-2030**

An	2017	2023	2030
Indicele de motorizare	335	412	507

<sup>18</sup> Estimarile au fost realizate pe baza informatiilor furnizate de Institutul National de Statistica si Comisia Nationala de Prognoza, Prognoza pe termen mediu 2016-2020 varianta de iarna 2016

<sup>19</sup> Estimarile au fost realizate pe baza informatiilor furnizate de Institutul National de Statistica si Comisia Nationala de Prognoza, Prognoza pe termen mediu 2016-2020 varianta de iarna 2016



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*Sursa: Estimare Consultant<sup>20</sup>*

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

In cadrul acestui capitol vor fi prezentate rezultatele modelului de transport pentru scenariul „A nu face nimic”, respectiv situatia viitoare care cuprinde doar sistemul de transport existent, fara nicio alta infrastructura noua sau schimbari in operarea existenta a transportului, luand insa in calcul cresterile preconizate in cererea de transport. Rezultatele vor fi prezentate pentru toti anii de prognoza, respectiv: 2017, 2023 si 2030.

Pentru estimarea efectelor in anii de prognoza pe termen mediu si lung, a fost luata in considerare cresterea preconizata in cererea de transport, rezultata din cresterea indicelui de motorizare si a numarului de salariati, considerati drept categoria cea mai „mobila” din randul populatiei. In lipsa unor masuri care sa sporeasca atractivitatea transportului public sau a mijloacelor alternative de transport (bicicleta ), cea mai mare parte a numarului de deplasari suplimentare fata de anul 2017 se va regasi in deplasarile cu autoturismul propriu si mersul pe jos.

Prin urmare, impactul asupra mediului urban va fi unul negativ major. Astfel, o crestere sustinuta a numarului de deplasari cu autovehiculul va conduce la scaderea fluentei traficului, producerea de congestii si coloane de vehicule si, implicit, la scaderea vitezei medii de circulatie, respectiv cresterea numarului mediu de opriri. Aceste aspecte vor conduce la o crestere accentuata a emisiilor de noxe si CO<sub>2</sub>.

Sporirea numarului de autovehicule personale va ingreuna si traficul pentru vehiculele de marfa, cu efecte negative in eficienta economica si calitatea aerului.

Valorile cantitative rezultate ca iesiri ale modelului de transport pentru ora de varf AM sustin afirmatiile de mai sus si sunt prezentate in tabelul urmator:

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

Parametru	2017	2023	2030
Viteza medie (km/h)	32,5	30,9	28,9
Consum de combustibil (l/zi)	49.706	60.402	77.081
Emisii CO <sub>2</sub> echiv (tone/zi)	55,76	59,29	65,09

<sup>20</sup> Estimarile au fost realizate pe baza informatiilor furnizate de Institutul National de Statistica si Comisia Nationala de Prognoza, Prognoza pe termen mediu 2016-2020 varianta de iarna 2016



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Emisii CO <sub>2</sub> (tone/zi)	54,10	57,57	63,23
Emisii N <sub>2</sub> O (kg/zi)	4,67	4,85	5,25
Emisii CH <sub>4</sub> (kg/zi)	11,73	11,93	12,72

### **4. Evaluarea impactului actual al mobilitatii**

Din cauza tendintei continue de crestere a numarului de autovehicule, atat la nivel global, cat si in Romania, sectorul transporturilor are influente din ce in ce mai puternice asupra mediului si starii de sanatate a locuitorilor din mediul urban, datorita substantelor poluante emise, a zgomotului si accidentelor rutiere. Lipsa unei planificari integrate a sistemelor de transport poate duce la intreruperi in tesatura urbana a comunitatilor si la consolidarea excluziunii sociale.

In etapa de evaluare a impactului actual al mobilitatii va fi realizata o analiza a situatiei existente, in scopul identificarii principalelor disfunctionalitati. De asemenea, vor fi stabilite criteriile prin care poate fi evaluata evolutia viitoare a mobilitatii, in cazul lipsei de interventie sau a diferitelor scenarii propuse pentru implementare.

In acest capitol este realizata analiza impactul mobilitatii din arealul de studiu, Municipiul Slatina si satele apartinatoare, la nivelul anului de baza - 2017 si la nivelul orizontului de prognoza pe termen mediu (2023) si lung (2030), in ipoteza scenariului „A face minim”.

#### **4.1. Eficienta economica**

Eficienta economica a activitatii de transport este data in principal de valoarea timpului de deplasare, care este influentata, la randul ei, de conditiile de desfasurare a circulatiei rutiere, respectiv: viteza medie de deplasare, congestii, timp de asteptare, nivelul de serviciu al retelei.

De asemenea, aceste parametri au o influenta negativa si asupra consumului de combustibil, cu impact direct asupra eficientei economice, atat pentru operatorul de transport public si transportatorii de marfuri, cat si pentru utilizatorul privat.

In conditiile existente, eficienta redusa a utilizarii transportului public este evidentiata in primul rand prin gradul foarte mic de utilizare a acestui mod de transport de catre cetateni, de numai 8,5%. Acest aspect conduce la un grad de umplere redus al vehiculelor de transport public, mai ales in afara orelor de varf.

Lipsa unui sistem de taxare de genul e-ticketing, pe langa faptul ca duce la o lipsa de atractivitate si la un confort redus al calatoriei, nu permite o evaluare corecta a



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

cererii de transport si, in consecinta, are ca efect lipsa unei corelari corecte a graficului de calatorie si o eficienta redusa a serviciului de transport public.

De asemenea, din analiza componentei parcului auto al transportatorului, se constata o vechime de 10 ani a vehiculelor de transport public, ceea ce implica un consum mai ridicat de combustibil si, implicit, o eficienta economica redusa.

In tabelul urmator este prezentata evolutia indicatorilor asupra eficientei economice, in ipoteza scenariului „A face minimum”, respectiv in situatia in care se considera ca se vor realiza doar proiectele „angajate” in acest moment.

**Tabelul 4.1.1 Indicatori eficienta circulatie auto, scenariul „A face minimum”, ora de varf AM, 2017**

<b>Indicator</b>	<b>2017</b>	<b>2023</b>	<b>2030</b>
<b>Viteza medie de calatorie (km/h)</b>	<b>32,5</b>	<b>31,4</b>	<b>29,3</b>
<b>Intarziere totala/veh/ora (min)</b>	<b>2,95</b>	<b>3,25</b>	<b>3,88</b>
<b>Procentul de utilizare al transportului public</b>	<b>8,1%<sup>2</sup></b>	<b>6,2%</b>	<b>4,1%</b>
<b>Raportul beneficiu/cost (B/C)</b>	<b>-</b>	<b>2,54</b>	<b>2,54</b>
<b>Consum combustibil (l/zi)</b>	<b>49.706</b>	<b>60.031</b>	<b>76.730</b>

Sursa: Estimare Consultant<sup>21</sup>

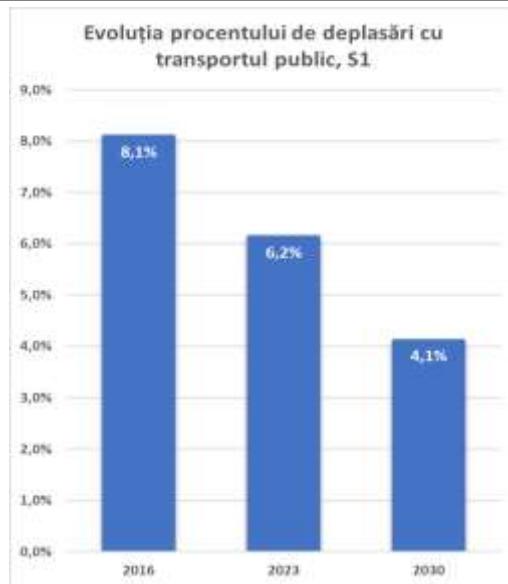
Evolutia procentului de deplasari prin utilizarea transportului public pentru anii de prognoza este prezentata in graficele urmatoare, in cazul scenariului „A face minimum”. A fost luata in considerare cresterea prognozata a gradului de motorizare si a numarului total de deplasari, in absenta unor masuri care sa promoveze mijloacele de transport alternative fata de autoturismul privat.

<sup>21</sup> Estimarile au fost realizate pe baza modelului de transport prin calcularea indicatorilor din tabel

<sup>2</sup> Masuratori preluate de pe pagina, Institutul National de Statistica, baza de date Tempo Online, cele mai recente fiind la nivelul anului 2016



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 4.1.1 Evolutia procentului de deplasari cu transportul public, Scenariul „A face minimum”**

Dupa cum se observa din datele prezentate mai sus, eficiența economică are o tendință descrescătoare în cazul scenariului „A face minimum”, deoarece nu sunt implementate proiecte sau măsuri care să conduca la îmbunătățirea situației actuale. În condițiile creșterii gradului de motorizare și a lipsei atraktivității transportului public, se constată o creștere a nivelului congestiilor de circulație și a întâzierilor în deplasările efectuate, cu un efect negativ asupra indicatorilor care definesc nivelul de eficiență economică.

Principalele disfuncționalități constatate la nivelul anului 2016 (ultimul an pentru care s-a putut calcula o valoare a deplasărilor anuale), în ceea ce privește eficiența economică și măsurile propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul următor:

**Tabelul 4.1.2 Disfuncționalități și recomandări, eficiența economică**

Disfuncționalitate	Recomandare	Punctaj
Lipsa de atractivitate a transportului în comun, datorită stării infrastructurii de transport public, respectiv a vehiculelor de transport în comun și a stațiilor	Modernizarea parcului de vehicule de transport public. Modernizarea stațiilor de transport public cu mobilier adecvat. Reabilitarea infrastructurii rutiere pe culoarele de transport public	4



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Disfunctionalitate	Recomandare	Punctaj
Infrastructura rutiera, inclusiv trotuare	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere, largirea trotuarelor, extinderea zonelor pietonale	4
Lipsa informatiilor referitoare la transportul public	Asigurarea de informatii actualizate in timp real asupra graficului de circulatie al vehiculelor de transport public	4
Lipsa de eficienta economica a transportului public local	Implementarea unui sistem de ticketing, implementarea unui sistem de management al transportului public	4
Crearea de congestii de circulatie in orele de varf	Reorganizarea circulatiei, realizare parcari (pentru cresterea capacitatii de circulatie a retelei rutiere)	3

In vederea stabilirii disfunctionalitatilor prioritare, s-a aplicat o metodologie similara cu cea pentru prioritizarea proiectelor, astfel:

- S-au acordat punctaje intre 0 si 5 (0 reprezinta punctajul cel mai mic, iar 5 punctajul maxim), conform urmatorului algoritm:
  - 0 daca proiectul nu influenteaza indicatorul respectiv
  - 1 daca proiectul are influente doar la nivel periurban
  - 2 daca proiectul are influente doar la nivelul cartierelor
  - 3 daca proiectul are influente doar la nivel urban
  - 4 daca proiectul are influente doar asupra a doua nivele teritoriale
  - 5 daca proiectul are influente asupra tuturor nivelor teritoriale

Prioritizarea masurilor pentru remedierea disfunctionalitatilor se regaseste in capitolul 8.2.

### **4.2. Impactul asupra mediului**

Impactul asupra mediului poate fi evaluat prin emisiile de substante poluante datorate activitatii de transport desfasurata in cadrul zonei de studiu, aceasta fiind afectata de conditiile de desfasurare ale circulatiei rutiere, dar si de repartitia modala a deplasarilor.

Indicatorii relevanti pentru evaluarea impactului asupra mediului inclusi in analizele realizate sunt: emisiile de gaze cu efect de sera si emisiile de CO.

Emisiile de gaze cu efect de sera au fost calculate utilizand „Ghidul de evaluare Jaspers (Transport) – Instrument pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de sera din sectorul transporturilor. Un ghid pentru beneficiari – 2016”. Conform



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

indicatiilor ghidului, pentru calcule a fost utilizata metoda agregata, considerata ca fiind utila pentru evaluarea realizata la nivelul unui intreg oras sau la nivel zonal. Din calcule au rezultat atat valorile pentru emisiile de CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O si CH<sub>4</sub>.

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

Rezultatele pentru scenariul „A face minimum” pentru anul de referinta (2017) si anii de prognoza pe termen mediu (2023) si lung (2030) sunt prezentate in tabelul urmator.

**Tabelul 4.2.1 Indicatori relevanti, impactul asupra mediului**

<b>Indicator</b>	<b>2017</b>	<b>2023</b>	<b>2030</b>
<b>Emisii CO<sub>2</sub>echivalent (tone/zi)</b>	<b>55,76</b>	<b>58,90</b>	<b>64,72</b>
<b>Emisii CO<sub>2</sub> (tone/zi)</b>	<b>54,10</b>	<b>57,19</b>	<b>62,88</b>
<b>Emisii N<sub>2</sub>O (kg/zi)</b>	<b>4,67</b>	<b>4,82</b>	<b>5,22</b>
<b>Emisii CH<sub>4</sub> (kg/zi)</b>	<b>11,73</b>	<b>11,85</b>	<b>12,65</b>
<b>Repartitia modală (% procent utilizare transport public/bicicleta/mers pe jos)</b>	<b>45,5%</b>	<b>41,5%</b>	<b>39,5%</b>

Sursa: Estimare Consultant<sup>22</sup>

Din analiza rezultatelor din tabelele de mai sus, se observa o deteriorare progresiva a nivelului de poluare, datorat in principal emisiilor GES. Cresterea impactului activitatii de transport asupra mediului se datoreaza in principal cresterii gradului de motorizare la nivelul municipiului, precum si a cresterii numarului de deplasari, conform estimarilor realizate.

Aceeasi tendinta negativa se observa si in ceea ce priveste distributia modală a calatoriilor. Astfel, in lipsa implementarii unor proiecte care sa promoveze mijloacele de transport alternative, distributia calatoriilor pe moduri de transport va avea urmatoarea evolutie:

**Tabelul 4.2.2 Evolutia distributiei calatoriilor pe moduri de transport**

<b>Mod de transport</b>	<b>2017</b>	<b>2023</b>	<b>2030</b>
<b>Mers pe jos</b>	<b>34,8%</b>	<b>34,8%</b>	<b>34,8%</b>
<b>Bicicleta</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>

<sup>22</sup> Estimarile au fost realizate pe baza modelului de transport prin calcularea indicatorilor din tabel



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

<b>Transport public</b>	<b>8,1%</b>	<b>6,2%</b>	<b>4,1%</b>
<b>Taxi</b>	<b>6,3%</b>	<b>6,5%</b>	<b>6,8%</b>
<b>Autoturism, motocicleta, camion</b>	<b>50,2%</b>	<b>51,9%</b>	<b>53,7%</b>

*Sursa: Estimare Consultant*<sup>23</sup>

Dupa cum se observa din tabel, cresterea prognozata la nivel national a indicelui de motorizare va conduce la cresterea numarului de deplasari alocate autoturismelor private, in defavoarea in special a transportului public. Cresterea continua a gradului de utilizare a vehiculului personal va conduce atat la cresterea numarului de vehicule, cat si a numarului de vehicule x kilometri parcursi, cu efecte negative puternice asupra congestiilor de circulatie, vitezei medii de deplasare, numarului mediu de opriri pe deplasare, ceea ce va conduce la cresterea gradului de poluare, inclusiv sonora, datorat activitatii de transport.

Principalele disfunctionalitati constatate, din punct de vedere al impactului asupra mediului, precum si recomandarile propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate in tabelul de mai jos:

***Tabelul 4.2.3 Disfunctionalitati si recomandari, impactul asupra mediului***

<b>Disfunctionalitate</b>	<b>Recomandare</b>	<b>Punctaj</b>
Numarul mare de deplasari cu autovehicule private, raportat la deplasarile cu transportul public	Cresterea nivelului de atractivitate si siguranta al transportului public.	4
Crearea de congestii de circulatie, la orele de varf	Reorganizarea circulatiei, realizare parcuri (pentru cresterea capacitatii de circulatie a retelei rutiere, care va conduce la o crestere a fluentei traficului si o reducere a numarului de opriri, deci implicit la scaderea emisiilor de gaze cu efect sera)	3

<sup>23</sup> Estimarile au fost realizate pe baza modelului de transport prin calcularea indicatorilor din tabel



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Disfunctionalitate	Recomandare	Punctaj
Utilizarea excesiva mijloacelor de transport poluante si lipsa unei politici coerente de incurajare a utilizarii de vehicule ecologice	Modernizarea parcului de vehicule de transport public prin achizitia de vehicule electrice/hibride.  Implementarea unui program integrat de promovare a electromobilitatii.  Infiintarea de puncte de incarcare, pentru stimularea transportului privat cu vehicule electrice	3

In vederea stabilirii disfunctionalitatilor prioritare, s-a aplicat o metodologie similara cu cea pentru prioritizarea proiectelor. Algoritmul de acordare a punctajului este descris in capitolul 4.1.

Prioritizarea masurilor pentru remedierea disfunctionalitatilor se regaseste in capitolul 8.2.

### 4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este definita ca nivel de calitate a calatoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile si activitatile dorite, de catre populatie. O accesibilitate mai buna creste calitatea vietii si genereaza dezvoltarea sociala si economica, prin acces imbunatatit la educatie, locuri de munca, servicii urbane, cultura si alte persoane, asigura o mai buna integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare. Mobilitatea ofera accesibilitate, iar astfel cele doua aspecte direct proportionale pot fi considerate ca baza a fiecarui sistem integrat de transport.

Accesibilitatea este o caracteristica a sistemului de transport, fiind dependenta de reteaua rutiera, dar si de parametrii specifici mijloacelor de transport utilizate, cum ar fi graficele de circulatie si gradului de acoperire, in cazul transportului public. Accesibilitatea influenteaza functionalitatea sistemului de transport prin parametrul durata de deplasare, de la/catre obiectivele socio-economice.

In cazul scenariului „A face minimum”, conditiile legate de accesibilitate nu se modifica in ceea ce priveste componenta spatiala (artere rutiere de acces in punctele de interes, pozitiile statiilor de transport public si altele), in schimb parametrul durata



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

de calatorie este afectat negativ de cresterea prognozata a indicelui de motorizare si, implicit, a duratei de deplasare intre diverse noduri ale retelei.

Evolutia duratelor de deplasare, pe mai multe tipuri de transport, pentru scenariul considerat este prezentata in tabelul urmator:

**Tabelul 4.3.1 Evolutia duratei medii de deplasare cu diferite vehicule**

Anul	2017	2023	2030
<b>Accesibilitatea cu transportul public urban - Durata medie de deplasare cu transportul public (min.)</b>	<b>8,70</b>	<b>8,98</b>	<b>9,63</b>
<b>Accesibilitatea cu vehicule private - Durata medie de deplasare cu vehicule private (min.)</b>	<b>8,40</b>	<b>8,72</b>	<b>9,35</b>
<b>Accesibilitatea cu vehicule de marfa - Durata medie de deplasare cu vehicule de marfa (min.)</b>	<b>11,40</b>	<b>11,83</b>	<b>12,69</b>

Sursa: Estimare Consultant<sup>24</sup>

**Tabelul 4.3.2 Evolutia duratei medii ponderate de calatorie**

Anul	2017	2023	2030
<b>Accesibilitatea medie ponderata - Durata medie ponderata (min.)</b>	<b>11,19</b>	<b>11,37</b>	<b>11,73</b>

Sursa: Estimare Consultant<sup>25</sup>

Gradul de acoperire al liniilor de transport public a fost evideniat in prezentarea situatiei existente, prin marcarea locatiilor statilor de transport public si a izocronelor (locul geometric al punctelor egal departate de locatia statiei de transport public) corespunzatoare distantei parcuse in maxim 5 minute. Din analiza hartii respective rezulta o acoperire corespunzatoare prin intermediul transportului public a punctelor de interes: scoli, licee, spitale, zone comerciale, centru, gara, etc.

<sup>24</sup> Estimarile au fost realizate pe baza modelului de transport prin calcularea indicatorilor din tabel

<sup>25</sup> Estimarile au fost realizate pe baza modelului de transport prin calcularea indicatorilor din tabel



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Zonele identificate ca avand un nivel de accesibilitate redus la transportul public il reprezinta zonele din vest si sud-, la care s-ar putea adauga cartierul Primavera, aflat in est, dincolo de calea ferata, care in acest moment nu beneficiaza de o buna accesibilitate la functiunile din centrul orasului, pentru care, din motive de eficienta economica, in prezent nu sunt asigurate linii de transport si orare de circulatie corespunzatoare.

De asemenea, in ceea ce priveste accesibilitatea cetatenilor prin deplasarea cu bicicleta este afectata de lipsa pistelor de biciclete amenajate

Principalele disfunctionalitati constatate, din punct de vedere al accesibilitatii, precum si recomandarile propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate in tabelul de mai jos:

***Tabelul 4.3.3 Disfunctionalitati si recomandari, accesibilitate***

Disfunctionalitate	Recomandare	Punctaj
Lipsa pistelor de biciclete amenajate	Construirea pistelor de biciclete, atat in spatiul urban, cat si ca legatura cu zone din zona interurbana	4
Inexistenta statiilor intermodale, care sa permita transferul intre modurile de transport, cu efect negativ asupra accesibilitatii	Infiintarea de statii de transport intermodale, in zone care sa ofere posibilitatea transferului intre cat mai multe moduri de transport (gara)	4
Spatii publice in mare masura inaccesibile persoanelor cu mobilitate redusa (insuficienta bordurilor coborate la trecerile de pietoni, lipsa de corelare a spatiilor accesibilizate de ambele parti ale carosabilului in punctele de traversare)	Conformarea spatiului public pentru cresterea accesibilitatii persoanelor cu mobilitate redusa	4
Insuficienta echiparii transportului public pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusa	Achizitia de vehicule dotate	4
Acoperirea redusa a transportului public pentru satele apartinatoare	Extinderea gradului de acoperire al transportului public si cresterea atractivitatii acestui mod de transport, in scopul eficientizarii serviciului.	1



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

In vederea stabilirii disfunctionalitatilor prioritare, s-a aplicat o metodologie similara cu cea pentru prioritizarea proiectelor. Algoritmul de acordare a punctajului este descris in capitolul 4.1.

Prioritizarea masurilor pentru remedierea disfunctionalitatilor se regaseste in capitolul 8.2

### **4.4. Siguranta**

Siguranta si securitatea tuturor utilizatorilor retelei de transport este unul dintre cele mai importante aspecte, atunci cand se are in vedere dezvoltarea unui sistem de transport care sa asigure o mobilitate durabila.

Din punct de vedere al accidentelor de circulatie, cauzele acestora, zonele vulnerabile si numarul de morți, raniti grav/usor, datele statistice au fost prezentate in capitolul 2.2.

Din analiza zonelor in care se produc cele mai multe accidente, s-a observat ca zonele cu cel mai mare risc pentru pietoni sunt reprezentate de trecerile de pe str.Primaverii, Ecaterina Teodoroiu si A.I.Cuza. Pe aceasta din urma situatia a fost ameliorata in urma unor masuri de calmare a traficului prin instalarea de limitatoare de viteza (speed bumpers).

Analizand cauza producerii accidentelor, se constata ca cele mai multe sunt cele in care sunt implicați pietonii.

Evaluarea impactului accidentelor este realizata prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activitatii de transport: costuri cu serviciile medicale, costuri asociate pagubelor materiale, costuri generate de pierderea/reducerea capacitati de munca. Valorile costurilor cu accidentele produse in Romania, in functie de gravitatea acestora este prezentata in tabelul de mai jos:

<b>Gravitatea accidentului</b>	<b>Costuri unitare (EURO) Master Planul de Transport pentru Romania, 2014</b>
Pierdere vietii	635.972
Ranire grava	87.963
Ranire usoara	7.114

**Tabelul 4.4.1 Valorile costurilor cu accidente rutiere**

*Sursa: Master Planul de Transport pentru Romania - Anexa la Hotararea Guvernului nr.*



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*666/2016 pentru aprobarea Master Planului General de Transport al Romaniei<sup>26</sup>;*

In tabelul urmator sunt calculate costurile cu accidentele pentru Municipiul Slatina, anul 2016.

	<b>Morti</b>	<b>Raniti grav</b>	<b>Raniti usor</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Numar victime</b>	1	24	91	116
<b>Cost unitar (Euro)</b>	635.972	87.963	7.114	
<b>Cost total 2016 (Euro)</b>	635.972	2.111.112	647.374	3.394.458

***Tabelul 4.4.2 Costurile cu accidente rutiere, Municipiul Slatina***

Impactul diferitelor scenarii asupra sigurantei va fi evaluat prin intermediul numarului de masuri incluse in fiecare scenariu pentru cresterea sigurantei traficului auto, a transportului public, biciclistilor si pietonilor. Valorile prezентate in Tabelul 4.4.2 sunt calculate doar pentru situatia actuala, dar numarul de victime, costul unitar si costul total nu vor fi utilizati ca indicatori pentru anii de prognoza.

Scenariul „A face minimum” nu implica realizarea de proiecte care sa conduca la cresterea sigurantei cetatenilor, ceea ce va conduce la o agravare a problemelor legate de siguranta, pe fondul cresterii indicelui de motorizare si a numarului de deplasari, cu rezultat in cresterea densitatii traficului si a congestiilor de circulatie, adica a celor mai importanti factori generatori de accidente.

Principalii indicatori relevanti pentru evaluarea impactului actual al mobilitatii din punct de vedere al sigurantei sunt: numarul de accidente grave/usoare, numarul de victime. Cum evaluarea acestora pentru perioada de prognoza nu poate fi realizata prin intermediul modelului de transport, in analiza multicriteriala va fi utilizat drept indicator numarul de proiecte/masuri cu impact asupra sigurantei traficului auto, transportului public, a biciclistilor si pietonilor.

Principalele disfunctionalitati constatate, din punct de vedere al impactului asupra sigurantei, precum si recomandarile propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezентate in tabelul de mai jos:

***Tabelul 4.4.3 Disfunctionalitati si recomandari, siguranta***

<sup>26</sup>

[https://www.google.ro/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj5obzz9urPAhXEliwKHZozA1cQFghCMAU&url=http%3A%2Fwww.monitoruloficial.ro%2Fdocs%2F216\\_inafab2016.doc&usg=AFQjCNGzy5XojeiVAuRwQDr2\\_-clPYWhSA&bvm=bv.136499718,d.bGg](https://www.google.ro/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj5obzz9urPAhXEliwKHZozA1cQFghCMAU&url=http%3A%2Fwww.monitoruloficial.ro%2Fdocs%2F216_inafab2016.doc&usg=AFQjCNGzy5XojeiVAuRwQDr2_-clPYWhSA&bvm=bv.136499718,d.bGg)



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Disfunctionalitate	Recomandare	Punctaj
Lipsa unor masuri care sa creasca siguranta pentru utilizatorii transportului public	Instalarea de camere video de supraveghere in statiile de transport public	4
Numarul insuficient de intersectii semaforizate si sensuri giratorii	Reamenajarea anumitor intersectii prin realizarea de sensuri giratorii sau semaforizare, dupa caz	4
Traficul intens, ingreunat si de parcarea autovehiculelor pe prima banda de circulatie	Realizare de paraje suplimentare, realizarea unui regulament de parcare prin care sa se interzica stationarea autovehiculelor in anumite zone, sanctiuni potrivite pentru stationarea in loc nepermis	4
Impactul negativ pe care il are stationarea in loc nepermis (ex: prima banda plus trotuar) prin ocuparea spatiului pietonal si determinarea pietonilor sa foloseasca partea carosabila pentru deplasare	Delimitarea clara locurilor de parcare pentru evitarea situatiilor in care spatiul pietonal este invadat de masini parcate neregulamentar si impiedica deplasarea pietonilor	4
Inexistenta semnalizarii rutiere dinamice specifice pentru deplasarile cu bicicleta	Includerea in semnalizarea rutiera dinamica (intersectii semaforizate) a semnalizarii specifice pentru deplasarea biciclistilor si integrarea acestia in sistemul de management al traficului.	3
Lipsa de disciplina a pietonilor in trafic	Realizarea de campanii de informare, in paralel cu aplicarea de sanctiuni contraventionale	3
Impactul negativ pe care il are stationarea pe prima banda asupra mediului, prin cresterea ambuteajelor si a timpilor petrecuti in trafic,	Eliberarea primei benzi de parcarile neregulamentare si cresterea fluentei traficului	3
Problemele legate de siguranta pietonilor la traversarea unor artere de circulatie cu trafic intens si viteze de deplasare mari.	Amenajarea de treceri pietoni semnalizate, pasarele pentru traversarea arterelor rutiere pe care se inregistreaza volume mari de trafic si viteze de deplasare mari	2
Lipsa trotuarelor/pistelor de biciclisti in anumite zone (ex.zona industriala)	Realizarea de trotuare/piste de biciclisti in zonele in care se impune acest lucru	2



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

---

In vederea stabilirii disfunctionalitatilor prioritare, s-a aplicat o metodologie similara cu cea pentru prioritizarea proiectelor. Algoritmul de acordare a punctajului este descris in capitolul 4.1.

Prioritizarea masurilor pentru remedierea disfunctionalitatilor se regaseste in capitolul 8.2

### **4.5. Calitatea vietii**

Legatura dintre mobilitate si calitatea vietii poate fi realizata prin evaluarea impactului activitatii de transport asupra mediului, accesibilitatii la diverse moduri de transport, a sigurantei cetatenilor si eficientei economice, aspecte care au fost tratate in paragrafele anterioare. Scenariul „A face minimum”, prin lipsa unor proiecte care sa adreseze rezolvarea disfunctionalitatilor criteriilor mentionate, nu va ameliora indicatorii de evaluare ai acestora.

Un indicator suplimentar il reprezinta extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare. In absenta unei capacitatii de stocare suficiente, capacitatea drumului va fi redusa din cauza vehiculelor parcate pe trama stradala. In plus, insuficienta locurilor de parcare in zonele rezidentiale sau in zonele de interes public creeaza disconfort utilizatorilor retelei rutiere.

Principalii indicatori relevanti pentru evaluarea impactului actual al mobilitatii din punct de vedere al calitatii vietii sunt: extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare, cresterea calitatii transportului public, extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti, extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale

In analiza multicriteriala vor fi utilizati doar acei parametri care nu intervin si in evaluarea altor criterii. Pentru evaluarea evolutiei calitatii vietii pentru perioada de prognoza, in cazul scenariile considerate, va fi utilizat ca indicator numarul de proiecte/masuri aferent fiecarui scenariu pentru: extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare, cresterea calitatii transportului public, extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti, extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale.

Relationarea mobilitatii cu aspecte ale calitatii vietii este realizata prin evaluarea impactului activitatii de transport asupra mediului (poluare chimica, fonica, consum de energie, gaze cu efect de sera), a accesibilitatii teritoriului si a serviciilor de transport, a sigurantei cetatenilor ( in special componenta de siguranta a circulatiei) si a eficientei economice. Toate aceste aspecte ale mobilitatii din Municipiul Slatina au fost tratate mai sus, desprinzandu-se concluzi ca, in general, calitatea mediului



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

urban este efectuata de forma actuala a mobilitatii, dominata de utilizarea autoturismului, cu urmatoarele consecinte:

- Alocarea majora a spatiului stradal pentru circulatia si stationarea automobilelor(8.600 locuri de parcare existente) in dauna altor utilizari ale spatiului urban, pentru pietoni, biciclisti(0 KM de pista de bicicleta), amenajari peisagistice, arta urbana, activitati in aer liber;
- Infrastructura pentru pietoni in numeroase cazuri este subdimensionata si ocupata abuziv, prin parcare neregulamentara sau cu alte tipuri de obstacole (stalpi, panouri publicitare, etc.); lungimea totala a strazilor pe care nu sunt amenajate trotuare este de 29,54 Km, iar peste 20% din cele existente sunt deteriorate
- Degradarea peisajului urban si devalorizarea patrimoniului arhitectural valoros, in special in zona istorica;
- Degradarea ambiantei urbane ca urmare a zgomotului, vibratiilor, poluarii, semnalelor luminoase

Din analizele realizate in Subcapitolele 4.1-4.4 reiese ca impactul asupra mediului cu cel mai pronuntat caracter negativ revine transportului individual cu autoturismul. Efectele produse de utilizarea acestuia in deplasari din mediu urban, emisii de gaze cu efect de sera, intarzieri, actioneaza asupra sanatatii populatiei, criteriu fundamental in caracterizarea nivelului atins de calitatea vietii. Asadar o imagine complexa asupra calitatii vietii cetatenilor poate fi creata prin prisma indicatorilor care exprima ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transportul public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta si pietonal).

Indicator	Cantitate prezent	Unitate masura
Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare	8.600	Locuri
Cresterea calitatii transportului public	8,5	%
Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	0	Km
Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale	.....	Km

**Tabelul 4.5.1 Indicatori relevanti, calitatea vietii, 2017**

Sursa: Analiza Consultant<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Valorile au reiesit din datele primite din partea administratiei publice si a anchetei din teren



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Un alt efect negativ al traficului rutier cu impact asupra calitatii vietii il reprezinta zgomotul asociat acestuia. Nivelul global al zgomotului produs de traficul rutier este dat de numeroase surse, care actioneaza in majoritatea cazurilor simultan. Poluarea fonica datorata traficului rutier depinde in primul rand de nivelul volumelor de trafic, viteza de deplasare si procentul traficului greu, detalii asupra acestora fiind prezentate in capitolele anterioare.

Principalele disfunctionalitati constatate, din punct de vedere al impactului asupra calitatii vietii, precum si recomandarile propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate in tabelul de mai jos:

Disfunctionalitate	Recomandare	Punctaj
Numarul redus al locurilor de parcare, ceea ce conduce la disconfort, dar si la ocuparea suprafetei de rulare a vehiculelor cu autovehicule parcate, rezultand o diminuare a capacitatii de transport a retelei rutiere	Amenajarea de parcari rezidentiale si utilizarea optima a spatiului dintre blocuri (Smart-Parking).  Amenajarea de parcuri publice in preajma locurilor de interes (centru, gara, spital etc.)	4
Atractivitatea redusa a transportului public	Cresterea atractivitatii transportului public (recomandarile au fost mentionate in analiza criteriilor anterioare)	4
Lipsa pistelor de biciclete	Amenajarea de piste de biciclete, care sa asigure legaturile intre diverse zone ale orasului, precum si cu localitatatile din zona functionala	4
Suprafata redusa a zonelor pietonale	Extinderea zonelor pietonale si asigurarea unor legaturi intre acestea si pistele de biciclete, in scopul oferirii unui spatiu public de calitate	4
Spatii publice in mare masura inaccesibile persoanelor cu mobilitate redusa (insuficienta bordurilor coborate la trecerile de pietoni, lipsa de corelare a spatiilor accesibilizate de ambele parti ale carosabilului in punctele de traversare)	Conformarea spatiului public pentru cresterea accesibilitatii persoanelor cu mobilitate redusa	4



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Disfunctionalitate	Recomandare	Punctaj
Insuficienta echiparii transportului public pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusa	Achizitia de vehicule dotate corespunzator pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusa	4
Poluarea produsa de activitatea de transport	Recomandarile au fost mentionate la criteriul calitatea mediului	3
Lipsa transportului public in anumite zone (ex.zona de nord, zona de vest, cartierul Primavera)	Prelungirea liniilor existente de transport pentru asigurarea accesului in zonele slab deservite	2
Slaba dezvoltare a transportului in comun care face legatura cu localitatile din zona functionala	Dezvoltarea transportului in comun in aceasta zona	1

**Tabelul 4.5.2 Disfunctionalitati si recomandari, calitatea vietii**

In vederea stabilirii disfunctionalitatilor prioritare, s-a aplicat o metodologie similara cu cea pentru prioritizarea proiectelor. Algoritmul de acordare a punctajului este descris in capitolul 4.1.

Prioritizarea masurilor pentru remedierea disfunctionalitatilor se regaseste in capitolul 8.2

## 5. Viziunea de dezvoltare a mobilitatii urbane

### 5.1. Viziunea prezentata pentru cele 3 nivele teritoriale

Planul de mobilitate urbana durabila este un document strategic si un instrument al politicii de dezvoltare, elaborat pentru a identifica solutiile de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale locuitorilor si afacerilor din oras si din imprejurimile sale, contribuind la indeplinirea obiectivelor europene de protectie a mediului si eficienta economica.

Planul de mobilitate urbana durabila isi propune stabilirea directiilor strategice pentru implementarea contextualizata a conceptelor europene de planificare a mobilitatii, cu accent pe dimensiunea umana. Viziunea pentru dezvoltarea mobilitatii in Municipiul Slatina pentru perioada 2017-2030 este prezentata mai jos:

In anul 2030, Municipiul Slatina se bucura de o conectivitate crescuta, atat in interiorul orasului cat si in relatie cu bazinul de mobilitate, de o dezvoltarea economica competitiva si durabila si de o calitate crescuta a mediului ca rezultat al devierii traficului de tranzit in afara orasului si a unui sistem de transport public cu emisii scazute de poluanti. Calitatea vietii locuitorilor este imbunatatita, acestia



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

---

beneficiind de un sistem de transport public eficient, sigur si atractiv, de un mediu urban placut care incurajeaza deplasarile nemotorizate.

Planul de Mobilitate Urbana Durabila vizeaza crearea unui sistem integrat pentru mobilitatea locuitorilor si a bunurilor, bazat pe indeplinirea urmatoarelor obiective strategice:

- I. EFICIENTA ECONOMICA** – *imbunatatirea eficientei si eficacitatii sistemului de transport de persoane si bunuri si dezvoltarea economica a municipiului.*
- II. MEDIU** – *reducerea consumului de energie, a poluarii fonice si a aerului precum si a emisiilor de gaze cu efect de sera asociate sistemului de transport.*
- III. ACCESIBILITATE** – *asigurarea optiunilor de deplasare accesibile economic si diversificate pentru toti locuitorii municipiului catre destinatii si servicii esentiale.*
- IV. SIGURANTA SI SECURITATE** – *Cresterea sigurantei si securitatii in deplasare pentru toti locuitorii municipiului, indiferent de modul de deplasare folosit.*
- V. CALITATEA VIETII** – *Cresterea calitatii mediului urban si a procesului de proiectare urbana in beneficiul locuitorilor si dezvoltarii economice si sociale integrate.*

La nivelul zonei functionale – Sistemul de transport regional eficient si accesibil atat din punct de vedere financiar cat si din punct de vedere al populatiei deservite, asigura o mobilitate ridicata intre basinul de mobilitate si municipiu.

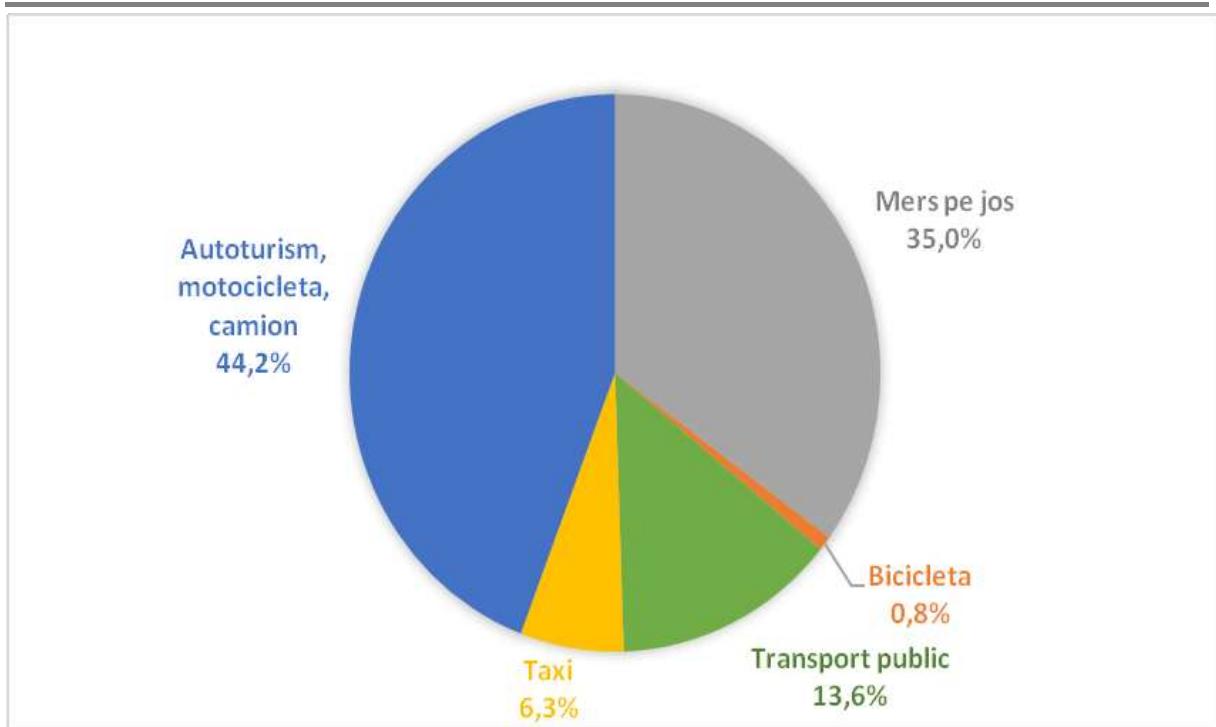
La nivel local – Oferta de transport este variata, serviciul de transport public urban are un consum redus de resurse energetice si este integrat, interconectat si sigur, deplasările nemotorizate sunt incurajate prin existența spațiilor pietonale atractive si accesibile pentru toti locuitorii si a infrastructurii pentru biciclete, calitatea mediului este imbunatatita prin devierea traficului rutier de tranzit in afara municipiului.

La nivelul cartierelor si a zonelor complexe – Calitatea vietii locuitorilor este imbunatatita prin reducerea poluarii si a traficului rutier, cresterea sigurantei in deplasare a participantilor vulnerabili la trafic si existenta unei retele pentru deplasari blande acoperitoare spatial.

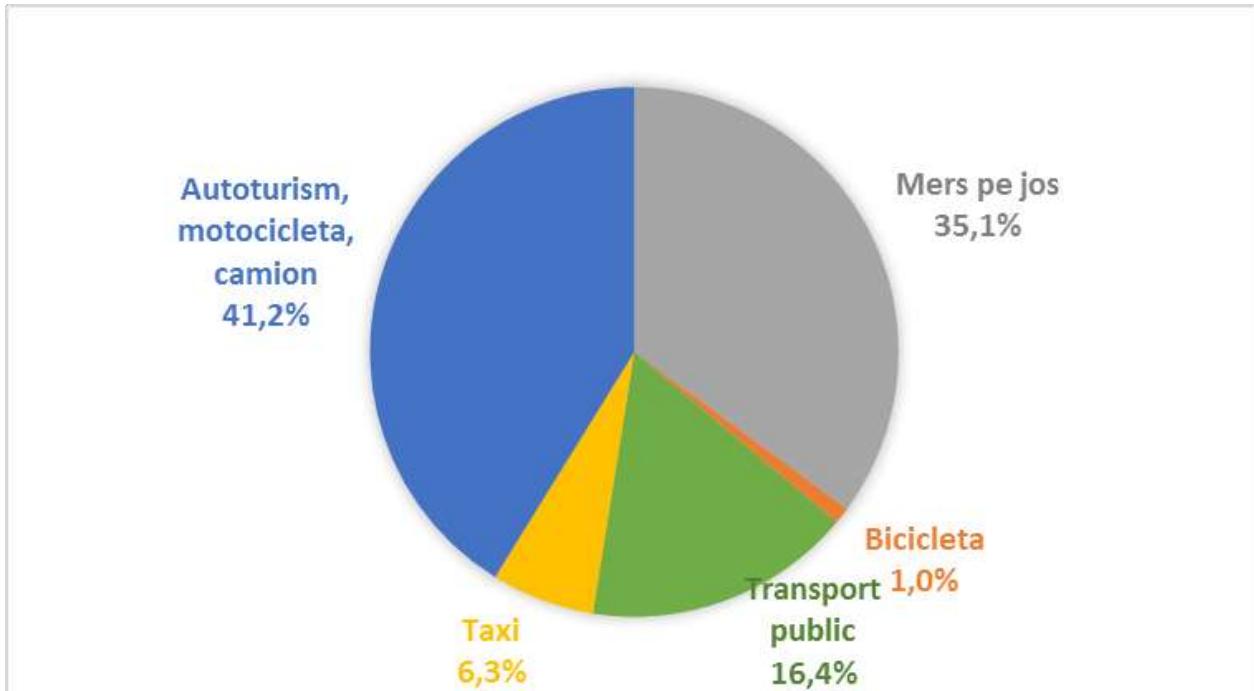
Ca urmare a implementarii PMUD, comportamentul de deplasare in municipiu si basinul sau de mobilitate se va schimba, fiind orientat spre deplasari blande sau cu mijloace de transport in comun. Mai jos este prezentata viziunea de dezvoltare pe 2 orizonturi de planificare, comparativ cu situatia actuala.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 5.1.1 Viziunea de dezvoltare a mobilitatii in Municipiul Slatina, orizont de timp 2023**



**Figura 5.1.2 Viziunea de dezvoltare a mobilitatii in Municipiul Slatina, orizont de timp 2030**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Proiectele definite in Planul de Mobilitate Urbana Durabila, pe baza obiectivelor strategice prezentate mai sus, acopera toate modurile si tipurile de transport din municipiu, inclusiv cele publice si private, de pasageri si de marfa, motorizat si nemotorizat, in miscare si stationare.

Pentru a realiza obiectivele strategice prezentate mai sus, PMUD Slatina propune dezvoltarea mobilitatii pe 7 politici de transport / directii de actiune:

- Infrastructura rutiera
- Transport public
- Deplasari nemotorizate
- Politica de parcare
- Managementul traficului si ITS
- Zone complexe si intermodalitate
- Masuri de educare, informare si constientizare

### 5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor

PMUD Slatina va asigura punerea in aplicare a conceptelor europene de planificare si de management pentru mobilitatea urbana durabila adaptate la conditiile specifice orasului si include lista masurilor si proiectelor de imbunatatire a mobilitatii pe termen scurt, mediu si lung.

Graficul urmator prezinta fluxul de activitate aplicat in PMUD Slatina pentru a ajunge la un set de interventii consensual, care vor implementa viziunea si obiectivele strategice stabilite pe plan european si national.



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Definirea unei Viziuni de dezvoltare a mobilității în Municipiul Slatina

Stabilirea a 5 obiective strategice pentru a îndeplini această Viziune

ACCESIBILITATE

SIGURANȚĂ ȘI  
SECURITATE

MEDIU

EFICIENȚĂ  
ECONOMICĂ

CALITATEA VIEȚII



Identificarea a 7 Domenii Principale de Intervenție

Măsuri de  
educare,  
informare și  
conștientizare

Transport Public

Deplasări  
Nemotorizate

Managementul  
traficului și ITS

Infrastructură  
rutieră

Zone complexe și  
Intermodalitate

Politică de  
parcare



Analizarea și evaluarea a 3 Scenarii Strategice

Alegerea celui mai potrivit SCENARIU

Identificarea proiectelor pentru îndeplinirea obiectivelor și atingerea țintelor

Elaborarea planului de acțiune pentru fazarea implementării

Termen mediu (2017-2023)

Termen lung(2024-2030)

*Figura 5.2.1 Grafic activitati PMUD Slatina*

Analiza multicriteriala va include indicatori de performanta cuantificati, care sa marcheze nivelul de realizare a fiecaruia dintre cele cinci criterii specificate anterior, utilizate si pentru evaluarea impactului actual al mobilitatii, respectiv:

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Obs: Rezultatele *analizei cost-beneficiu* realizata pentru fiecare dintre scenarii vor fi incluse in indicatorul eficienta economica. De asemenea, in analiza cost-beneficiu sunt incluse aspectele legate de *incadrarea proiectelor in anvelopa bugetara* a orasului, precum si modul in care scenariile depind de finantare si suport bugetar, inclusiv dupa implementare.

In cadrul analizei multicriteriale, se vor aloca fiecarui scenariu puncte, intre 0 si 10 (0 reprezentand varianta cu punctajul cel mai slab, iar 10 varianta cu punctajul cel mai bun). In cazul in care pentru unul dintre criterii exista mai multi indicatori, se va calcula totalul indicatorilor pentru criteriul respectiv. Totalurile obtinute pentru fiecare criteriu vor fi inmultite cu un factor de ponderare, stabilit in functie de importanta indicatorului in indeplinirea obiectivelor strategice ale PMUD. Compararea sumei valorilor ponderate pentru fiecare scenariu va permite selectarea variantei optime.

Repartitia procentuala a indicatorilor evaluati, utilizata pentru ponderarea punctajelor obtinute, este urmatoarea:

- Eficienta economica: 15%
- Impactul asupra mediului: 30%
- Accesibilitate: 20%
- Siguranta: 15%
- Calitatea vietii: 20%

Indicatori specifici	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
<b>A. Eficienta economica</b>			
A1. Viteza medie de calatorie (Km/h)			
A2. Intarzierea totala/veh/ora (min)			
A3. Procentul de utilizare al transportului public/ %			
A4. Raportul beneficiu/cost (B/C)			
A5. Consum combustibil (l/zi)			



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Indicatori specifici	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
<i>Media punctajelor pentru indicatorul A</i>			
<b>B. Impactul asupra mediului</b>			
B1. Emisii CO <sub>2</sub> echivalent (tone/zi)			
B2. Emisii CO <sub>2</sub> (tone/zi)			
B3. Emisii N <sub>2</sub> O (kg/zi)			
B4. Emisii CH <sub>4</sub> (kg/zi)			
B5. Repartitia modală (% -procent utilizare transport public/bicicleta/mers pe jos)			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul B</i>			
<b>C. Accesibilitate</b>			
C1. Accesibilitatea medie ponderata			
Accesibilitatea cu vehicule private - Durata medie de deplasare cu vehicule private(min)			
Accesibilitatea cu vehicule de marfa - Durata medie de deplasare cu vehicule de marfa min)			
Accesibilitatea cu transportul public urban Durata medie de deplasare cu transportul public (min)			
Accesibilitatea medie ponderata - Durata medie ponderata (min)			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul C</i>			
<b>D. Siguranta</b>			
D1. Siguranta traficului auto			
D2. Siguranta transportului public			
D3. Siguranta biciclistilor			
D4. Siguranta pietonilor			
- Costul total cu morti, raniti grav, raniti			



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Indicatori specifici	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
usor (euro)			
- Numarul de accidente grave/usoare			
- Numarul de victime			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul D</i>			
<b>E. Calitatea vietii</b>			
E1. Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare			
E2. Cresterea calitatii transportului public			
E3. Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti			
E4. Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul E</i>			
<b>TOTAL</b>			

***Tabel 5.2.1 Cadrul de prioritizare a scenariilor***

Dupa selectarea scenariului optim, se va realiza prioritizarea proiectelor intr-un mod similar, introducandu-se punctaje pentru: eficienta economica (EE), impact asupra mediului (IM), accesibilitate (AC), siguranta (SI), calitatea vietii (CV).

Punctele acordate vor fi intre 0 si 5 (0 reprezinta punctajul cel mai mic, iar 5 punctajul maxim), conform urmatorului algoritm:

- 0 daca proiectul nu influenteaza indicatorul respectiv
- 1 daca proiectul are influente doar la nivel periurban
- 2 daca proiectul are influente doare la nivelul cartierelor
- 3 daca proiectul are influente doar la nivel urban
- 4 daca proiectul are influente doar asupra a doua nivele teritoriale
- 5 daca proiectul are influente asupra tuturor nivelor teritoriale

Pentru calcularea punctajului total al fiecarui proiect, va fi realizata suma ponderata a punctelor acordate pentru fiecare criteriu, utilizandu-se aceiasi factori de ponderare stabiliți pentru evaluarea scenariilor.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Suma ponderata = 0,15\*EE + 0,30\*IM + 0,20\*AC + 0,15\*SI + 0,20\*CV

Proiect	Accesibilitate	Siguranta	Mediu	Calitatea vietii	Suma ponderata
P1					
...					

*Tabel 5.2.2 Cadrul de prioritizarea proiectelor*

### **Analiza riscurilor**

Implementarea proiectelor/masurilor incluse in Planul de mobilitate urbana durabila poate fi afectata de aparitie riscurilor legate de:

- Lipsa finantarii din surse externe (fonduri europene)

Proiectele/masurile propuse prin planul de actiune, eligibile pentru a obtine finantare prin „Prioritatea de investitie 4.1.- Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor” reprezinta proiecte de baza pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obtinerii finantarii pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilitatii. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de aparitie se apreciaza ca fiind redusa, avand in vedere experienta similara a Municipiului Slatina in accesarea finantarilor din fonduri europene, in exercitiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atentii deosebite in elaborarea documentatiilor care justifica necesitatea si oportunitatea investitiilor pentru care se solicita finantare, precum si adaptarea acestora la cerintele ghidurilor finale de finantare.

- Valori neconforme ale costurilor de implementare



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

---

PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al masurilor si proiectelor este adaptat in consecinta. Prin urmare, in faza de implementare va fi necesara elaborarea de documentatii tehnico-economice pentru investitiile propuse. Estimarea unor valori de investitie neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealista a interventiilor si la obtinerea unor efecte diferite de cele asteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de aparitie se considera redusa. Strategia de raspuns consta in documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu exista studii tehnico- economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent.

- Reticenta cetatenilor fata de masurile propuse

Participarea activa a cetatenilor la punerea in aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesara, deoarece obtinerea rezultatelor asteptate este conditionata inclusiv de adaptarea in acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticenta cetatenilor fata de actiuni care vor conduce la indeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezinta un risc in faza de implementare a PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de aparitie este scazuta. Strategia de minimizare a riscului consta in consultarea publicului in toate etapele de elaborare a planului si informarea cetatenilor asupra obiectivelor si efectelor PMUD printr-o campanie constanta de informare si constientizare asupra mobilitatii durabile.

- Nerespectarea graficului de timp prevazut

Intarzierea in implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor asteptate, mai ales in cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte masuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de aparitie este considerata, de asemenea, medie. Strategia de raspuns pentru minimizarea acestui risc consta in realizarea unui plan de implementare care sa asigure o integrare armonizata a proiectelor, din punct de vedere al planificarii temporare, urmata de evaluarea si monitorizarea continua a implementarii PMUD.

### **6. Directii de actiune si proiecte de dezvoltare a mobilitatii urbane**

Planul de mobilitate urbana durabila al Municipiului Slatina propune o viziune, obiective si masuri, concretizate intr-o serie de proiecte ce au rolul de a diminua sau elimina disfunctiile identificate si evidențiate anterior, la nivelul mobilitatii urbane.

Un prim pas important in procesul de identificare a scenariului optim pentru dezvoltarea mobilitatii in municipiul Slatina a reprezentat identificarea scenariului



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

minim. Acesta este alcătuit din proiecte angajate de autoritatile publice la nivelul municipiului, cu un grad de maturitate ridicat, ce ar fi fost implementate indiferent de necesitatile stabilite de Planul de mobilitate. Dupa cum se poate observa din tabelul de mai jos, care prezinta proiectele din scenariul minim, acestea se concentreaza in special pe reabilitarea infrastructurii rutiere.

<b>Numar curent</b>	<b>Denumire proiect / masura</b>	<b>Cantitate</b>	<b>Cost [Euro]</b>	<b>Responsabil implementare</b>	<b>Sursa finanare</b>
P1	Reabilitare str. Dinu Lipatti si zonele adiacente	327	163,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P2	Reabilitare str. Grivitei	100	50,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P3	Reabilitare str. Ion Morosanu	225	112,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P4	Reabilitare str. Jianu	480	240,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P5	Reabilitare Aleea Tineretului	479	239,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P6	Reabilitare str. Horia	350	175,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P7	Reabilitare trotuare zona Aleea Muncii	1060	530,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P8	Modernizare str. Boiangiului	350	175,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P9	Modernizare str. Nucului	450	225,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P10	Modernizare str. Islazului	911	455,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P11	Modernizare str. Visinului	100	50,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P12	Modernizare str. Ograzii	350	175,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Numar curent	Denumire proiect / masura	Cantitate	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare
P13	Modernizare str. Lacului	800	400,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P14	Modernizare str. Zorilor	332	166,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P15	Modernizare str. Prunilor	350	175,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P16	Reabilitare str. Popa Sapca	550	275,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P17	Reabilitare Aleea Lalelelor	880	440,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P18	Reabilitare str. Fdt. Basarabilor	1500	750,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P19	Reabilitare str. Arcului betonata) (zona	714	357,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P20	Reabilitare Cartier Toamnei	1170	585,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P21	Reabilitare str. Ghocei	150	75,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P22	Supralargire str. Draganesti industriala) (zona		-	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P23	Reabilitare Aleea Bradului	250	125,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P24	Reabilitare Aleea Castanilor	220	110,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P25	Reabilitare str. Gen. Emanoil Ionescu	180	90,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local
P26	Amenajare parcare Cartier E. Ionescu			Primaria Municipiului Slatina	Buget local



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Dupa identificarea problemelor in urma analiza situatiei existente si tinand cont de proiectele angajate, s-a dezvoltat un pachet amplu de interventii pentru a sustine dezvoltarea mobilitatii urbane in municipiul Slatina cu rolul de a indeplini obiectivele strategice stabilite in capitolul 5.1.

Interventiile propuse cuprind proiecte ce vizeaza infrastructura de transport, propuneri operationale si organizationale. Acestea au fost grupate pe cele 7 directii de actiune: Infrastructura rutiera, Transport public, Deplasari nemotorizate, Politica de parcare, Managementul traficului si ITS, Zone complexe si intermodalitate, Masuri de educare, informare si constientizare, si sunt prezentate in tabelul de mai jos.

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect / masura	Calendar indicativ
Infrastructura rutiera	P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	2017 – 2020
	P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul	2017 - 2023
	P1.3	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz	2017 – 2020
	P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	2017 – 2018
Transport public	P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice	2017 – 2019
	P2.2	Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	2017 – 2023
	P2.3	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	2017 – 2020
	P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	2020 – 2023
Deplasari nemotorizate	P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete	2017 – 2023
	P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	2017 – 2023
	P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	2017 – 2023
	P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	2017 – 2023
Politica de parcare	P4.1	Constructia de parcuri rezidentiale multi-etajate	2017 – 2030



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect / masura	Calendar indicativ
Zone complexe	P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	2017 – 2020
	P4.3	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	2017 – 2020
	P4.4	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	2017 – 2020
Intermodalitate	P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	2019 – 2023
Intermodalitate	P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	2017 – 2020
Masuri de educare, informare constientizare	P7.1	Campanii de educatie rutiera	Anual 2017 – 2030
	P7.2	Campanii de educatie rutiera	Anual 2017 – 2030
	P7.3	Campanii de educatie rutiera	Anual 2017 – 2030
	P7.4	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	2018 – 2019
	P7.5	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	2018
	P7.6	Campanii de comunicare si marketing	Bianual 2017 – 2030
	P7.7	Campanii de promovare a deplasarilor durabile	Anual 2017 – 2032
Masuri institutionale	P7.8	Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila	2017
	P7.9	Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing	2017
	P7.10	Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare	2017

In continuare sunt prezentate directiile de actiune si proiectele, diferentiate in functie de interventiile in infrastructura si interventiile operationale.



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

---

### **6.1. Directii de actiune si proiecte pentru infrastructura de transport**

In cadrul acestei directii de actiune sunt propuse proiectele focalizate pe crearea/reabilitarea/extinderea infrastructurii de transport, cuprinzand toate aspectele acestaiei: infrastructura stradala, crearea de solutii alternative de transport, sisteme park&ride, integrate intr-un sistem unitar, care sa asigure o mobilitate eficienta si accesibila in Municipiul Slatina. Conform Ghidului Jaspers, proiectele pentru infrastructura de transport sunt acele proiecte care necesita investitii de capital in lucrari fizice.

Astfel, proiectele propuse in cadrul acestei categorii sunt urmatoarele:

#### ***P1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public***

*Descriere:* In cadrul proiectului se propune reabilitarea si modernizarea sistemului rutier pentru 3 strazi cu asfalt degradat, pe care circula transportul public. Acestea insumeaza o lungime de 6,37 km

#### ***P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina***

*Descriere:* Proiectul are in vedere trei categorii de strazi:

- strazi cu balast - 10.64 km
- strazi cu asfalt/balast si beton balast - 1,27 Km
- strazi cu asfalt sau beton degradat- 10.7 km

Cost total investitie 11.744.000,00 (fara posibilitatea de accesare a fondurilor europene) din care:

- strazi cu balast - 5.320.000 Euro
- strazi cu asfalt/balast si beton balast - 635.000 Euro
- strazi cu asfalt sau beton degradat - 5.350.000 Euro
- centura verde a Municipiului Slatina – 439.000 Euro

#### ***P1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz***

*Descriere:* Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz in vederea cresterii sigurantei deplasarilor rutiere si pietonale. Lungimea propusa spre modernizare este de 1,7 Km.

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



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

---

*Descriere:* Realizare varianta ocolitoare pentru Municipiul Slatina, parte a Autostrazii Craiova – Pitesti. Lungime aproximativa a centurii este de 14,6 km, conform propunerii Master Planului General de Transport.

### **P3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete**

*Descriere:* Etapa I - uneste aglomerarile de functiuni identificate in municipiu; Lungime retea - 14 Km

Etapa II - dezvoltare retea in interiorul cartierelor dens construite, uneste aglomerari mai mici de functiuni; Lungime retea - 10Km

Infrastructura pentru biciclete trebuie sa respecte urmatoarele principii directoare:

- Atractivitate – integrarea in peisaj
- Siguranta – limitare conflicte intre biciclisti si alte moduri de transport si asigurarea securitatii personale a utilizatorilor
- Coerenta – trasee continui si usor de identificat in trafic.
- Conectivitate – asigurarea de legaturi de la originea deplasarii pana la destinatie
- Legatura directa – trasee cat mai scurte, fara devieri care cresc distanta de deplasare.

Infrastructura va cuprinde, pe langa pistele de biciclete, si parcari dedicate in apropierea punctelor de interes.

Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului stradal pe lungimea pistelor pentru biciclete

### **P3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)**

Activitatea 1 : Introducerea unui sistem de bike sharing

*Descriere:* Infiintarea sistemului de bike-sharing in doua etape, astfel:

Etapa I - Infiintarea a 5 puncte de inchiriere cu cate 20-25 biciclete in fiecare punct.

Etapa II - Extinderea sistemului de inchiriere a bicicletelor in functie de eficienta acestuia si cererea de utilizare

Activitatea 2 : Instalarea statiilor electrice de incarcare si introducerea unui sistem de management al statiilor electrice de incarcare

*Descriere:* Sistemul va avea in componenta statii electrice de incarcare pentru vehicule publice si private in zona urbana. Sistemul de management al statiilor de incarcare va fi un sistem de tip SCADA si va avea ca obiectiv administrarea retelei



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

---

de statii de incarcare pentru vehicule electrice. acesta se va conecta la sisteme de alimentare cu energie electrica administrate de primarie. se va monitoriza consumul energetic si numarul de vehicule care folosesc acest sistem.

Proiectul se va extinde ulterior prin conectarea cu alte sisteme existente, inclusiv cel de transport public pentru oferirea de servicii de mobilitate integrata de tip MaaS (Mobility as a Service).

### **P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina**

*Descriere :* Dezvoltarea infrastructurii pietonale pe toate strazile care in prezent nu ofera conditii minime de siguranta pentru utilizatori, inclusiv imbunatatirea traseelor pietonale intre zonele rezidentiale si zona istorica centrala.

In cazul in care prospectul (ampriza) strazii nu este suficient pentru realizarea unor trotuare de minim 1,8 m (conditie de accesibilitate conform normativ NP 051-2012) se recomanda introducerea zonelor cu prioritate pentru pietoni (shared space) - zonele rezidentiale conform codului rutier.

Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului pietonal.

Lungimea totala a strazilor care necesita asigurarea infrastructurii pietonale este de 11,47 Km, distribuita uniform pe cele doua perioade de programare, astfel:

- Etapa I – dezvoltare infrastructura pietonala pe strazi fara trotuar - lungime strazi interventie – 5,73 Km
- Etapa II – dezvoltare infrastructura pietonala pe strazi fara trotuar - lungime strazi interventie – 5,73 Km

Suplimentar, au fost identificate 2 trasee pietonale propuse spre implementare in Etapa I, dupa cum urmeaza:

- Traseu de agrement Strehareti (str. Drumul lui Stroe/ Carol I)
- Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primarie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubul Nautic

### **P3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor**

*Descriere :* Spatiile vor fi realizate pe o raza de 300m fata de parcarile multi-etajate dezvoltate. Suprafata interventie individuala - recomandat 500 - 1000 m<sup>2</sup> / locatie

Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului pietonal si instalarea de senzori de prezenta si componente de securitate



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Pentru determinarea bugetului, au fost considerate 4 spatii pietonale cu suprafata individuala de 750 m<sup>2</sup>.

### **P4.1 Constructia de parcari rezidentiale multi-etajate**

Cele 5 locatii de pe lista primariei, plus locatii suplimentare - Corelare cu proiect spatii pietonale

- Numar locuri de parcare / constructie - 66 locuri;
- Total locuri de parcare – 330;
- Suprafata construita – 9900.

**Tabelul 6.1.1 Calculul punctajului proiectelor pentru infrastructura de transport**

Proiect	Accesibilitate	Eficienta economica	Mediu	Siguranta	Calitatea vietii	Suma ponderata
P1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	4	4	4	4	4	4.00
P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	3	3		3	3	2.25
P1.3. Reabiliarea si modernizarea variantei Oituz	3	3		3	3	2.25
P1.4. Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	1	1		1	1	0.75
P3.1. Realizare infrastructura pentru biciclete	4		4	4	4	3.40
P3.2. Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	4	4	4		4	3.60
P3.3. Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	4		4	4	4	3.40
P3.4. Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	2		4	2	2	2.20
P4.1. Constructia de parcari rezidentiale multi-etajate	2	2		2	2	1.50

Pentru acele proiecte prezentate mai sus, a caror implementare se finalizeaza pana in anul 2023, in Anexa 4 (sub-capitol 12.4) sunt prezentate rezultatele pretestarii proiectelor respective pe termen scurt si mediu.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 6.2. Directii de actiune si proiecte operationale

In cadrul acestei directii de actiune sunt propuse masurile si proiectele operationale. Acestea au rolul de a descrie acele actiuni pentru imbunatatirea functionarii transportului. Proiectele operationale propuse pentru integrarea in Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina sunt urmatoarele:

#### **P2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice**

*Descriere :* Sistemul de transport urban va avea o componenta, subsistemul de transport electric urban care va cuprinde: vehiculele electrice / hibrid de transport public, iar repartizarea exacta pe tipuri de vehicule se va face in functie de nevoie.

Vehiculele achizitionate trebuie sa indeplineasca conditii minime de confort pentru pasageri si sa fie accesibile personelor cu mobilitate redusa.

Vehiculele ecologice pentru transportul public vor fi electrice / hibrid / ecologice.

#### **P2.2 Dezvoltarea unei retele de stati de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)**

*Descrierea :* Conformarea statilor de transport este importanta pentru cresterea atraktivitatii serviciului. Pentru ca asteptarea vehiculelor sa reprezinte o actiune placuta si sigura pentru utilizatori statiile de transport trebuie sa:

- fie accesibile pentru toate persoanele cu deficiente de deplasare, vedere si auz, in conformitate cu legislatia in vigoare
- fie confortabile, calitate determinata de existenta dotarilor pentru pasageri precum mobilierul de odihna, spatii acoperite care ofera protectie utilizatorilor fata de factorii climatici, iluminatul public pentru a creste gradul de siguranta, cosuri de gunoi, etc.
- ofere informatii detaliate care ajuta la orientarea calatorilor si stabilirea traseului calatoriei.

Sistemul multimodal de informare a calatorilor va culege informatii de la toate mijloacele de transport public urban, va prelucra aceste informatii si va afisa aceste informatii in timp real prin intermediul diferitelor tipuri de solutii tehnologice (display, infokiosk, Internet, aplicatii smartphone etc.). Informatiile culese de la modul de transport public urban vor fi corelate cu informatii primite de la alte moduri de transport (ex. feroviar, transport interurban etc.). Se va realiza o interfata de tip API



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

---

pentru accesul la datele in timp real furnizate de catre sistem. Acest acces se va realiza prin intermediul unei conexiuni Internet si cu ajutorul unor aplicatii pentru telefoane mobile si alte dispozitive electronice. Sistemul va fi integrat cu sistemul de Management al Transportului Public si cu sistemul integrat de management al traficului. Se vor avea in vedere:

- in prima faza cel putin trei subsisteme principale: subsistem de informare in statii si zonele de interes (centre comerciale), subsistem de informare in mijloacele de transport public si subsistem de acces la informatii in timp real prin intermediul interfetelor de tip API. (2017-2024)
- in cea de a doua faza se vor integra datele de la sistemele de transport care asigura servicii de transport in zona urbana. (2024-2030)

Pentru cresterea sigurantei utilizatorilor, proiectul include si modernizarea iluminatului stradal in statile de transport public.

Reteaua va cuprinde statii autonome (d.p.d.v. al consumului de energie electrica – va fi dotata cu celule fotovoltaice – se recomanda ca energia electrica necesara functionarii statiei sa fie numai din surse regenerabile) si conectate la Internet (hot spot Wi-Fi) si retea de comunicatii de date.

Statia va asigura informarea calatorilor, culegerea datelor privind numarul de calatori (cererea de transport), conectarea calatorilor la Internet, schimbul de date cu vehiculele de transport public, monitorizarea elementelor de securitate si furnizarea de servicii educationale si culturale (filme, muzica, continut digital etc.).

Statiile vor fi supravegheate video (securitate) si vor permite implementarea unor instrumente bazate pe prelucrare de imagine pentru determinarea cererii de transport si a conditiilor din statiile.

Se recomanda adaptarea dotarilor particulare ale statiilor in functie de numarul utilizatorilor, numarul liniilor de transport public si importanta la nivelul orasului, respectand bineinteleles minimul de confort necesar. Cele mai importante statii pot fi dezvoltate pe principiul statie loc/reper urban, cu atentie pe elementele de design si alocarea unui spatiu mai generos.

### ***P2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public***

**Activitatea 1 :** Amenajare autobaza, inclusiv statii de incarcare vehicule electrice

**Descriere :** Loctrans urmeaza sa se mute intr-un sediu nou, fostul liceu de pe strada Draganesti 25. Proiectul propune reconversia functionala a salii de sport pentru a functiona ca autobaza. Inclusiv instalarea a 3 statii de incarcare pentru vehicule



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

---

electrice pentru transportul public local. Statiile de incarcare vor fi integrate in sistemul de management al statilor electrice de incarcare.

**Activitatea 2 :** Introducerea sistemului de management al transportului public cu trei componente majore: operare, securitate si conectivitate.

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

Din punctul de vedere al componentei de securitate se va avea in vedere instalarea unor camere video in mijloacele de transport public. Imaginele preluate de la camere vor fi utilizate pentru: detectarea automata sau manuala a unor incidente in vehiculele de transport public, determinarea incarcarii vehiculelor de transport public si protectia conducerilor vehiculelor de transport public si implementarea masurilor anti-vandalism.

Functia de conectivitate va permite conectarea vehiculelor de transport public la centrul de management, transmiterea datelor legate de functionarea sistemelor de la bordul vehiculului, transmiterea imaginilor si video streaming si accesul calatorilor la Internet.

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

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



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

---

### **P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina**

**Activitatea 1 :** Realizarea regulamentului de parcare

**Descriere :** Diferentiere regulament pentru parcarile din zonele rezidentiale si parcuri de scurta durata.

Parcari de scurta durata:

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

Parcare rezidentiala:

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

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

**Activitatea 2: Urmarirea aplicarii regulamentului de parcare**

**Descriere:** Eficienta privind respectarea / verificarea aplicarii legii prin masuri de intarire a capacitatii de control si sanctionare a abaterilor. Cresterea amenzilor pentru nerespectarea reglementarilor de parcare.

**Activitatea 3 : Introducerea de metode suplimentare de plata**

**Descriere :** Plata de la automate de parcare - achizitie automate de parcare Plata prim SMS, etc.

**Activitatea 4: Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate**

**Descriere:** Acest sistem are ca scop principal managementul parcarilor (monitorizare, procesarea informatiilor, informare si interconectare) si al accesului in zonele restrictionate. Accesul la locurile de parcare si la zonele restrictionate se va face prin utilizare functiilor sistemului de impunere a regulilor, siguranta si securitate si a unei retele de senzori dedicati. Elementele de acces in locurile de parcare si zonele restrictionate (bariere, bolard etc.) vor fi comandate de catre sistem pe baza informatiilor primite de la alte sisteme sau de la reteaua proprie de senzori. Sistemul va permite informarea utilizatorilor asupra numarului de locuri de parcare disponibile.

Sistemul se va baza pe o retea de camere video care vor culege imagini ale locurilor de parcare si care vor permite implementarea unor sisteme de detectare automata a vehiculelor parcate si de recunoastere a numerelor de inmatriculare (ANPR). Se va realiza si un sistem mobil pentru citirea si recunoasterea numerelor de inmatriculare



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

---

(acesta va fi instalat pe un vehicul care va patrula pentru identificarea vehiculelor parcate ne regulamentar sau care nu au platit tariful de parcare).

### **P4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate**

*Descriere :* Sistemul integrat de management al traficului va avea ca elemente principale: un centru de management de trafic si integrare a sistemelor ITS din aria urbana si metropolitana, sistem de comunicatii intre posturile locale si centrul de management al traficului, posturi locale pentru culegerea informatiilor de trafic (senzori) si posturi locale pentru comanda traficului in intersectii si pe strazi (automate de trafic, semafoare si panouri cu mesaje variabile). Sistemul va culege informatii de trafic prin intermediul senzorilor legati la posturile locale. Aceste informatii vor fi procesate local si apoi transmise catre Centrul de management al traficului prin intermediul sistemului de comunicatii. Centrul de management al traficului va prelua aceste informatii le va prelucra si va transmite informatii si comenzi catre posturile locale (automate de trafic, semafoare si panouri cu mesaje variabile) si catre sistemul multimodal de informare. Acest sistem va fi conectat si cu sistemul de management al transportului urban pentru asigurarea prioritatii vehiculelor transportului public urban in intersectiile comandate de catre sistem. Sistemul va avea o componenta de monitorizare a calitatii aerului si zgomotelor, senzorii acestei componente vor fi amplasati in zona de emisii scazute. Strategia de trafic va avea in vedere si mentinerea unui nivel minim dorit al poluariei fonice si a aerului.

Sistemul va avea si o componenta pentru servicii de mobilitate integrata (MaaS) care va prelua informatii de la toate sistemele existente si va permite realizarea de planuri de calatorie multimodala.

Sistemul de impunere a regulilor se va baza pe o retea de camere CCTV care vor culege imagini in timp real si vor transmite aceste imagin catre un centru de procesare video. Centrul de procesare video sa va amplasa in cladirea centrului de management al traficului si va avea ca rol procesare imaginilor si luarea deciziilor in mod automat. Vor fi detectate toate vehiculele care nu respecta regulile de circulatie impuse pentru un anumit segment al retele rutiere urbane (rularea pe benzile dedicate transportului public, parcare in locurile nepermise etc.). Sistemul va avea si functii dedicate sigurantei rutiere prin identificarea vehiculelor care nu respecta regulile si realizarea unor functii de detectie automata a incidentelor. sistemul va fi conecta cu sistemul de management al traficului si va permite monitorizarea video a intersectiilor controlate de acesta precum si implementarea unor functii precum, calcularea timiplor de calatorie pe baza identificarii numerelor de inmatricularare (ANPR). Functiile de securitate vor permite monitorizarea diverselor obiective cu risc



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

---

de securitate mare (statii, echipamente amplasate pe strazi etc.). Sistemul va avea implementata functia de urmarire a tintelor. Camerele vor fi amplasate in statii, in intersectii si in alte locuri (impuse de analiza amplasarii acestora). Pentru asigurarea bunei functionari a sistemului, se va moderniza iluminatul stradal in punctele de amplasare a camerelor.

### **P4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal**

*Descriere :* Acest sistem va avea urmatoarele componente:

- Sistemul intelligent de iluminare va permite imbunatatirea mobilitatii urbane prin accesul persoanelor la infrastructura urbana de transport si prin optimizarea serviciilor si functiilor de mobilitate. Sistemul va fi conectat la celelalte sisteme pentru asigurarea vizibilitatii optime dar si a infrastructurii de alimentare cu energie electrica. Intensitate luminii furnizate de acest sistem se va modifica in functie de conditiile atmosferice dar si in functie de cererile celorlalte sisteme.
- Sistem de informare si semnalizare pentru pietoni (va include semnalizare sonora si video), inclusiv prezentarea rutelor pietonale sigure pentru diverse categorii (copii, persoane in varsta, persoane cu dizabilitati etc.)
- Sistem de comunicatii mobile (Wi-Fi) care va acoperi rutele pietonale.

### **P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului**

*Descriere :* Zona low emissions va fi realizata in suprafata determinata de strazile Oituz, Gheorghe Poboran, Vintila Voda, Bulevardul A.I.Cuza, strazile Libertatii si Crisan si Bulevardul Nicolae Titulescu.

Suprafata interventie - 44.6 ha

Actiuni propuse:

- delimitarea zonei prin intermediul semnelor rutiere si a altor solutii de smanizare si informare (inclusiv harta interactiva - website)
- organizarea de evenimente sportive si culturale care sa conduca la informarea cetatenilor si reducerea poluarii in zona.
- utilizarea informatiilor de la subsistemul de monitorizare a calitatii aerului si poluarii fonice - inclusiv pe harta interactiva
- utilizarea sistemului de impunere a regulilor pentru mentinerea nivelului minim dorit al poluarii in zona

### **P6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

*Descriere :* Proiectul prevede realizarea punctului intermodal si amenajarea zonei garii.

Punctul intermodal ofera informatii privind programul de transport public local, programul plecarilor din autogara si programul CFR. De asemenea, ofera posibilitatea transferului facil intre diferitele moduri de transport in comun sau intre acestea si moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike sharing.

**Tabelul 6.2.1 Calculul punctajului proiectelor operationale propune**

Proiect	Accesibilitate	Eficienta economica	Mediu	Siguranta	Calitatea vietii	Suma ponderata
P2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice	4	4	4	4	4	4.00
P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	4	4	4	4	4	4.00
P2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	3	3	3	4	4	3.25
P2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	3	3	3		3	2.70
P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	4	4		4	4	3.00
P4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	3	3	3	4	3	3.10
P4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal		4	4	4	4	2.60
P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	4		4	4	4	3.40
P6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	4	4	4		4	3.60



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

---

Pentru acele proiecte prezentate mai sus, a caror implementare se finalizeaza pana in anul 2023, in Anexa 4 (sub-capitol 12.4) sunt prezentate rezultatele pretestarii proiectelor respective pe termen scurt si mediu.

### **6.3. Directii de actiune si proiecte organizationale**

In cadrul acestei directii sunt cuprinse masurile/proiectele organizationale care au rolul de a asigura structura necesara implementarii si monitorizarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila si a proiectelor incluse in acesta.

#### ***P7.1-P7.3 Campanii de educatie rutiera***

*Descriere :* Campanii de educatie rutiera pentru participantii la trafic pentru a creste gradul de constientizare privind parcarea si stationarea pe domeniul public, deplasarile cu bicicleta si pe jos;

1 campanie pe an, timp de 14 ani

#### ***P7.4-P7.5 Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate***

*Descriere :* Campanii de constientizare a conceptului "car pooling" (folosirea in comun a vehiculului);

O campanie

Campanii de constientizare a avantajelor sistemelor de "bike sharing" (utilizarea in comun a biciletelor amplasate in diverse statii distribuite la nivelul orasului);

Doua campanii

#### ***P7.6 Campanii de comunicare si marketing***

*Descriere :* Campanii de comunicare si marketing pentru promovarea deplasarilor cu transportul public – de preferat corelate cu finalizarea implementarii unor proiecte sau a actiunilor de imbunatatire a serviciilor;

2 campanii pe an, timp de 14 ani

#### ***P7.7 Campanii de promovare a deplasarilor durabile***

*Descriere:* Campanii de promovare a deplasarilor durabile prin oferirea de exemple de buna practica din partea angajatilor institutiilor pubice:

- o zi pe luna se utilizeaza moduri nepoluante pentru deplasarea locuita-serviciu;



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

- 
- in "Saptamana mobilitatii Europene" (anual, in luna septembrie) se restrictioneaza / limiteaza accesul rutier pe anumite strazi si se organizeaza evenimente care promoveaza deplasarile blande.

Planificare anuala a acestor activitati timp de 14 ani

### **P7.8 Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila**

*Descriere:* Proiectul are drept scop crearea unei structuri de implementare si monitorizare a PMUD Slatina. Structura va fi responsabila de implementarea proiectelor, monitorizarea indicatorilor de performanta ai PMUD.

### **P7.9 Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing**

*Descriere:* Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune si mentenanta a sistemului de inchiriere a bicicletelor. Structura va fi responsabila de eficienta, gradul de utilizare, cererea de utilizare si alte aspecte relevante pentru buna functionare a sistemului de bike-sharing.

### **P7.10 Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare**

*Descriere:* Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune si mentenanta a sistemului de inchiriere a bicicletelor. Structura va fi responsabila de eficienta, gradul de utilizare, cererea de utilizare si alte aspecte relevante pentru buna functionare a sistemului de bike-sharing.

**Tabelul 6.3.1 Calculul punctajului proiectelor organizationale propune**

Proiect	Accesibilitate	Eficienta economica	Mediu	Siguranta	Calitatea vietii	Suma ponderata
P7.1 Campanii de educatie rutiera		3	3	3	1.50	
P7.2 Campanii de educatie rutiera		3	3	3	1.50	
P7.3 Campanii de educatie rutiera				3	3	0.75



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

P7.4 Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	3	3	3	3	3	3.00
P7.5 Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	3	3	3	3	3	3.00
P7.6 Campanii de comunicare si marketing		3				0.45
P7.7 Campanii de promovare a deplasarilor durabile			3		3	1.20
P7.8 Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila						
P7.9 Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing						
P7.10 Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare						

### **6.4. Directii de actiune si proiecte partajate pe nivele teritoriale**

In aceasta sectiune, proiectele stabilite pentru a fi incluse in Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina sunt clasificate in functie de nivelul teritorial asupra caruia isi produc efecte. In cazul in care un proiect produce efecte asupra mai multor nivele teritoriale, acestea se vor include in toate nivelele teritoriale relevante.

#### **6.4.1. La nivelul Municipiului Slatina**

Lista proiectelor cu impact la scara urbana:

- P1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public
- P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina
- P1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz
- P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport
- P2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice



## **PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA**

- 
- P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)
- P2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public
- P2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)
- P3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete
- P3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)
- P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiu Slatina
- P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiu Slatina
- P4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate
- P4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal
- P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului
- P6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice
- P7.1-P7.3 Campanii de educatie rutiera
- P7.4-P7.5 Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate
- P7.6 Campanii de comunicare si marketing
- P7.7 Campanii de promovare a deplasarilor durabile
- P7.8 Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila
- P7.9 Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing
- P7.10 Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare

### **6.4.2. La nivel periurban**

Lista proiectelor cu impact la nivelul periurban (zona functionala)

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

### **6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate**

Lista proiectelor cu impact la nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate:

P1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public

P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiu



# PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Slatina

- P1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz
- P2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice
- P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si  
autonome (Intelli Bus Hub Net)
- P3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete
- P3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si  
vehicule electrice)
- P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina
- P3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele  
centrale ale cartierelor
- P4.1 Constructia de parcuri rezidentiale multi-etalajate
- P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina
- P4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane  
si  
impunere a regulilor, siguranta si securitate
- P4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal
- P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului
- P6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin  
reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice
- P7.10 Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare

## Centralizarea proiectelor in functie de nivelul teritorial de influenta

Pentru facilitarea analizei multicriteriale si acordarii de punctaje proiectelor in functie de nivelul teritorial de influenta, mai jos este prezentat acest aspect sub forma tabelara:

Denumirea proiectului	Nivel periurban	Nivel municipiu	Nivel cartier /zona complexa
P1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public		X	X
P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina		X	X
P1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz		X	X
P1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului	X	X	



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Denumirea proiectului	Nivel periurban	Nivel municipiu	Nivel cartier /zona complexa
General de Transport			
P2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice		X	X
P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)		X	X
P2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public		X	
P2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)		X	
P3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete		X	X
P3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)		X	X
P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina		X	X
P3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor			X
P4.1 Constructia de parcuri rezidentiale multi-etajate			X
P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina		X	X
P4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate		X	X
P4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal		X	X
P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului		X	
P6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice		X	X
P7.1-P7.3 Campanii de educatie rutiera		X	
P7.4-P7.5 Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate		X	
P7.6 Campanii de comunicare si marketing		X	
P7.7 Campanii de promovare a deplasarilor durabile		X	
P7.8 Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila		X	
P7.9 Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing		X	
P7.10 Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare		X	X

**Tabel 6.4.1 Centralizarea proiectelor in functie de nivelul teritorial de influenta**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### **7. Evaluarea impactului mobilitatii pentru cele 3 nivele teritoriale**

In acest capitol este realizata evaluarea impactului Scenariului 2 „a investi in mobilitate urbana durabila” asupra indicatorilor: eficienta economica, impact asupra mediului, accesibilitate, siguranta si calitatea vietii. Pentru a fi evidentiata variatia acestor indicatori fata de situatia „a face minimum”, in tabelele a fost inclus si Scenariul 1.

Pentru fiecare dintre scenarii, evaluarea este realizata utilizand analiza multicriteriala si rezultatele analizei cost-beneficiu, dupa caz.

#### **7.1. Eficienta economica**

Impactul asupra eficientei economice al diferitelor scenarii avute in vedere pentru cresterea mobilitatii durabile este cuantificat prin doua tipuri de parametri:

- Parametrii utilizati pentru evaluarea impactului actual al mobilitatii (cap. 4.1 – Eficienta economica)
- Indicatori economici rezultati din analiza cost-beneficiu (Anexa 1)

Parametrii de retea considerati a fi esentiali, ingloband efectele produse de functionarea tuturor componentelor sistemului de transport sunt:

- Viteza medie de calatorie(km/h)
- Intarzierea totala/veh/ora (min)
- Consumul de combustibil (l/zi)
- Procentul de utilizare al transportului public %, (fata de celealte moduri de transport)
- Raportul beneficiu/cost (B/C)

Indicatorii sunt evaluati pe termen mediu (2023) si lung (2030) in tabelele urmatoare.

**Tabelul 7.1.1 Viteza medie de calatorie, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Viteza medie de calatorie (Km/h)	2023	31,4	31,9
	2030	29,3	30,9

**Tabelul 7.1.2 Intarzierea totala/veh./ora, pe scenarii si ani de prognoza**

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
-----------	----	-------------	-------------



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Intarzierea totala/veh/ora (min)	2023	3,25	3,12
	2030	3,88	3,39

**Tabelul 7.1.3 Consumul de combustibil, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Consumul de combustibil (l/zi)	2023	60.031	51.209
	2030	76.730	58.197

**Tabelul 7.1.4 Procentul de utilizare al transportului public.**

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Procentul de utilizare al transportului public/ %	2023	6,2%	13,6%
	2030	4,1%	16,4%

Analiza cost-beneficiu (Anexa 1) este realizata pe o perioada de 25 ani, pornind de la anul de baza 2017. Rezultatele analizei cost-beneficiu sunt exprimate prin raportul beneficiu/cost (B/C), prezentat in tabelul de mai jos.

**Tabelul 7.1.5 Raportul beneficiu/cost.**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Raportul beneficiu/cost (B/C)	2,54	4,68

In calcularea punctelor acordate pentru indicatorul eficienta economica, indicatorii economici rezultati din analiza cost-beneficiu vor fi considerati identici pentru anii 2023 si 2030.

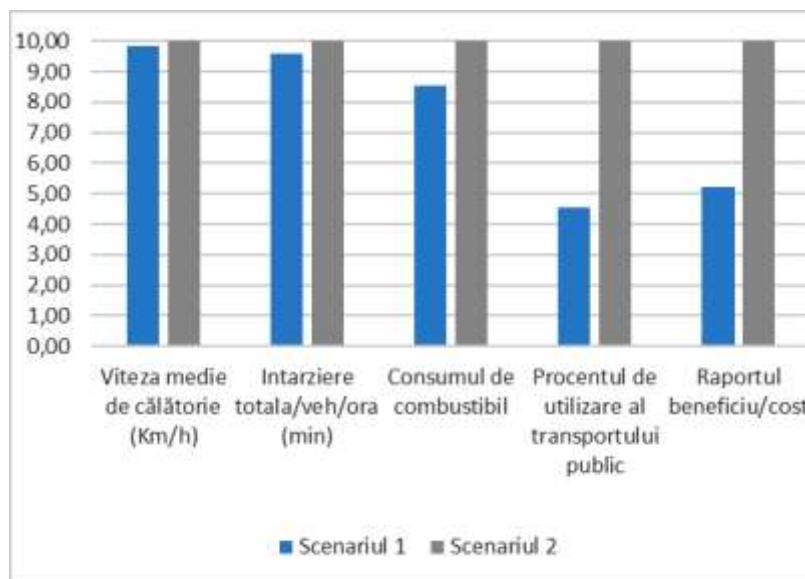
**Tabelul 7.1.6 Puncte acordate pentru indicatorul eficienta economica, pe termen mediu (2023)**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Viteza medie de calatorie(Km/h)	9,85	10,00
Intarzierea totala/veh/ora(min)	9,60	10,00



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Consumul de combustibil(l/zi)	8,53	10,00
Procentul de utilizare al transportului public, fata de celelalte	4,54	10,00
Raportul beneficiu/cost (B/C)	5,37	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>37,72</b>	<b>50,00</b>



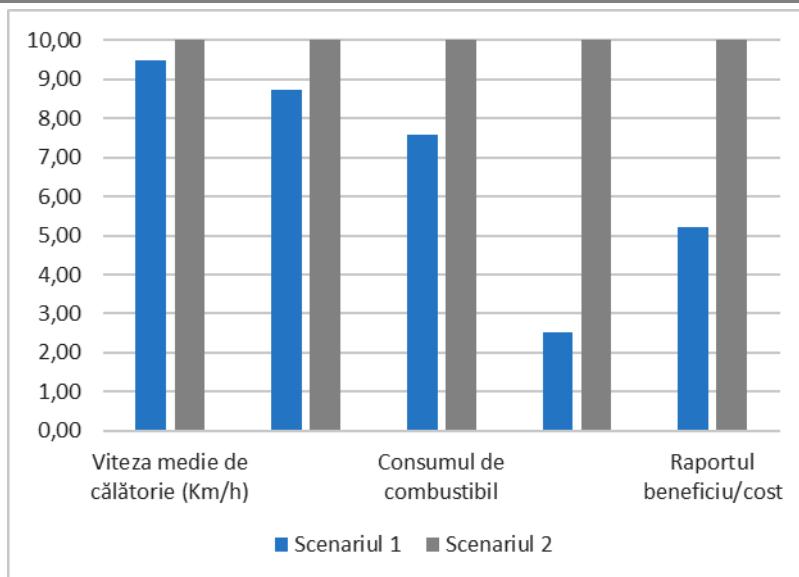
**Figura 7.1.1 Eficiența economică, punctaj parametri pe scenarii, 2023**

**Tabelul 7.1.7 Puncte acordate pentru indicatorul eficiența economică, pe termen lung (2030)**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Viteza medie de călătorie(Km/h)	9,47	10,00
Intarzierea totala/veh/ora (min)	8,74	10,00
Consumul de combustibil(l/zi)	7,58	10,00
Procentul de utilizare al transportului public/%	2,52	10,00
Raportul beneficiu/cost (B/C)	5,37	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>33,52</b>	<b>50,00</b>

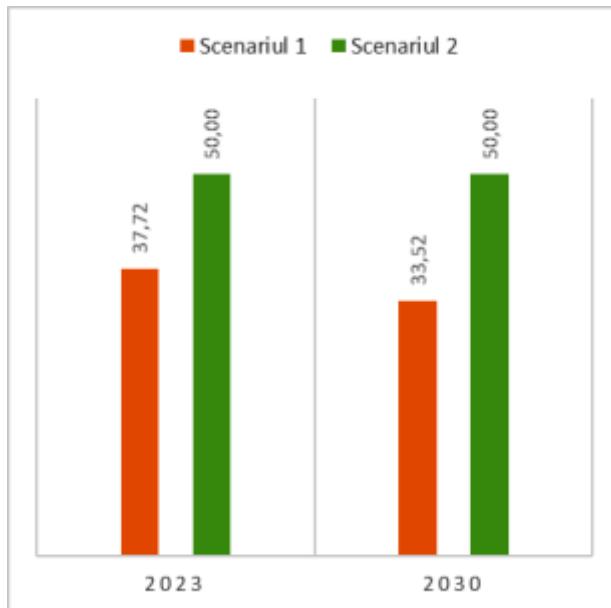


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 7.1.2 Eficiența economică, punctaj parametri pe scenarii, 2030**

Dupa cum se observa, pe ambele etape de prognoza, respectiv termen mediu si lung, Scenariul 2 obtine punctajul maxim, iar diferența fata de Scenariul 1 creste pe termen lung, fata de situatia pe termen mediu, acest lucru fiind evidențiat si in graficul de mai jos.



**Figura 7.1.3 Eficiența economică, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 7.2. Impactul asupra mediului

Impactul asupra mediului in cazul diferitelor scenarii avute in vedere pentru cresterea mobilitatii durabile poate fi estimat pe baza emisiilor, calculate cu ajutorul „Anexei 6b – Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor”, in care au fost introdusi parametrii rezultati in urma rularii modelului de transport pentru fiecare scenariu si orizont de timp. In plus, pe baza prognozelor realizate a fost calculata distributia modala pentru anii de prognoza, din care au fost extrase valorile pentru modurile de transport alternative (transport public, bicicleta, mers pe jos). Prin urmare, parametrii pe baza carora este calculat impactul asupra mediului sunt urmatorii:

- Emisii CO<sub>2</sub>echiv (tone/zi)
- Emisii CO<sub>2</sub> (tone/zi)
- Emisii N<sub>2</sub>O (Kg/zi)
- Emisii CH<sub>4</sub> (Kg/zi)
- Repartitia modala (procent utilizare transport public/bicicleta/mers pe jos)

***Tabelul 7.2.1 Emisii CO<sub>2</sub>, pe scenarii si ani de prognoza.***

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO <sub>2</sub> echiv (tone/zi)	2023	58,9	47,9
	2030	64,7	45,4

***Tabelul 7.2.2 Emisii CO, pe scenarii si ani de prognoza.***

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO <sub>2</sub> (tone/zi)	2023	57,19	46,52
	2030	62,88	44,02

***Tabelul 7.2.3 Emisii N<sub>2</sub>O, pe scenarii si ani de prognoza.***

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii N <sub>2</sub> O (Kg/zi)	2023	4,82	3,99
	2030	5,22	3,76

***Tabelul 7.2.4 Emisii CH<sub>4</sub>, pe scenarii si ani de prognoza.***

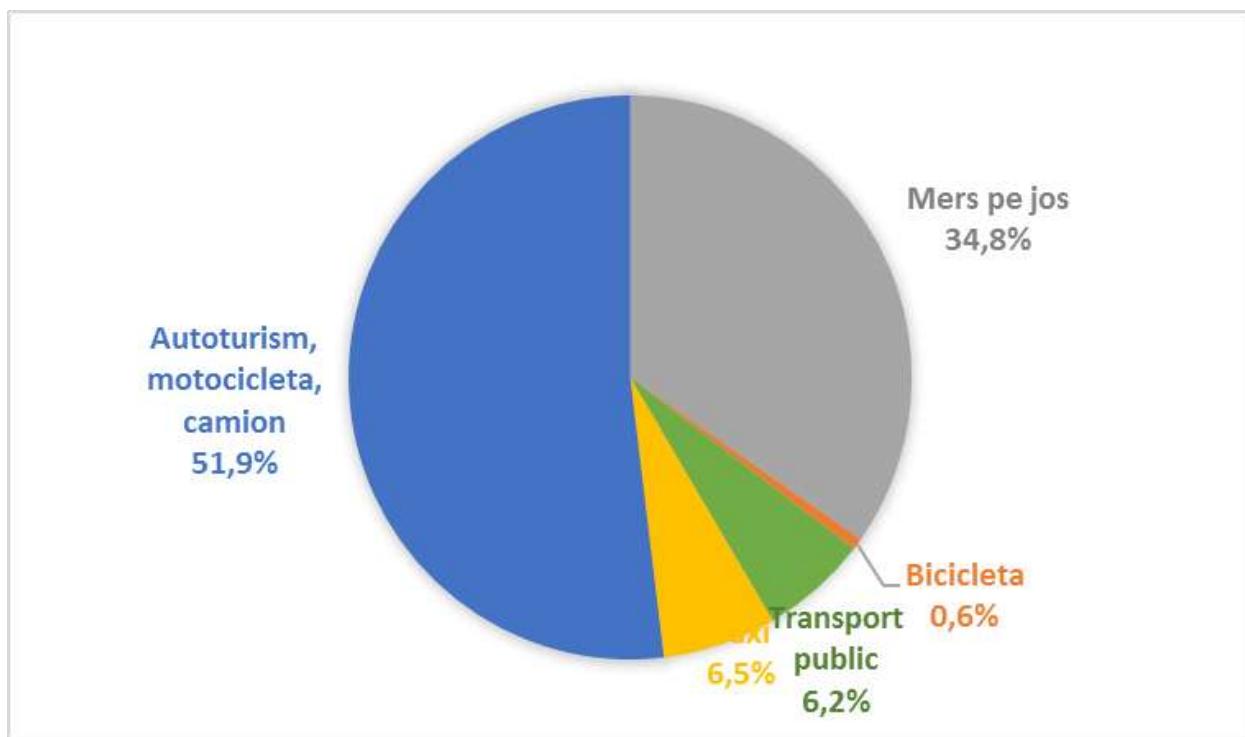


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CH <sub>4</sub> (Kg/zi)	2023	11,85	9,96
	2030	12,65	9,39

### Repartitia modală pe scenarii și ani de prognoza

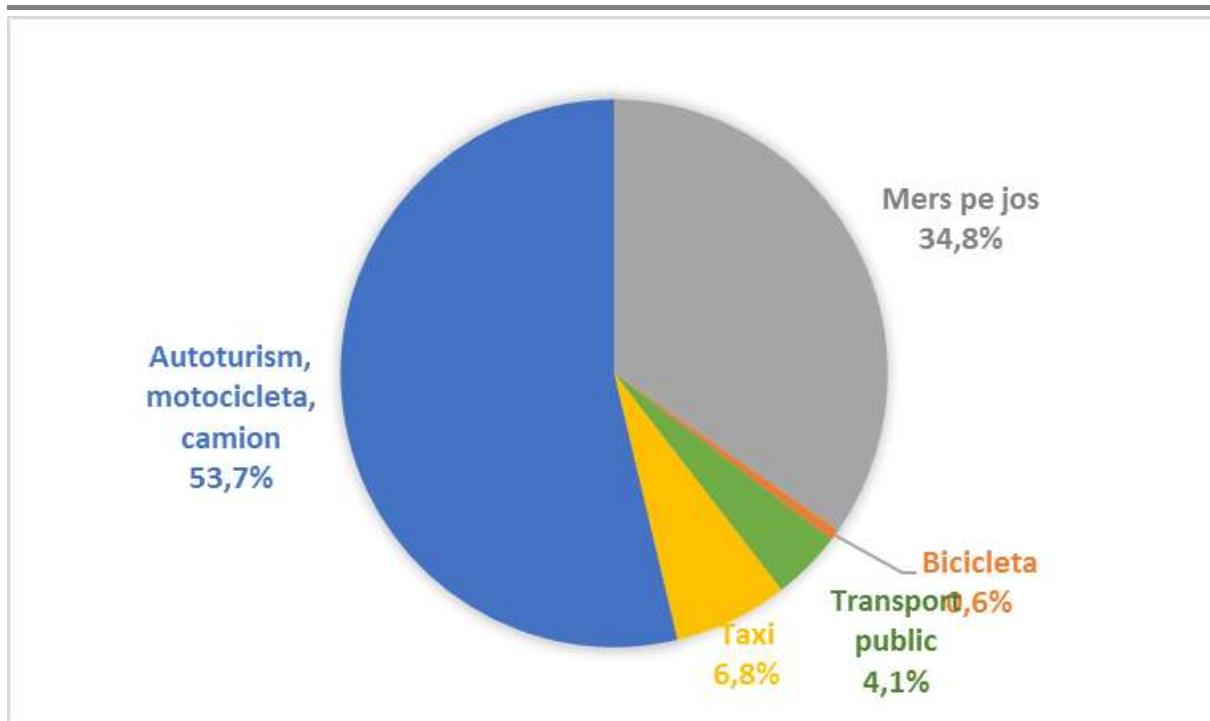
Ca urmare a analizelor efectuate cu ajutorul modelului de transport și a matricelor de calcul, au rezultat urmatoarele repartitii modale, functie de scenariul implementat și de anul de prognoza:



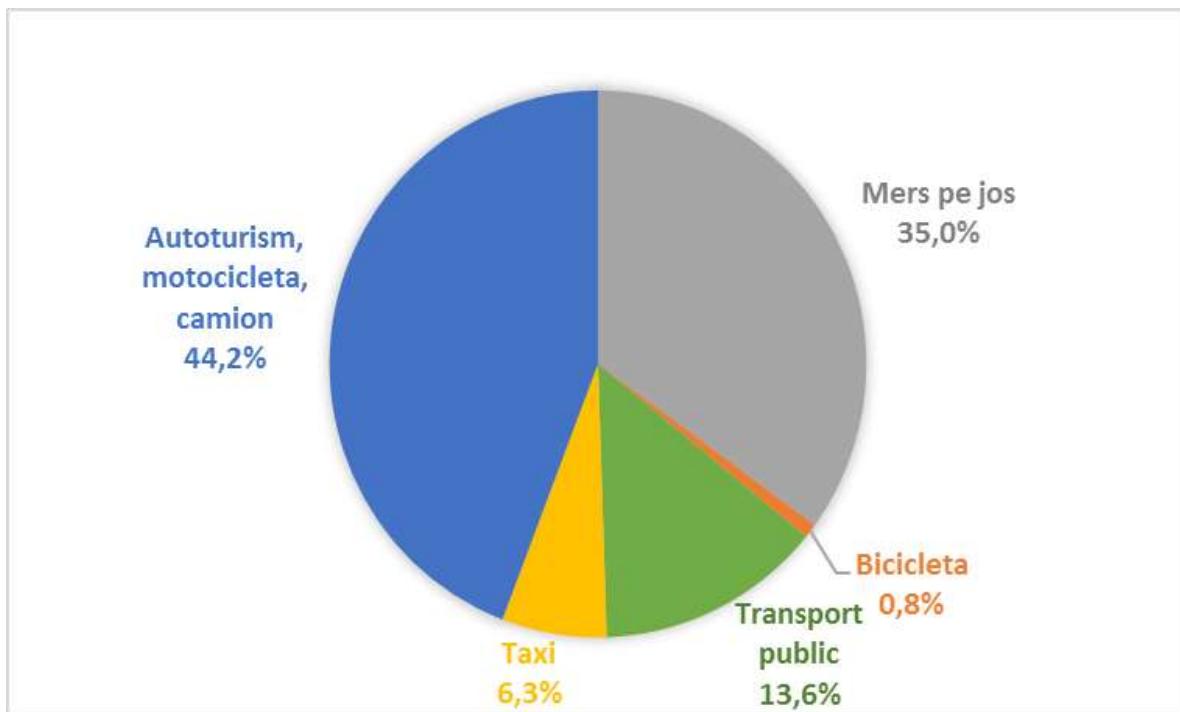
**Figura 7.2.1 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2023**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



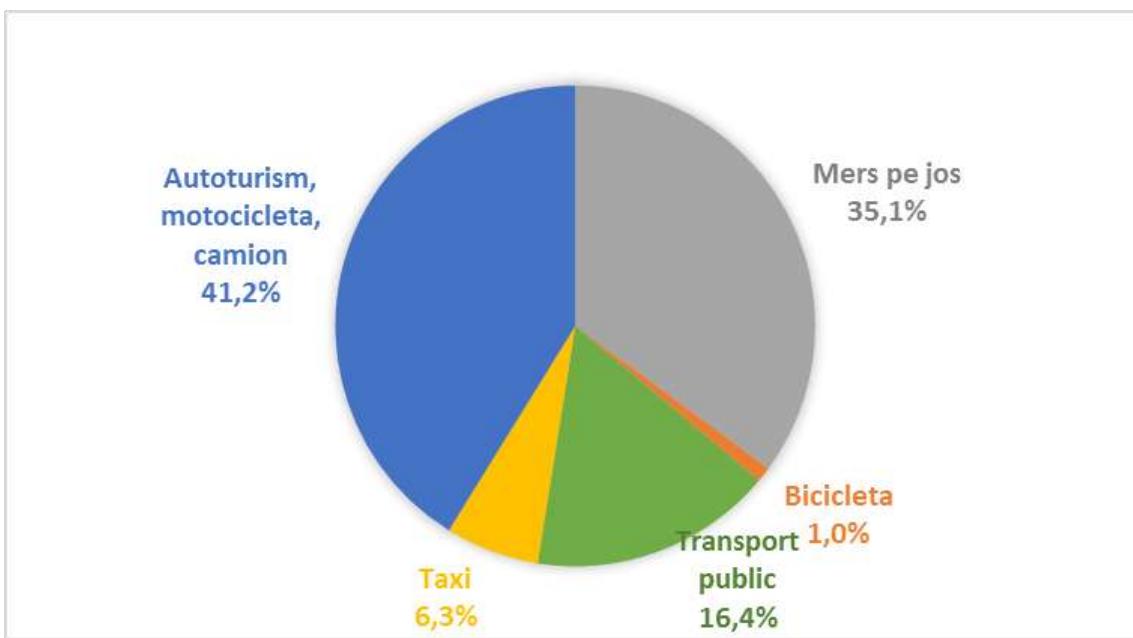
**Figura 7.2.2 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2030**



**Figura 7.2.3 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2023**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 7.2.4 Distributia modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2030**

**Tabelul 7.2.5 Procent utilizare transport public/bicicleta/mers pe jos, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Repartitia modală (procent utilizare transport public/bicicleta/ mers pe jos)	2023	41,5%	49,5%
	2030	39,5%	52,5%

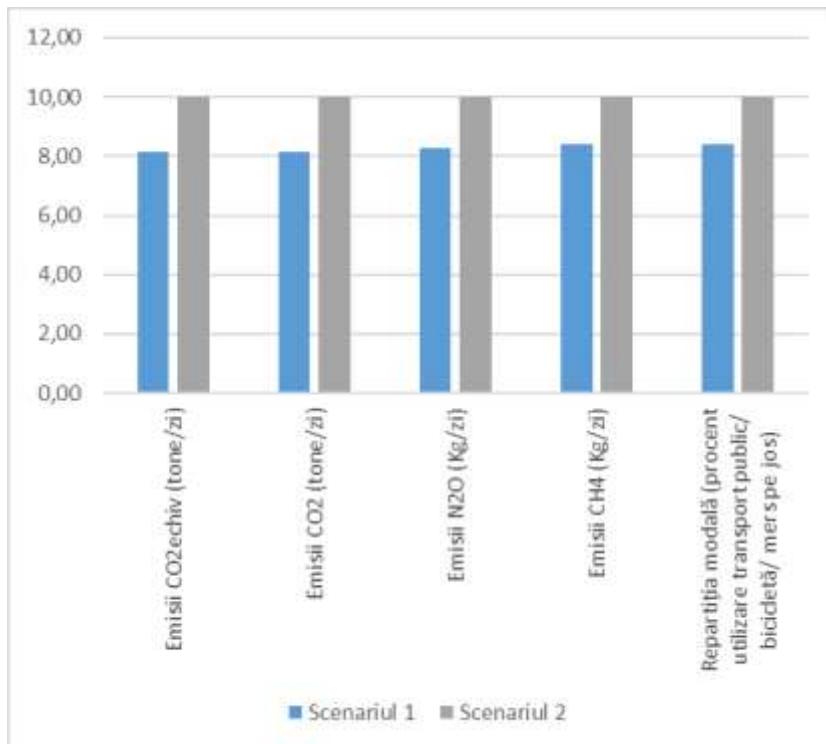
**Tabelul 7.2.6 Puncte acordate pentru indicatorul impact asupra mediului, pe termen mediu (2023)**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO2echiv (tone/zi)	8,14	10,00
Emisii CO2 (tone/zi)	8,13	10,00
Emisii N2O (Kg/zi)	8,28	10,00
Emisii CH4 (Kg/zi)	8,41	10,00
Repartitia modală (%-procent utilizare transport public/ bicicleta/ mers pe	8,40	10,00



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

jos)		
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>41,35</b>	<b>50,00</b>



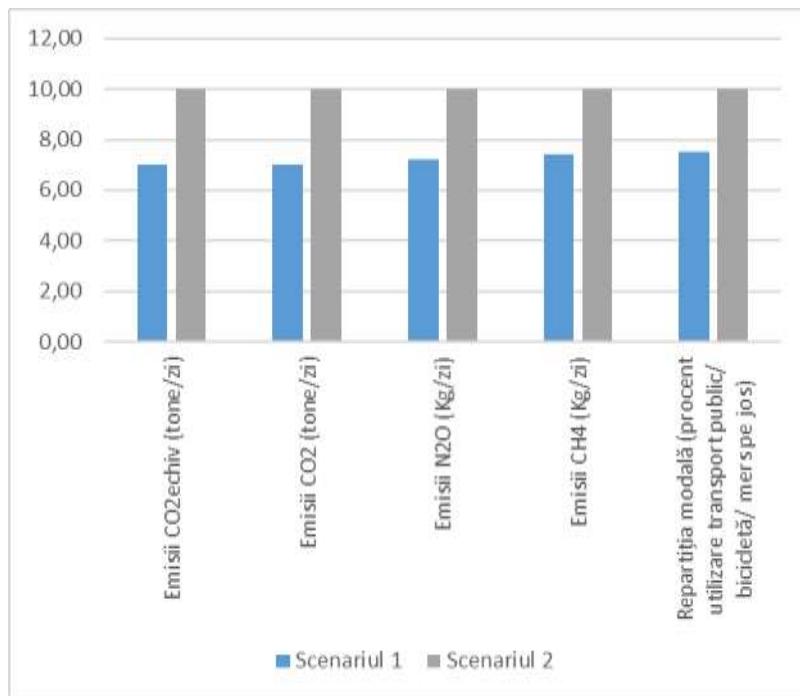
**Figura 7.2.5 Impactul asupra mediului, punctaj parametri pe scenarii, 2023**

**Tabelul 7.2.7 Puncte acordate pentru indicatorul impact asupra mediului, pe termen lung (2030)**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO2echiv (tone/zi)	7,01	10,00
Emisii CO2 (tone/zi)	7,00	10,00
Emisii N2O (Kg/zi)	7,20	10,00
Emisii CH4 (Kg/zi)	7,42	10,00
Repartitia modală (% -procent utilizare transport public/bicicleta/ mers pe jos)	7,53	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>36,16</b>	<b>50,00</b>



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 7.2.6 Impactul asupra mediului, punctaj pe scenarii, 2030**

Dupa cum se observa, pe ambele etape de prognoza, respectiv termen mediu si lung, Scenariul 2 obtine punctajul maxim.



**Figura 7.2.7 Impactul asupra mediului, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### 7.3. Accesibilitate

Impactul asupra accesibilitatii in cazul diferitelor scenarii avute in vedere pentru cresterea mobilitatii durabile este evaluat prin durata medie de deplasare pentru:

- Deplasari cu transportul privat
- Deplasari pentru transportul de marfa
- Deplasari cu transportul public
- Durata medie ponderata

Indicatorii sunt evaluati pe termen mediu (2023) si lung (2030) in tabelele urmatoare.

**Tabelul 7.3.1 Accesibilitatea cu vehicule private, pe scenarii si ani de prognoza.**

Accesibilitate	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare cu vehicule private (min.)	2023	8,72	8,59
	2030	9,35	8,86

**Tabelul 7.3.2 Accesibilitatea cu vehicule de marfa, pe scenarii si ani de prognoza.**

Accesibilitate	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare cu vehicule de marfa (min.)	2023	11,83	11,65
	2030	12,69	12,02

**Tabelul 7.3.3 Accesibilitatea cu transportul public, pe scenarii si ani de prognoza.**

Accesibilitate	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare cu transportul public (min.)	2023	8,98	8,03
	2030	9,63	7,03

**Tabelul 7.3.4 Accesibilitatea medie, pe scenarii si ani de prognoza.**

Accesibilitate	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare	2023	11,37	11,16

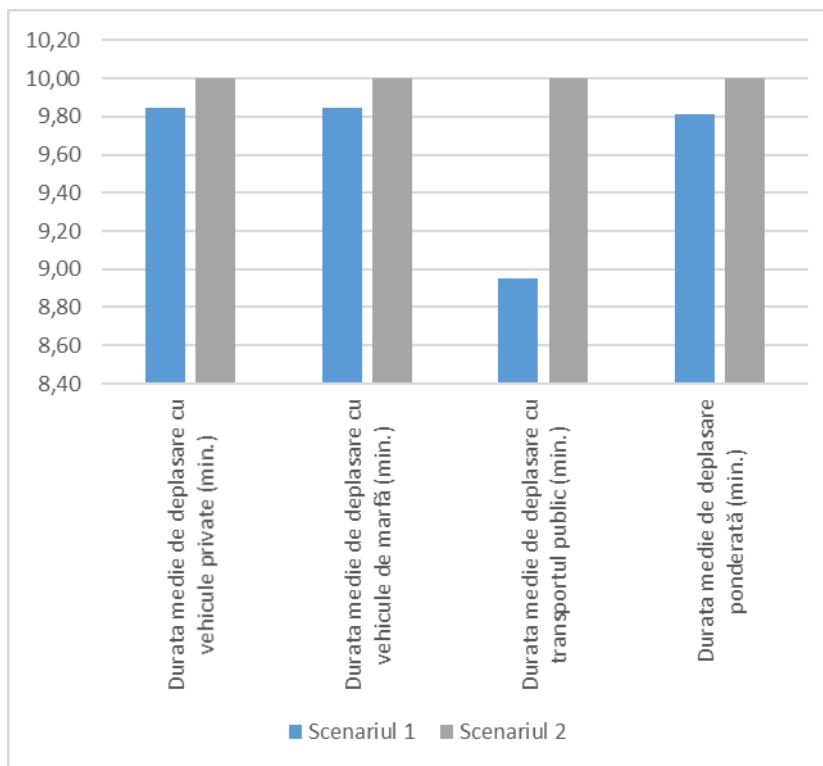


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

ponderata (min.)	2030	11,73	11,05
------------------	------	-------	-------

**Tabelul 7.3.5 Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen mediu (2023)**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Accesibilitatea cu vehicule private	9,85	10,00
Accesibilitatea pentru transportul de marfa	9,85	10,00
Accesibilitatea cu transportul public urban	8,95	10,00
Accesibilitatea medie ponderata	9,81	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>38,46</b>	<b>40,00</b>



**Figura 7.3.1 Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2023**

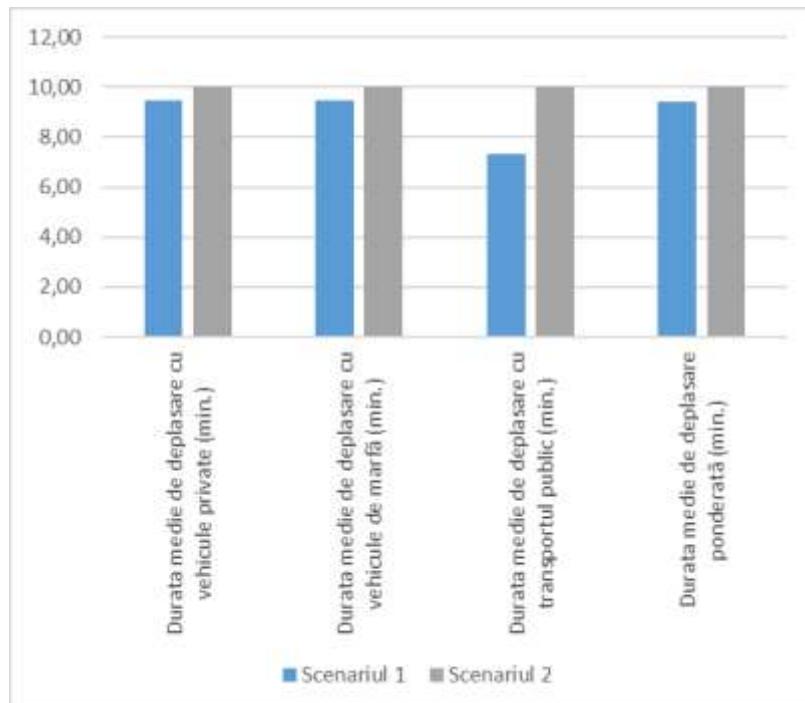
**Tabelul 7.3.6 Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen lung (2030)**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Accesibilitatea cu vehicule private	9,47	10,00



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Accesibilitatea pentru transportul de marfa	9,47	10,00
Accesibilitatea cu transportul public urban	7,31	10,00
Accesibilitatea medie ponderata	9,42	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>35,67</b>	<b>40,00</b>



**Figura 7.3.2 Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2030**

Dupa cum se observa, pe ambele etape de prognoza, respectiv termen mediu si lung, Scenariul 2 obtine punctajul maxim, iar diferența fata de Scenariul 1 creste pe termen lung, fata de situatia pe termen mediu, acest lucru fiind evidentiat si in graficul de mai jos. De asemenea, este interesant de observat ca efecte mai mari se observa pentru indicatorii care confera o crestere a mobilitatii durabile, respectiv durata de accesibilitate in diferite puncte ale orasului, utilizand transportul public.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



*Figura 7.3.3 Accesibilitate, punctaj total pe scenarii, 2023/2030*

### 7.4. Siguranta

Impactul asupra sigurantei in cazul diferitelor scenarii avute in vedere pentru cresterea mobilitatii durabile este dat in principal de urmatorii parametri:

- Numar masuri pentru siguranta traficului auto
- Numar masuri pentru siguranta transportului public
- Numar masuri pentru siguranta biciclistilor
- Numar masuri pentru siguranta pietonilor

Indicatorii sunt evaluati pe termen mediu (2023) si lung (2030) in tabelele urmatoare.

*Tabelul 7.4.1 Numar masuri pentru siguranta traficului auto, pe scenarii si ani de prognoza.*

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranta traficului auto	2023	25	32
	2030	25	32



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

**Tabelul 7.4.2 Numar masuri pentru siguranta transportului public, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranta transportului public	2023	0	7
	2030	0	7

**Tabelul 7.4.3 Numar masuri pentru siguranta biciclistilor, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranta biciclistilor	2023	8	13
	2030	8	13

**Tabelul 7.4.4 Numar masuri pentru siguranta pietonilor, pe scenarii si ani de prognoza.**

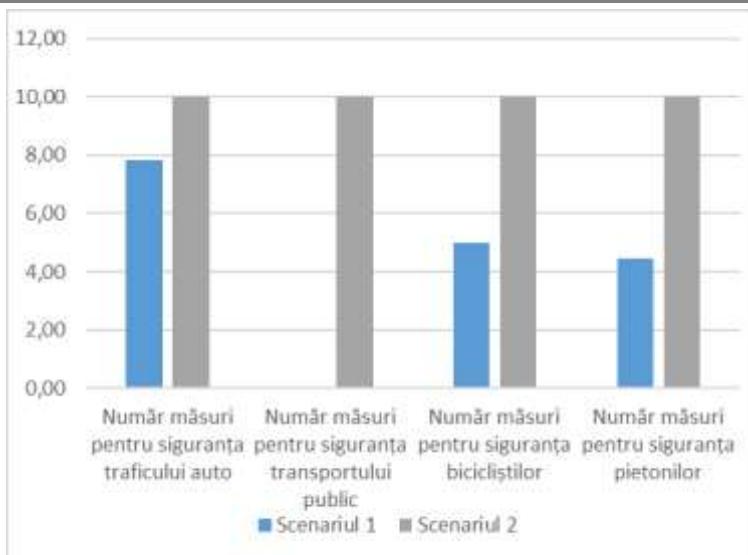
Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranta pietonilor	2023	8	16
	2030	8	16

**Tabelul 7.4.5 Puncte acordate pentru indicatorul siguranta, pe termen mediu (2023)**

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranta traficului auto	7,81	10,00
Siguranta transportului public	0,00	10,00
Siguranta biciclistilor	5,00	10,00
Siguranta pietonilor	4,44	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>17,26</b>	<b>40,00</b>



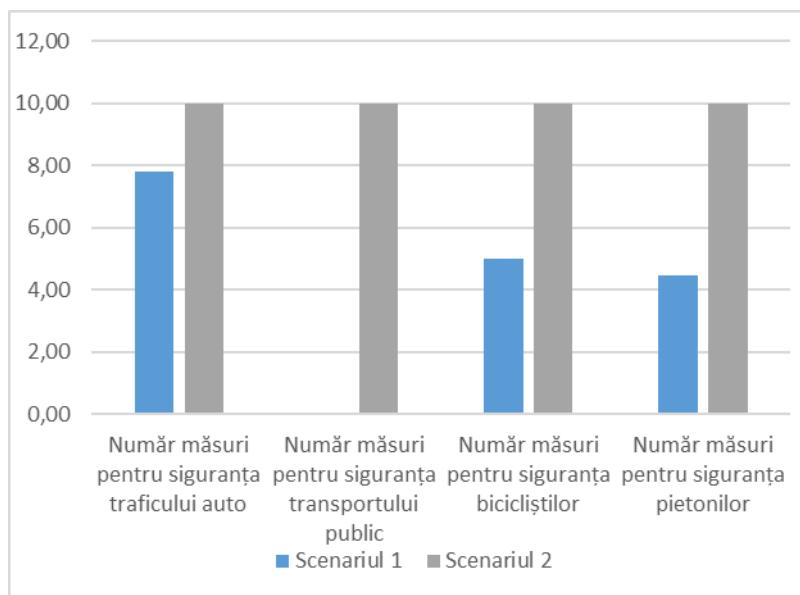
## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



*Figura 7.4.1 Siguranta, punctaj parametri pe scenarii, 2023*

*Tabelul 7.4.6 Puncte acordate pentru indicatorul siguranta, pe termen lung (2030)*

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranta traficului auto	7,81	10,00
Siguranta transportului public	0,00	10,00
Siguranta biciclistilor	5,00	10,00
Siguranta pietonilor	4,44	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>17,26</b>	<b>40,00</b>

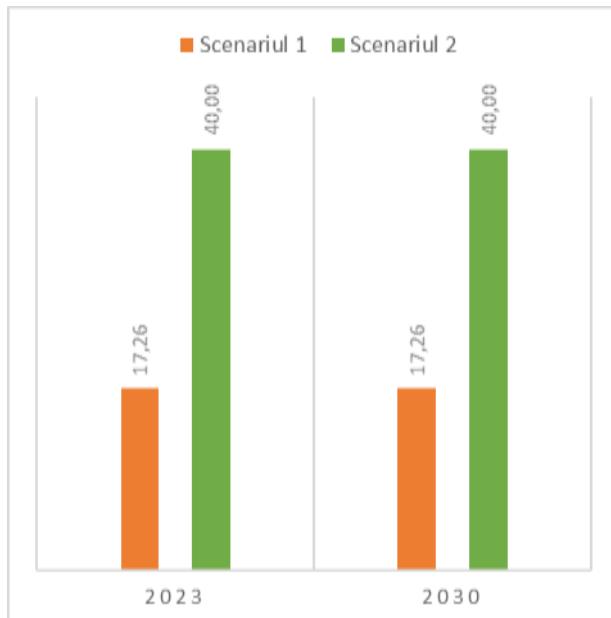




## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

**Figura 7.4.2 Siguranta, punctaj parametri pe scenarii, 2030**

Dupa cum se observa, pe ambele etape de prognoza, respectiv termen mediu si lung, Scenariul 2 obtine punctajul maxim, acest lucru fiind evidentiat si in graficul de mai jos.



**Figura 7.4.3 Siguranta, punctaj total pe scenarii, 2023/2030**

## 7.5. Calitatea vietii

Impactul asupra calitatii vietii in cazul diferitelor scenarii avute in vedere pentru cresterea mobilitatii durabile este dat in principal de urmatorii parametri:

- Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare
- Cresterea calitatii transportului public
- Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti
- Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale

Indicatorii sunt evaluati pe termen mediu (2023) si lung (2030) in tabelele urmatoare.

**Tabelul 7.5.1 Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare, pe scenarii si ani de prognoza.**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Indicator	An	Scenariul 1 [punctaj]	Scenariul 2 [punctaj]
Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare	2023	1	4
	2030	1	4

**Tabelul 7.5.2 Cresterea calitatii transportului public, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1 [punctaj]	Scenariul 2 [punctaj]
Cresterea calitatii transportului public	2023	0	7
	2030	0	7

**Tabelul 7.5.3 Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1 [punctaj]	Scenariul 2 [punctaj]
Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	2023	8	10
	2030	8	10

**Tabelul 7.5.4 Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale, pe scenarii si ani de prognoza.**

Indicator	An	Scenariul 1 [punctaj]	Scenariul 2 [punctaj]
Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale	2023	8	10
	2030	8	10

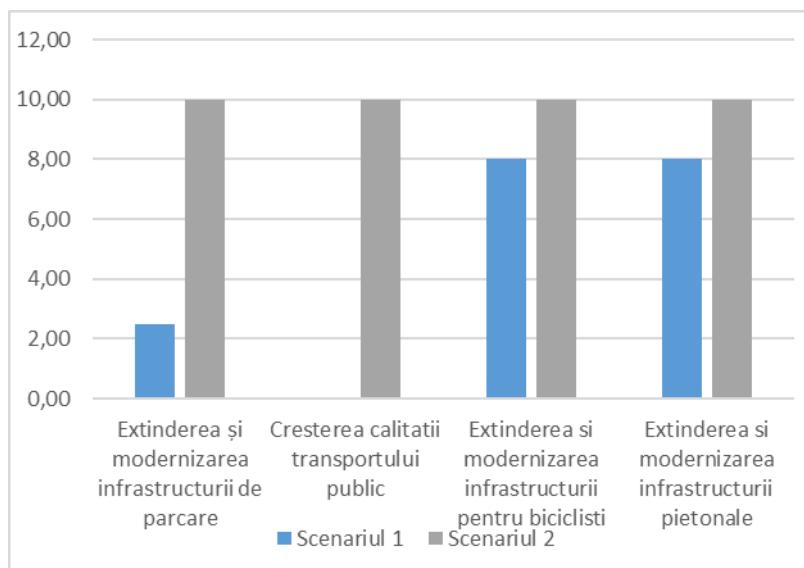
**Tabelul 7.5.5 Puncte acordate pentru indicatorul calitatea vietii, pe termen mediu (2023)**

Indicator	Scenariul 1 [punctaj]	Scenariul 2 [punctaj]



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare	2,50	10,00
Cresterea calitatii transportului public	0,00	10,00
Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	8,00	10,00
Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale	8,00	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>18,50</b>	<b>40,00</b>



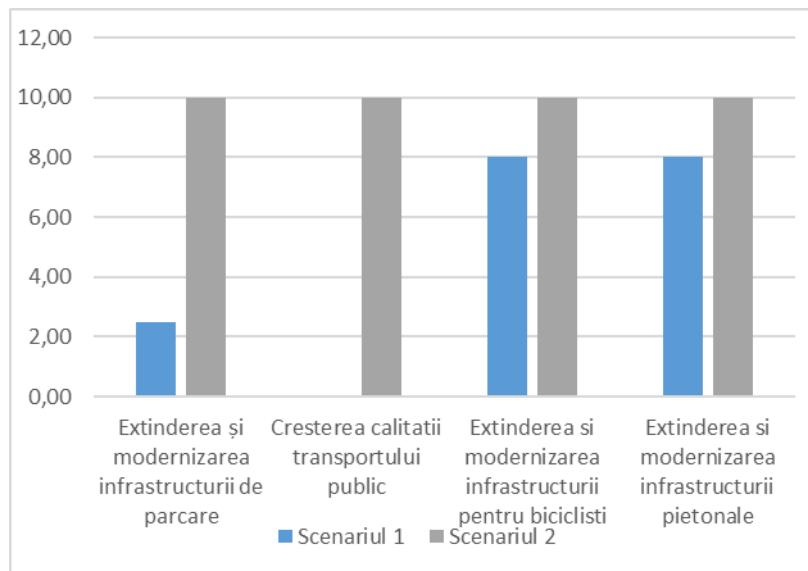
**Figura 7.5.1 Calitatea vietii, punctaj parametri pe scenarii, 2023**

**Tabelul 7.5.6 Puncte acordate pentru indicatorul calitatea vietii, pe termen lung (2030)**

Indicator	Scenariul 1 [punctaj]	Scenariul 2 [punctaj]
Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare	2,50	10,00
Cresterea calitatii transportului public	0,00	10,00
Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	8,00	10,00
Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale	8,00	10,00
<b>PUNCTAJ TOTAL</b>	<b>18,50</b>	<b>40,00</b>

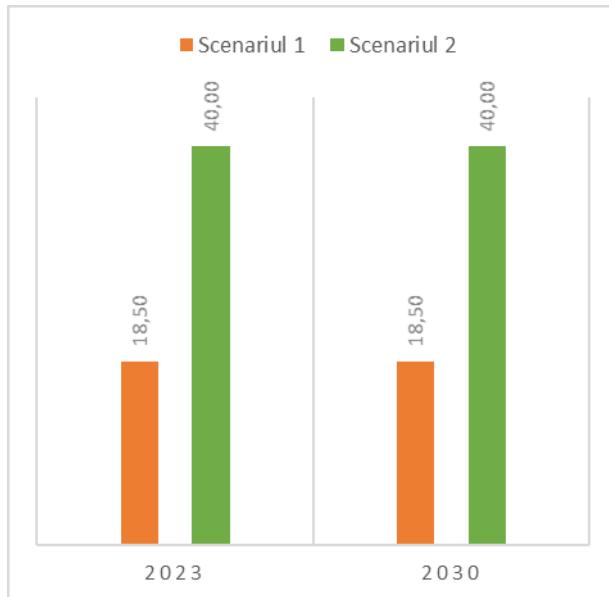


## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA



**Figura 7.5.2 Calitatea vietii, punctaj parametri pe scenarii, 2030**

Dupa cum se observa, pe ambele etape de prognoza, respectiv termen mediu si lung, Scenariul 2 obtine punctajul maxim, acest lucru fiind evidentiat si in graficul de mai jos.



**Figura 7.5.3 Calitatea vietii, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030**



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

### **Partea II – Componenta de nivel operational**

#### **8. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu si lung**

##### **8.1. Cadrul de prioritizare**

Analiza multicriteriala a fost realizata prin centralizarea punctajelor acordate pentru fiecare scenariu, pe cele doua orizonturi de timp (2023 – mediu, 2030 – lung), pentru indicatorii prezentati si analizati anterior.

Punctajele obtinute pentru fiecare dintre indicatori trebuie sa fie ponderate, astfel incat sa poata fi evaluate conform importantei lor in realizarea obiectivelor strategice ale Planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina. Astfel, repartitia procentuala a indicatorilor evaluati este urmatoarea:

- Eficienta economica: 15%
- Impactul asupra mediului: 30%
- Accesibilitate: 20%
- Siguranta: 15%
- Calitatea vietii: 20%

In tabelul urmator este evideniat modul in care au fost calculati factorii de ponderare ce vor fi aplicati punctajelor obtinute pe fiecare scenariu, pentru fiecare indicator de performanta.

**Tabelul 8.1.1 Calculul scorului final ponderat**

Criteriu de performanta	Scor maxim	Valoare procentuala calculata	Valoare procentuala tinta	Factor de ponderare	Scor total ponderat
<b>Eficienta economica</b>	<b>50</b>	<b>22,73%</b>	<b>15,00%</b>	<b>0,66</b>	<b>33</b>
Viteza medie de calatorie (Km/h)	10				
Intarzierea totala/veh/ora (min)	10				
Consumul de combustibil (l/zi)	10				
Procentul de utilizare al	10				



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Criteriu de performanta	Scor maxim	Valoare procentuala calculata	Valoare procentuala tintă	Factor de ponderare	Scor total ponderat
transportului public					
Raportul beneficiu/cost (B/C)	10				
<b>Impactul asupra mediului</b>	<b>50</b>	<b>23,73%</b>	<b>30,00%</b>	<b>1,32</b>	<b>66</b>
Emisii CO <sub>2</sub> echivalent(tone/zi)	10				
Emisii CO <sub>2</sub> (tone/zi)	10				
Emisii N <sub>2</sub> O (kg/zi)	10				
Emisii CH <sub>4</sub> (kg/zi)	10				
Repartitia modală (procent utilizare transport public/bicicleta/mers pe jos)	10				
<b>Accesibilitate</b>	<b>40</b>	<b>18,18%</b>	<b>20,00%</b>	<b>1,10</b>	<b>44</b>
Accesibilitatea cu vehicule private	10				
Accesibilitatea pentru transportul de marfa	10				
Accesibilitatea cu transportul public urban	10				
Accesibilitatea medie ponderata	10				
<b>Siguranta</b>	<b>40</b>	<b>18,18%</b>	<b>15,00%</b>	<b>0,83</b>	<b>33</b>
Siguranta traficului auto	10				
Siguranta transportului public	10				
Siguranta biciclistilor	10				
Siguranta pietonilor	10				
<b>Calitatea vietii</b>	<b>40</b>	<b>18,18%</b>	<b>20,00%</b>	<b>1,10</b>	<b>44</b>
Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare	10				
Cresterea calitatii transportului	10				



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIUL SLATINA

Criteriu de performanta	Scor maxim	Valoare procentuala calculata	Valoare procentuala tintă	Factor de ponderare	Scor total ponderat
public					
Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	10				
Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale	10				
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>220</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>		<b>220</b>

Aplicand modalitatea de calcul precizata mai sus, rezultatele analizei multicriteriale pentru cele doua scenarii este prezentata mai jos, pentru intreaga durata de implementare a PMUD, respectiv orizontul de timp 2030.

In urma analizei multicriteriale, scenariul recomandat este Scenariul 2 – „a investi in mobilitate urbana durabila”, care a obtinut un scor total de 220 puncte, comparativ cu Scenariul 1 – 147,14 puncte, dupa cum rezulta din tabelul urmator.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

*Tabelul 8.1.2 Calculul punctajului final al scenariilor*

Criteriu de performanta	PUNCTAJ NEPONDERAT		Factor de ponderare	PUNCTAJ FINAL	
	Scenariul 1	Scenariul 2		Scenariul 1	Scenariul 2
<b>Eficienta economica</b>	<b>38,75</b>	<b>50,00</b>	<b>0,66</b>	<b>25,58</b>	<b>33,00</b>
Viteza medie de calatorie	9,47	10,00		6,25	6,60
Intarzierea totala/veh	8,74	10,00		5,77	6,60
Consumul de combustibil	7,58	10,00		5,01	6,60
Procentul de utilizare al transportului public	7,58	10,00		5,01	6,60
Raportul beneficiu/cost (B/C)	5,37	10,00		3,54	6,60
<b>Impactul asupra mediului</b>	<b>36,16</b>	<b>50,00</b>	<b>1,32</b>	<b>47,73</b>	<b>66,00</b>
Emisii CO2echivalent	7,01	10,00		9,25	13,20
Emisii CO2	7,00	10,00		9,24	13,20
Emisii N2O	7,20	10,00		9,51	13,20
Emisii CH4	7,42	10,00		9,80	13,20
Repartitia modala (procent utilizare transport public/bicicleta/mers pe jos)	7,53	10,00		9,94	13,20
<b>Accesibilitate</b>	<b>35,67</b>	<b>40,00</b>	<b>1,10</b>	<b>39,24</b>	<b>44,00</b>
Accesibilitatea cu vehicule private	9,47	10,00		10,42	11,00
Accesibilitatea pentru transportul de marfa	9,47	10,00		10,42	11,00

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbana Durabila 2017-2030 Municipiul Slatina



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Criteriu de performanta	PUNCTAJ NEPONDERAT		Factor de ponderare	PUNCTAJ FINAL	
	Scenariul 1	Scenariul 2		Scenariul 1	Scenariul 2
Accesibilitatea cu transportul public urban	7,31	10,00		8,04	11,00
Accesibilitatea medie ponderata	9,42	10,00		10,36	11,00
<b>Siguranta</b>	<b>17,26</b>	<b>40,00</b>	<b>0,83</b>	<b>14,24</b>	<b>33,00</b>
Siguranta traficului auto	7,81	10,00		6,45	8,25
Siguranta transportului public	0,00	10,00		0,00	8,25
Siguranta biciclistilor	5,00	10,00		4,13	8,25
Siguranta pietonilor	4,44	10,00		3,67	8,25
<b>Calitatea vietii</b>	<b>18,50</b>	<b>40,00</b>	<b>1,10</b>	<b>20,35</b>	<b>44,00</b>
Extinderea si modernizarea infrastructurii de parcare	2,50	10,00		2,75	11,00
Cresterea calitatii transportului public	0,00	10,00		0,00	11,00
Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	8,00	10,00		8,80	11,00
Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale	8,00	10,00		8,80	11,00
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>146,34</b>	<b>220,00</b>		<b>147,14</b>	<b>220,00</b>



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

In cadrul capitolului 5.2 a fost stabilita si prezentata metodologia de prioritizare a proiectelor. Rezultate aplicarii respectivei metodologii sunt prezentate in tabelul de mai jos cu detalierea punctajului pentru fiecare criteriu si ierarhizarea proiectelor in functie de punctajul ponderat al fiecaruia.

**Tabelul 8.1.3 Stabilirea prioritatii proiectelor incluse in Scenariul 2 – „a investi in mobilitatea urbana durabila”**

Cod	Titlu proiect	Accesibilitate	Eficienta economica	Mediu	Siguranta	Calitatea vietii	Punctaj ponderat
P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	4	4	4	4	4	4.00
P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice	4	4	4	4	4	4.00
P2.2	Dezvoltarea unei retele de stati de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	4	4	4	4	4	4.00
P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	4	4	4	/	4	3.60
P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	4	4	4	/	4	3.60
P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	4	/	4	4	4	3.40
P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete	4	/	4	4	4	3.40
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	4	/	4	4	4	3.40
P2.3	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	3	3	3	4	4	3.25
P4.3	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	3	3	3	4	3	3.10
P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	4	4	/	4	4	3.00
P7.4	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	3	3	3	3	3	3.00



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P7.5	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	3	3	3	3	3	3.00
P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	3	3	3	/	3	2.70
P4.4	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	/	4	4	4	4	2.60
P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	3	3	/	3	3	2.25
P1.3	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz	3	3	/	3	3	2.25
P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	2	/	4	2	2	2.20
P4.1	Constructia de parcuri rezidentiale multi-etajate	2	2		2	2	1.50
P7.1	Campanii de educatie rutiera	/	/	3	3	3	1.50
P7.2	Campanii de educatie rutiera	/	/	3	3	3	1.50
P7.7	Campanii de promovare a deplasarilor durabile	/	/	3		3	1.20
P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	1	1	/	1	1	0.75
P7.3	Campanii de educatie rutiera	/	/	/	3	3	0.75
P7.6	Campanii de comunicare si marketing	/	3	/	/	/	0.45

Etapizarea implementarii proiectelor a tinut cont de prioritatile identificate in tabelul de mai sus, de fondurile disponibile in cele doua perioade, inclusiv fondurile structurale ce pot fi accesate, si de gradul de maturitate al proiectelor. In continuare este prezentata perioada de implementare a fiecarui proiect.



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

*Tabelul 8.1.4 Implementarea proiectelor*

Cod	Titlul proiectului	An interventie												
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public													
P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina													
P1.3	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz													
P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport													
P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice													
P2.2	Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)													
P2.3	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public													



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Cod	Titlul proiectului	An interventie												
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)													
P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete													
P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)													
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina													
P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor													
P4.1	Constructia de parcuri rezidentiale multi-etalajate													
P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina													
P4.3	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate													

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbana Durabila 2017-2030 Municipiul Slatina



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Cod	Titlul proiectului	An interventie												
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
P4.4	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal													
P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului													
P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice													
P7.1	Campanii de educatie rutiera													
P7.2	Campanii de educatie rutiera													
P7.3	Campanii de educatie rutiera													
P7.4	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate													
P7.5	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate													
P7.6	Campanii de comunicare si marketing													
P7.7	Campanii de promovare a deplasarilor durabile													



## PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Cod	Titlul proiectului	An interventie												
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
P7.8	Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila													
P7.9	Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing													
P7.10	Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare													

## **8.2. Prioritatile stabilite**

Implementarea proiectelor propuse se realizeaza conform calendarului prezentat in capitolul 8.1. Masurile au fost etapizate pe trei orizonturi de timp: termen scurt (2017-2020), mediu (2021-2023) si lung (2024-2030).

Proiectele propuse pentru implementare pe termen scurt conduc la imbunatatirea transportului public si cresterea intermodalitatii intre transportul public si deplasarile cu bicicleta. Stabilirea prioritatii acestor proiecte a tinut cont de punctajul obtinut si de capacitatea Primariei Municipiului Slatina de a le implementa pe termen scurt. Proiectele care se vor finaliza in orizontul de timp 2017-2020 sunt prezentate mai jos:

### **Proiecte prioritare pentru infrastructura de transport si organizationale**

- P1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public
- P1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz
- P1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport
- P2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice
- P2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public
- P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina
- P4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate
- P4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal
- P6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice

### **Proiecte prioritare pentru educare, informare, constientizare si institutionale**

- P7.4 Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate
- P7.5 Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate
- P7.8 Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila
- P7.9 Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing
- P7.10 Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare

In plus, majoritatea proiectelor care se vor finaliza pe termen mediu incep in aceasta perioada, dar datorita complexitatii acestora nu se pot finaliza pana in anul 2020. Proiectele a caror pregatire incepe in anul 2017 sunt urmatoarele:

- P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina
- P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)
- P3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete
- P3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)
- P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina
- P3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor
- P4.1 Constructia de parcuri rezidentiale multi-etajate

#### ***Propuneri pentru diminuarea si reducerea riscurilor***

In procesul de monitorizare a implementarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina trebuie avute in vedere in permanenta riscurile neimplementarii anumitor proiecte, din diferite cauze: lipsa de sustinere politica, lipsa fondurilor, schimbarea legislatiei, schimbarea situatiei din teren si altele.

Urmarile nereusitei implementarii unor proiecte depend de scorul proiectelor respective, putand avea un impact major sau mai putin semnificativ asupra gradului de realizare a obiectivelor strategice.

Prin monitorizarea continua a planului, se poate constata din timp riscul ca un anumit proiect sa nu poata fi implementat si se pot lua masuri de anulare sau diminuare a efectelor negative, respectiv:

- Analiza efectelor nereusitei implementarii proiectului, prin realizarea unor noi previziuni cu ajutorul modelului de transport si al celorlalte instrumente aflate la dispozitie
- Cautarea de solutii alternative si evaluarea efectelor acestora.
- Redirectionarea fondurilor catre noile solutii, in cazul in care se constata ca implementarea lor reduce sau anuleaza efectele negative produse de neimplementarea proiectului propus initial.

## **9. Planul de actiune**

### **9.1. Interventii majore asupra retelei stradale**

Principala problema a orasului este reprezentata de traficul de tranzit. Drumul European care leaga orasele Pitesti si Craiova si care trece prin oraș creează o reală problemă. Solutia este de a construi o variantă ocolitoare care să scoată traficul din centrul orașului.

În prezent la nivelul municipiului există străzi aflate într-o stare avansată de degradare, iar pe unele dintre acestea circulă transportul public. Pentru buna funcționare a retelei stradale, o serie de străzi vor trebui să intre într-un proces de reabilitare, intervenție ce va avea ca efect reducerea poluării aerului și asigurarea deplasării confortabile cu transportul public.

#### **Criterii utilizate pentru stabilirea priorităților de intervenție**

- I. Străzi degradate (balast) pe care circulă vehicule de transport public
- Străzi degradate (asfalt degradat, beton degradat) pe care circulă vehicule de transport public
- II. Străzi balast
- III. Străzi degradate - asfalt sau beton

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanțare	Perioada de implementare	
						2017-2023	2024-2030
<b>Infrastructura rutiera</b>	P1	Reabilitare str. Dinu Lipatti și zonele adiacente	163,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P2	Reabilitare str. Grivitei	50,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P3	Reabilitare str. Ion Morosanu	112,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P4	Reabilitare str. Jianu	240,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P5	Reabilitare Aleea Tineretului	239,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P6	Reabilitare str. Horia	175,000.00	Primaria Municipiului	Buget local	X	

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanțare	Perioada de implementare	
						2017-2023	2024-2030
				Slatina			
P7	Reabilitare trotuar zona Aleea Muncii	530,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P8	Modernizare str. Boiangiului	175,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P9	Modernizare str. Nucului	225,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P10	Modernizare str. Islazului	455,500.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P11	Modernizare str. Visinului	50,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P12	Modernizare str. Ograzii	175,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P13	Modernizare str. Lacului	400,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P14	Modernizare str. Zorilor	166,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P15	Modernizare str. Prunilor	175,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P16	Reabilitare str. Popa Sapca	275,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P17	Reabilitare Aleea Lalelelor	440,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P18	Reabilitare str. Fdt. Basarabilor	750,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P19	Reabilitare str. Arcului (zona betonata)	357,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		
P20	Reabilitare Cartier Toamnei	585,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X		

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	2017-2023	Perioada de implementare
	P21	Reabilitare str. Ghiocel	75,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P22	Supralargire str. Draganesti (zona industriala)	-	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P23	Reabilitare Aleea Bradului	125,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P24	Reabilitare Aleea Castanilor	110,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
	P25	Reabilitare str. Gen. Emanoil Ionescu	90,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local	X	
<b>TOTAL infrastructura rutiera – proiecte angajate</b>					<b>6,139,000.00</b>		

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	2017-2023	Perioada de implementare
<b>Infrastructura rutiera</b>	P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	3,185,000.00	Primaria Municipiului Slatina	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, bugetul de stat, buget local, alte surse	X	
	P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de	11,744,000.00	Primaria Municipiului Slatina	POR 2014-2020, Axa 4		X

		strazi in Municipiul Slatina			Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatile de investitii 4.1 si 4.3, bugetul de stat, buget local, alte surse		
P1.3	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz	10,500,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, buget de stat, alte surse	X		
P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	103,222,000.00	• Ministerul Transporturilor • Compania Nationala de Administrarea Infrastructurii Rutiere	Programul Operational Infrastructura Mare 2014-2020, Bugetul de stat, Bugetul local, alte surse	X		
<b>TOTAL infrastructura rutiera – propuneri PMUD</b>		<b>128,651,000.00</b>					

Proiectele propuse pentru imbunatatirea infrastructurii stradale au efecte indirekte pentru atingerea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele**. Asigurarea calitatii crescute a infrastructurii rutiere si realizarea centurii ocolitoare conduc catre emisii scazute de CO2, eliminarea traficului de tranzit si implicit cresterea sigurantei rutiere.

## 9.2. Transport public

Un serviciu de transport este atractiv daca are anumite caracteristici:

- este sigur si de incredere;
- este accesibil;
- are un program, o frecventa de circulatie, corespunzatoare;
- are un tarif acceptabil;
- are un grad de acoperire ridicat;
- ofera legaturi adaptate nevoilor utilizatorilor;

- se realizeaza cu vehicule intr-o stare buna de functionare, curate si confortabile;
- spatiile de asteptare sunt confortabile, sigure si ofera informatii actuale privind serviciul de transport.

Avand in vedere recomandarile Comisiei Europene cu privire la reducerea emisiilor gazelor cu efect de sera (GES), cresterea eficientei energetice si a mobilitatii populatiei, propunem dezvoltarea transportului public atat in interiorul orasului cat si in exterior, pentru a asigura legatura cu localitatile din zona functionala a Slatinei (19 localitati). In consecinta, ne propunem urmatoarele:

- Extinderea retelei de transport in zonele de locuit unde nu exista transport public - zone complet dependente de automobil personal, noile dezvoltari din nordul municipiului, dar si zone din nord-vest si sud-vest 3
- Achizitia de vehicule noi, vehicule ecologice (electrice, hibrid) de mica si mare capacitate, pentru a putea asigura accesul si in zonele cu strazi inguste
- Realizarea de spatii moderne de asteptare, atat pe traseul liniilor cat si in punctele inter modale - zonele in care se intalnesc mai multe moduri de transport: ex: zona Garii CFR, zonele in care se face transferul intre transportul intern si extern, zone cu fluxuri mari de pasageri (zonele industriale) - Pentru cresterea atractivitatii transportului public, toate statiile din municipiu trebuie sa ofere conditii confortabile de asteptare a vehiculelor de transport public (protectie fata de factorii de mediu – acoperire statie si spatii de odihna). In cazul statiilor importante din reteaua de transport public (descrise mai sus) se recomanda asigurarea unor avantaje suplimentare.
- Implementarea unor sisteme moderne de ticketing (card de tip contactless, card bancar de tip contactless, solutii de mobile ticketing – telefonul mobil) – au rolul de a creste atractivitatea transportului public prin oferirea unor optiuni flexibile de achizitie a titlurilor de calatorie. Sistemul cu card contactless permite inregistrarea automata a numarului utilizatorilor (facilitand colectarea de date pentru indicatorii ce tin de numarul calatorilor cu transportul public) si catalogarea acestora in functie de serviciul folosit (card bancar, mobile ticketing etc.), oferind informatii despre practicile preferate si posibile nevoi de adaptare a serviciului la cerere (se poate determina gradul de utilizare al vehiculelor, traseele cu numar mai mare de utilizatori, etc.).

Conformarea statiilor de transport este importanta pentru cresterea atractivitatii serviciului. Pentru ca asteptarea vehiculelor sa reprezinte o actiune placuta si sigura pentru utilizatori statiile de transport trebuie sa:

- **fie accesibile** – inclusiv pentru persoanele cu deficiente de deplasare, vedere si auz, in conformitate cu legislatia in vigoare;
- **fie confortabile** - gradul de confort este determinat de existenta unor dotari pentru pasageri precum mobilierul de odihna, spatii acoperite care ofera protectie utilizatorilor fata de factorii climatici, iluminatul public pentru a creste gradul de siguranta, cosuri de gunoi, etc. Este important ca statiile sa ofere spatiu de asteptare suficient in functie de

gradul de utilizare al statiei, de exemplu statiiile cele mai importante in care asteapta multi calatori trebuie sa aiba dimensiuni mai mari pentru ca acestia sa astepte in conditii de siguranta.

- **ofere informatii detaliate** care ajuta la orientarea calatorilor si stabilirea traseului calatoriei. Aceasta se realizeaza prin dotarea statiilor cu harti ale intregii retele de transport public precum si cu programul sosirii si plecarii vehiculelor. Pentru statiile cele mai utilizate si liniile cele mai circulate se poate introduce un sistem electronic de informare in timp real, acesta comunicand cu vehiculele de transport public si afisand ora la care sosesc acestea in statie.

Suplimentar fata de aceste dotari de baza, in statii poate sa existe spatiu pentru materiale publicitare, statia producand astfel venituri suplimentare, panouri solare care reduc costurile cu iluminatul si automate pentru vanzarea biletelor. Crearea de parcati pentru biciclete in vecinatatea statiilor de transport public sustine intermodalitatea, facilitand transferul intre cele doua moduri. Tabelul de mai jos prezinta proiectele propuse pentru imbunatatirea sistemului de transport public si cresterea atractivitatii si eficientei acestuia.

Domeniu	Cod project	Denumire project / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	Perioada de implementare	
						2017-2023	2024 - 2030
<b>Transport public</b>	P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice	25,000,000	Loctrans S.A.	Buget local, Buget de stat POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
	P2.2	Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	2,900,000	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, Buget de stat POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1,	X	

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	Perioada de implementare	
						2017-2023	2024-2030
					alte surse		
	P2.3	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	670,000	Primaria Municipiului Slatina / Loctrans S.A.	Buget local, Buget de stat POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
	P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	1,000,000.00	Loctrans S.A.	Buget local, Buget de stat POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
<b>TOTAL Transport public</b>					<b>8,750,000.00</b>		

Proiectele propuse in acest sub-capitol se incadreaza in categoria investitiilor destinate imbunatatirii transportului public si conduc la indeplinirea ***Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele***. Modernizarea parcului auto si realizarea trecerii catre mijloace de transport electrice, reorganizarea traseelor de transport, modernizarea statiilor si introducerea sistemelor integrate de plata a serviciului conduc la atingerea obiectivelor privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, asigurarea accesibilitatii si cresterea ponderii modale a deplasarilor realizate cu transportul public.

Anexa 4 detaliaza impactul individual al proiectelor a caror implementare se finalizeaza pana in anul 2023, prezintand impactul asupra cererii de transport si indicatori de rezultat pentru imbunatatirea mobilitatii urbane. Proiectele propuse in acest sub-capitol se

incadreaza in activitatea „**A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori**”<sup>1</sup>

### **9.3. Transport de marfa**

Transportul de marfa se desfosoara in special pe Varianta Oituz, aceasta jucand rolul de centura ocolitoare a orasului. Cea mai mare parte a traficului de marfa de tranzit ar trebui preluat de Centura ocolitoare a Municipiului Slatina, care va rula paralel cu orasul. Totusi, asa cum se va observa si in analiza realizata asupra rezultatelor procesului de colectare a datelor, in capitolul special dedicat acestuia, exista in continuare un procent de 25% dintre vehiculele grele care patrund in municipiu si tranziteaza orasul, restul avand zona de destinatie pe teritoriul municipiului.

### **9.4. Mijloace alternative de mobilitate**

#### **Dezvoltarea de spatii si trasee pietonale sau cu prioritate pentru pietoni**

Pentru ca deplasarile pietonale sa fie placute si atractive, mediul urban trebuie sa fie adaptat nevoilor pietonilor. Aceasta presupune asigurarea unui spatiu optim de deplasare cu distante confortabile pentru a fi parcuse pe jos, trotuare generoase, un anumit grad de protectie fata de factorii de mediu (de exemplu umbrire pe timpul verii), spatii de odihna pentru persoanele cu mobilitate redusa, peisaj urban atractiv si divers. Pe langa calitatea mediului urban si atractivitatea traseului, acesta trebuie sa nu prezinte obstacole care sa ingreuneze deplasarea pietonilor (de exemplu masini parcate neregulamentar).



---

<sup>1</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila



**Figura 9.4.1 Exemplu de buna practica - Mariahilfer Straße (Viena, Austria) – secțiune cu utilizare în comun (shared space)**

**Sursa:** Prezentarea Transformation of the "Mariahilfer Straße" și site-ul  
<http://landarchs.com/mariahilferstrasse-unravels-hidden-possibilities-urban-design/>

### **Creare infrastructura pentru biciclete**

In functie de destinatia retelei, aceasta are caracteristici diferite. Pentru identificarea retelei utilitare de piste pentru biciclete s-a avut in vedere amplasarea locurilor de munca, a scolilor (licee) si a institutiilor publice. In ceea ce priveste reteaua de piste de agrement, acesta a fost dezvoltata in functie de parcurile existente si vecinatatea raului Olt.

Infrastructura pentru biciclete trebuie sa respecte urmatoarele principii directoare:

- Atractivitate – integrarea in peisaj
- Siguranta – limitare conflicte intre biciclisti si alte moduri de transport si asigurarea securitatii personale a utilizatorilor
- Coerenta – trasee continui si usor de identificat in trafic.
- Conectivitate – asigurarea de legaturi de la originea deplasarii pana la destinatie
- Legatura directa – trasee cat mai scurte, fara devieri care cresc distanta de deplasare.

Infrastructura va cuprinde, pe langa pistele de biciclete, si parcuri dedicate si servicii asociate (bike sharing, rent a bike, etc), in apropierea punctelor de interes prezentate mai sus.



**Figura 9.4.2 Parcare pentru biciclete Utrecht – Olanda**

Sursa: <http://www.eltis.org>



**Figura 9.4.3 Parcare pentru biciclete realizata in locul unui spatiu de parcare, Londra - Marea Britanie**

Sursa: <http://www.eltis.org>



**Figura 9.4.4 Sistem bike sharing, Londra – Marea Britanie**

Sursa: <http://www.eltis.org>



**Figura 9.4.5 Benzi dedicate pentru transportul public si pentru biciclete – alternativa in cazul unei retele stradale de dimensiuni reduse, Brno – Republica Ceha**

Sursa: <http://www.eltis.org>



**Figura 9.4.6 Realizarea pistelor pentru biciclete in locul unei benzi de circulatie rutiera, Munchen - Germania**

Sursa: <http://www.eltis.org>

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	Perioada de implementare	
Deplasari nemotorizate	P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete	600,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, Buget de stat POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
	P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele	1,100,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, Buget de stat	X	

	biciclete si vehicule electrice)			POR 2014- 2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse		
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	11,172,400.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, Buget de stat POR 2014- 2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatile de investitii 4.1 si 4.3, alte surse	X	
P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	1,500,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, Buget de stat POR 2014- 2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
<b>TOTAL Deplasari nemotorizate</b>		<b>14,372,400.00</b>				

Recomandarile si proiectele propuse in acest sub-capitol se incadreaza in categoria investitiilor destinate transportului nemotorizat si conduc la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele**. Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete si extinderea spatiilor pietonale conduc la cresterea atractivitatii deplasarilor nemotorizate si a accesibilitatii tuturor persoanelor la spatii publice de calitate, avand ca efect alegerea deplasarilor nemotorizate pentru activitati cotidiene obligatorii, precum deplasarea catre unitati de invatamant sau locuri de munca.

## 9.5. Managementul traficului

Mediul construit impune anumite limitari in ceea ce priveste spatiul disponibil si alocat modurilor de transport. Deoarece in cele mai multe cazuri spatiul disponibil nu poate fi

extins se propune utilizarea sistemelor inteligente de transport (ITS) pentru a creste eficiența și siguranța deplasărilor fără modificarea mediului fizic. Aceste sisteme permit promovarea transportului public (diverse facilități: benzi proprii, prioritate la intersecții, etc.) și reducerea gradului de utilizare al autovehiculelor.

Documentul "Mobilizarea sistemelor inteligente de transport pentru orașele UE" face parte din "Pachetul privind mobilitatea urbană", publicat în anul 2013 de către Comisia Europeană. Materialul prezintă potențialul sistemelor inteligente de transport pentru rezolvarea unui mare număr de probleme privind mobilitatea urbană și avantajele pe care un astfel de sistem le poate aduce, printre care se numără:

- Deplasări rapide cu transportul public;
- Informații în timp real privind călătoriile intermodale și traficul;
- Măsuri pentru gestiunea traficului, cu efectul de reducere a congestiei;
- Sistem de tarifare multimodală intelligentă – având servicii integrate de informare și putând fi utilizat pentru colectarea datelor statistice despre deplasările pasagerilor transportului public;
- Instrumente ITS precum tehnologiile CCTV (supraveghere video) și ANPR (recunoașterea numarului de înmatriculare);
- Sisteme pentru asigurarea siguranței la bordul vehiculelor și asistarea șoferului.

Dezvoltarea sistemului intelligent de transport în Municipiul Slatina va avea ca efect:

- Asigurarea unor trasee cu "unda verde" pentru transportul rutier;
- Asigurarea de prioritate în intersecții pentru vehiculele de transport în comun sau vehiculele de intervenție;
- Monitorizarea traficului în intersecțiile incluse în sistem, prin montarea de senzori, detectori, contori, camere și transmiterea informațiilor către un centru de control. Se poate asigura și monitorizarea fluxurilor de pietoni.
- Transmiterea de informații în timp real către automatele de intersecție, panouri cu afișaj dinamic, vehiculele de transport public sau de intervenție.

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanțare	Perioadă de implementare
---------	-------------	---------------------------	-------------	--------------------------	-----------------	--------------------------

						2017-2023	2024 - 2030
<b>Politica de parcare</b>	P4.1	Constructia de parcari rezidentiale multi-etajate	9,900,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Bugetul de stat , Buget local, alte surse	X	X
	P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	760,000.00	Primaria Municipiului Slatina	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat, Bugetul local, alte surse	X	
	P4.3	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	2,700,000.00	Primaria Municipiului Slatina	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat, Bugetul local, alte surse	X	
	P4.4	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	3,100,000.00	Primaria Municipiului Slatina	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat, Bugetul local, alte surse	X	
<b>TOTAL Mamagementul traficului, ITS si parcare</b>					<b>16,460,000.00</b>		

Proiectele propuse in acest sub-capitol se incadreaza in categoria investitiilor destinate gestiunii eficiente a traficului si conduc la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele**. Dezvoltarea sistemului de parcare, actualizarea reglementarilor privind conditiile de parcare si introducerea metodelor moderne de plata reprezinta elemente esentiale pentru utilizarea disponibilitatii locurilor de parcare ca metoda de descurajare a utilizarii vehiculelor private si reorientarea populatie catre alte moduri de deplasare. Suplimentar, fondurile obtinute din taxele de parcare pot fi utilizate pentru investitii in spatiile publice pietonale, infrastructura pentru biciclete sau transportul public. Dezvoltarea sistemelor inteligente pentru managementul mobilitatii au ca efect o mai buna gestiune a

traficului si reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> ca urmare a reducerii congestiei si cresterea sigurantei utilizatorilor vulnerabili.

Anexa 4 detaliaza impactul individual al proiectelor P4.5, P4.6 si P4.7, prezentand impactul asupra cererii de transport si indicatori de rezultat pentru imbunatatirea mobilitatii urbane. Proiectele mai sus mentionate se incadreaza in activitatea „**C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> in zona urbana**”<sup>1</sup>

## 9.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

Zona centrala este unul dintre cele mai complexe areale din municipiu. Datorita distantei reduse si a bunei deserviri cu transportul public zona are un potential ridicat pentru a deveni prioritara deplasarilor nemotorizate. Pentru asigurarea cresterii treptate a traseelor preponderent pietonale se propune realizarea unei zone cu emisii de gaze cu efect de sera scazute (zona low emissions).

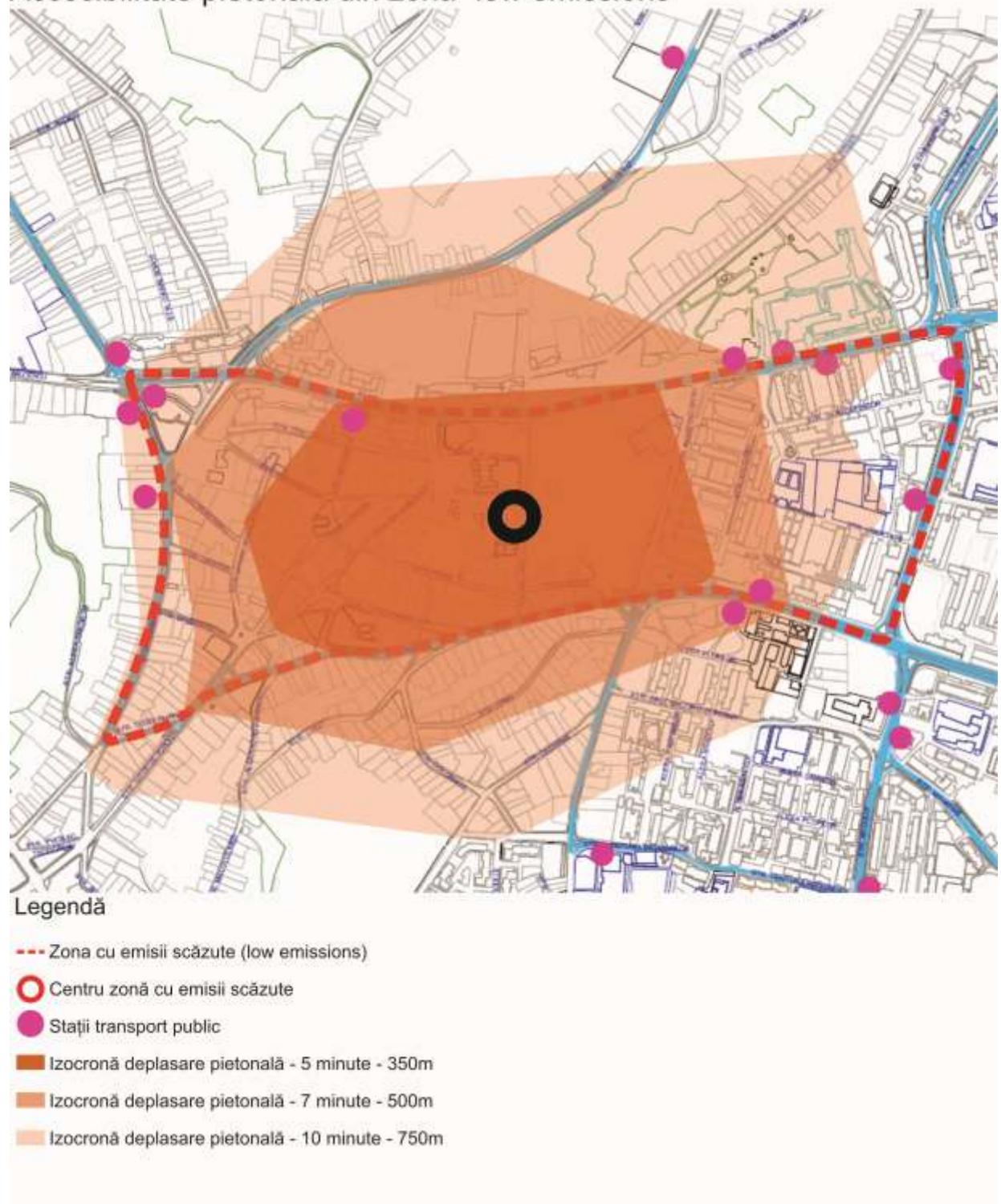
Planul de mai jos prezinta zona selectata si accesibilitatea pietonala din centrul acesteia catre limitele sale. Zonele cu emisii scazute presupun introducerea limitarilor de viteza pentru traficul rutier si a metodelor de calmare a traficului, dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete si asigurarea unor spatii generoase pentru deplasarile pietonale. Pot fi create spatii partajate, in care toti participantii la trafic folosesc acelasi spatiu, cu limitari de viteza pentru rutier si cu prioritate pentru pietoni.

Pentru ca aceste zone sa fie atractive si utilizate de cat mai multi oameni se recomanda asigurarea serviciilor de transport public perimetral zonei respective si eliminarea parcarilor pe carosabil, prin mutarea acestora in structuri multietajate (subterane / supraterane).

---

<sup>1</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

### Accesibilitate pietonală din zona "low emissions"



**Figura 9.6.1 Zona "low emissions" și accesibilitatea pietonală din centru acesteia către exterior**

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	Perioada de implementare	
						2017-2023	2024 -2030
Zone complexe	P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	2.560.000	Primaria Municipiului Slatina	Buget local,buget de stat POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
	P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	550.000	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, buget de stat POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
<b>TOTAL Zone complexe</b>		<b>3,110,000.00</b>					

Proiectele propuse in acest sub-capitol se incadreaza in categoria investitiilor destinate transportului electric si nemotorizat si conduc la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele**. Introducerea unei zone cu emisii scazute presupune reducerea traficului auto in prima faza, creand premisele pentru extinderea spatilor pietonale si determinand cresterea calitatii vietii locitorilor din zona centrala.

Anexa 4 detaliaza impactul individual al proiectului P6.1, prezentand impactul asupra cererii de transport si indicatori de rezultat pentru imbunatatirea mobilitatii urbane.

## 9.7. Structura intermodala si Operatiuni urbanistice necesare

- In ceea ce priveste intermodalitatea, sunt propuse o serie de proiecte, enumerate in tabelul de mai jos.

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	Perioada de implementare	
						2017-2023	2024 - 2030
<b>Masuri de educare, informare consientizare</b>	P2.2	Dezvoltarea unei retele de stati de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	2.900.000	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, buget de stat, POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
	P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	1.000.000	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, buget de stat, POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
	P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	1.100.1000	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, buget de stat, POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	
	P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	550.000	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, buget de stat, POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, alte surse	X	

Anexa 4 detaliaza impactul individual al proiectelor a caror implementare se finalizeaza pana in anul 2023, prezentand impactul asupra cererii de transport si indicatori de rezultat pentru imbunatatirea mobilitatii urbane. Proiectele propuse in acest sub-capitol vizeaza toate cele trei activitati prezentate in Ghidul Solicitantului: „A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori”, „B. Investitii destinate

**transportului electric si nemotorizat” si „C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> in zona urbana”<sup>1</sup>**

## **9.8. Aspecte institutionale**

Masurile de comunicare, crestere a gradului de constientizare si educare a populatiei sunt indispensabile pentru schimbarea comportamentului de deplasare. Acestea au rolul de a sustine investitiile pentru dezvoltarea infrastructurii sau cresterea a gradului de eficienta a sistemelor.

In vederea informarii cetatenilor cu privire la noile proiecte implementate in municipiul Slatina si cu scopul de a creste siguranta tuturor participantilor la trafic si interesul acestora pentru moduri mai putin poluante de deplasare, Planul de mobilitate identifica o serie de marsuri pentru promovarea noii paradigme a mobilitatii, enimerate mai jos.

### **Masuri de promovare a noii paradigme a mobilitatii**

- Campanii de educatie rutiera pentru participantii la trafic pentru a creste gradul de constientizare privind parcarea si stationarea pe domeniul public, deplasarile cu bicicleta si pe jos;
- Campanii de constientizare a conceptului "car pooling" (folosirea in comun a vehiculului);
- Campanii de constientizare a avantajelor sistemelor de "bike sharing" (utilizarea in comun a biciletelor amplasate in diverse statii distribuite la nivelul orasului);
- Campanii de comunicare si marketing pentru promovarea deplasarilor cu transportul public – de preferat corelate cu finalizarea implementarii unor proiecte sau a actiunilor de imbunatatire a serviciilor;
- Campanii de educatie dedicate elevilor de liceu pentru promovarea deplasarilor cu bicicleta si informarea acestora despre regulile de circulatie;
- Campanii de educatie rutiera in scoli primare si gimnaziale – acestea pot fi realizate impreuna cu ateliere pentru cresterea sigurantei in vecinatatea scolilor si au ca efect atat educatia elevilor cat si implicarea comunitatii pentru cresterea sigurantei in apropierea scolilor.
- Campanii de promovare a deplasarilor durabile prin oferirea de exemple de buna practica din partea angajatilor institutiilor pubice:
  - o zi pe luna se utilizeaza moduri nepoluante pentru deplasarea locuita-serviciu;
  - in "Saptamana mobilitati Europene" (anual, in luna septembrie) se

---

<sup>1</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

restrictioneaza / limiteaza accesul rutier pe anumite strazi si se organizeaza evenimente care promoveaza deplasarile blande.

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / masura	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursa finanare	Perioada de implementare	
Masuri de educare, informare si conștientizare						2017-2023	2024-2030
P7.1	Campanii de educatie rutiera	210,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, alte surse	X	X	
P7.2	Campanii de educatie rutiera	210,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, alte surse	X	X	
P7.3	Campanii de educatie rutiera	210,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, alte surse	X	X	
P7.4	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	50,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, alte surse	X	X	
P7.5	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	100,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, alte surse	X	X	
P7.6	Campanii de comunicare si marketing	560,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, alte surse	X	X	
P7.7	Campanii de promovare a deplasarilor durabile	280,000.00	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, alte surse	X	X	
P7.8	Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila	/	/	/		X	
P7.9	Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing	/	/	/		X	
P7.10	Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare	/	/	/		X	
<b>TOTAL Campanii de educare, informare si conștientizare</b>		<b>1,620,000.00</b>					

## ***Partea III – Monitorizarea implementarii Planului de mobilitate urbana***

### ***10. Stabilire proceduri de evaluare a implementarii P.M.U.***

Procedura de evaluare a implementarii Planului de mobilitate urbana durabila al Municipiului Slatina trebuie sa contine elemente care sa permita masurarea efectelor implementarii proiectelor, din perspectiva obiectivelor strategice stabilite.

Astfel, principalele obiective ale PMUD sunt urmatoarele:

1. Cresterea accesibilitatii cetatenilor la zonele de interes prin:

- Extinderea gradului de acoperire al transportului public
- Extinderea zonelor pietonale si a pistelor de biciclete

2. Imbunatatirea calitatii mediului prin:

- Reducerea congestiilor de trafic
- Reducerea poluarii atmosferice si fonice datorate procesului de transport
- Cresterea gradului de utilizare al modurilor de transport alternative (bicicleta, mersul pe jos) si a transportului public
- Promovarea electromobilitatii

3. Cresterea sigurantei si securitatii cetatenilor, prin:

- Cresterea sigurantei pentru conducatorii auto, prin asigurarea semnalizarii dinamice si statice corespunzatoare
- Aplicarea de masuri care conduc la cresterea sigurantei biciclistilor si pietonilor
- Cresterea sigurantei utilizatorilor transportului public
- Reducerea numarului de accidente datorate procesului de transport

4. Cresterea eficientei economice a sistemului de transport, prin:

- Eficientizarea transportului public prin reducerea costurilor de operare
- Cresterea numarului de utilizatori ai transportului public

5. Cresterea calitatii vietii cetatenilor, prin:

- Reducerea impactului transportului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic si cresterea capacitatii retelei rutiere
- Asigurarea de parcari rezidentiale si publice
- Extinderea zonelor destinate modurilor de transport alternative.

Monitorizarea implementarii PMUD este necesara pentru asigurarea urmatoarelor:

- Evaluarea indicatorilor de rezultat si a corespondentei acestora cu indicatorii estimati.

- Adaptarea implementarii, in scopul ajustarii ritmului de implementare si, daca este cazul, a masurilor si proiectelor propuse, in functie de rezultatele evaluate periodic.
- Mentinerea sprijinului politic
- Adaptarea implementarii si a prioritatilor stabilite, in functie de sursele de finantare identificate
- Actualizarea PMUD, in baza performantelor reale ale diferitelor masuri si a efectelor acestora

Evaluarea PMUD va fi realizata prin urmarirea periodica a indicatorilor de performanta si a criteriilor de evaluare a schimbarilor, produse in diferitele moduri de transport prin implementarea Planului de mobilitate.

Monitorizarea si evaluarea implementarii actiunilor propuse in cadrul Planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina se va realiza continuu in perioada 2017-2030. Tinand cont de modul de desfasurare al Programului Operational Regional pentru perioada 2014-2020, tabelul de mai jos prezinta actiunile de monitorizare necesare in perioada 2017-2023. Se recomanda ca identificarea rapoartelor de monitorizare necesare in perioada 2024 – 2030 sa se realizeze odata cu actualizarea PMUD Slatina pentru a se asigura corelarea cu cerintele Programelor Operationale de la acel moment.

Actiuni de monitorizare si evaluare	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aprobare PMUD							
Intocmirea raportului de monitorizare nr.1							
Intocmirea raportului de evaluare ex-post							

**Tabelul 10.1 Planificarea actiunilor de monitorizare, perioada 2017-2023**

*Sursa: Propunere consultant*

Pentru monitorizarea implementarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila, se propune urmatorul set minimal de indicatori si valori tinta preconizate pentru anul 2030, descrise in tabelul de mai jos:

Indicator	Unitatea de masura	Valoarea - tinta pentru anul 2023	Valoarea - tinta pentru anul 2030	Sursa datelor	Frecventa monitorizarii
Gradul de modernizare al strazilor urbane	%	83	100	Primarie INS	Anuala
Numarul de pasageri care folosesc transportul in comun ecologic	Mii pers	31.373,00	45.008,00	Operatori transport in comun	Anuala
Numar autobuze noi accesibile si ecologice	Buc.	10	10	Primaria si Operatorul	Anuala

Indicator	Unitatea de masura	Valoarea - tinta pentru anul 2023	Valoarea - tinta pentru anul 2030	Sursa datelor	Frecventa monitorizarii
				de transport public	
Statii transport public modernizate	Buc.	62	62	Primaria si Operatorul de transport public	Anuala
Emisii GES provenite din transportul rutier	Tone CO2 echiv. /zi	47.9	45.4	Agentia pentru Protectia Mediului	Anuala
Zona cu emisii scazute - suprafata	Ha	44.6	44.6	Primaria	Anuala
Lungimea pistelor de biciclete amenajate	Km	24	24	Primaria	Anuala
Numar puncte de inchiriere biciclete	Buc	5	5	Primaria	Anuala
Lungimea aleilor pietonale (trotuare) amenajate si reabilitate in conditii de accesibilitate	Km	11,47	11,47	Primaria	Anuala
Numar locuri parcare in structuri multi-etajate	Buc.	115	330	Primaria	Anuala
Campanii de educatie	Unit.	21	42	Primaria	Anuala
Campanii de constientizare	Unit.	3	3	Primaria	Anuala
Campanii de promovare a deplasarilor durabile	Unit.	7	14	Primaria	Anuala

**Tabelul 9.8.1 Indicatori de monitorizare PMUD Slatina**

*Sursa: Propunere consultant*

Pentru o monitorizare si evaluare corecta a implementarii PMUD este necesara mentinerea si actualizarea documentatiei, astfel incat aceasta sa includa:

- Noile masuri de organizare a circulatiei
- Sectiuni noi de drum
- Trasee transport public, statii, tarife
- Repartitie modala
- Orice alte modificari semnificative rezultate in urma implementarii proiectelor din PMUD

## **11. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea**

In vederea monitorizarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina se propune infiintarea unei structuri de implementare si monitorizare.

Autoritatea urbana va fi delegata de catre AMPOR pentru procesul de selectie a proiectelor ce vor fi reprezentate de o structura interna la nivelul municipiilor resedinta de judet eligibile in cadrul axei prioritare 4 a POR 2014-2020, alcatura din experti tehnici din aparatul administrativ care vor identifica, in baza unei proceduri de prioritizare si selectie, proiectele care pot fi finantate. Autoritatea urbana va avea responsabilitatea selectiei strategice a proiectelor (identificarea listei de proiecte prioritare), iar AMPOR (Organismul Intermediar) va verifica proiectele din punct de vedere al eligibilitatii si respectarii conditiilor de finantare generale ale programului.

Autoritatile urbane vor avea un statut similar Organismelor Intermediare. In acest scop:

- va exista un Acord de delegare intre AMPOR si municipiul resedinta de judet, similar cu Acordul de delegare de atributii cu Agentiile de Dezvoltare Regionala,
- pentru a fi incluse in sistemul de management si control, autoritatile urbane vor trebui acreditate si auditate (pentru atributia delegata),
- autoritatile urbane vor trebui sa elaboreze proceduri de selectie a proiectelor.

In afara de autoritatea urbana este necesara existenta unei echipe interdisciplinare in cadrul Primariei Municipiului Slatina ale carei responsabilitati se vor axa pe monitorizarea implementarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila, respectiv a proiectelor / masurilor propuse, conform procedurii de evaluare prezентate in capitolul anterior. Se recomanda ca echipa de monitorizare sa fie responsabila atat de implementarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila cat si a Strategiei Integrate de Dezvoltare.

Din echipa respectiva vor face parte reprezentanti ai administratiei publice locale si actori cheie implicați in procesul de realizare al celor doua strategii, astfel:

- Manager SIDU si PMUD - administrator public
- Asistent SIDU si PMUD din partea Serviciului Proiecte cu Finantare Internationala / manager public
- Responsabil comunicare si relatii publice (vizibilitate) – din partea Serviciului Proiecte cu Finantare Internationala / manager public
- Coordonator tehnic:
  - Director executiv Directia Administrare Strazi si Iluminat Public
  - Sef Serviciu Lucrari Publice
  - Director SC Loctrans SA
- Coordonator financiar (Director General Directia Generala Economica)
- Coordonator achizitii publice (Sef Serviciu Achizitii Publice)

Activitatile principale ale echipei de monitorizare a implementarii PMUD sunt:

- La nivelul autoritatii locale (Primaria Municipiului Slatina):
  - Implementarea PMUD: urmarirea introducerii in programele de investitii anuale/multianuale a proiectelor prevazute in PMUD, monitorizarea pregatirii proiectelor si a achizitiilor necesare, monitorizarea progresului implementarii proiectelor, monitorizarea fondurilor bugetare necesare
  - Asigurarea bunei gestiuni a procesului de implementare
  - Realizarea ajustarilor necesare in Planul de actiune, in functie de evolutia in procesul de implementare
  - Identificarea surselor de finantare disponibile
  - Actualizarea programelor de investitii si actiuni pe termen scurt, mediu si lung, in functie de evolutia factorilor socio-economici din municipiu
  - Asigurarea cooperarii cu institutii la nivel regional si national
  - Informarea si implicarea cetatenilor in realizarea actiunilor si proiectelor
- Departamentul de planificare a transporturilor:
  - Monitorizarea indicatorilor de progres pentru estimarea evolutiei atingerii obiectivelor stabilite prin PMUD
  - Colectarea datelor necesare pentru evaluarea implementarii PMUD si actualizarea modelului de transport
  - Actualizarea modelului de transport si testarea proiectelor ce vor fi implementate, cu ajutorul acestuia

Principalele responsabilitati ale echipei interdisciplinare responsabila cu monitorizarea PMUD, asa cum au fost ele identificate in fisele de post, sunt prezentate mai jos.

#### *1. Manager SIDU si PMUD – administrator public*

- Coordoneaza activitatile din cadrul proiectelor incluse in SIDU si PMUD, in conformitate cu prevederile fiecarui contract de finantare;
- Asigura coordonarea contractelor semnate in scopul implementarii activitatilor proiectului;
- Participa la intalnirile legate de proiect si la luarea deciziilor adecvate privind implementarea proiectului in conformitate cu clauzele contractuale si in folosul proiectului;
- Coordoneaza activitatea membrilor structurii de implementare, monitorizare si evaluare a SIDU si PMUD;
- Informeaza superiorii conform procedurilor interne de organizare, atunci cand acestia solicita, referitor la progresul/stadiul proiectelor;
- Coordoneaza evaluarea periodica a implementarii SIDU si PMUD.
- Urmareste introducerea in programele de investitii anuale/multianuale a proiectelor prevazute in PMUD, monitorizarea pregatirii proiectelor,

- monitorizarea progresului implementarii proiectelor,
- Asigura buna gestiune a procesului de implementare,
- Realizeaza ajustarile necesare in Planul de actiune, in functie de evolutia in procesul de implementare,
- Actualizeaza programele de investitii si actiuni pe termen scurt, mediu si lung, in functie de evolutia factorilor socio-economici din municipiu,
- Asigura cooperarea cu institutii la nivel regional si national,
- Asigura informarea si implicarea cetatenilor in realizarea actiunilor si proiectelor.

**2. Asistent SIDU si PMUD manager public**

- Asista managerul SIDU indeplinind sarcinile administrative legate de coordonarea proiectelor SIDU;
- Urmareste impreuna cu managerul SIDU respectarea graficului de activitati si semnaleaza eventualele nerespectari ale termenelor;
- Intocmeste rapoarte si alte documente administrative, dupa caz;
- participa la intalnirile de coordonare ale proiectului, intocmeste minute (daca este necesar);
- sprijina din punct de vedere administrativ activitatile de comunicare si de organizare de sedinte/ intalniri de lucru sau alte evenimente,
- *asigurarea buna gestiune a procesului de implementare.*

**3. Coordonator tehnic - Director Executiv Directia Administrare Strazi si Iluminat Public**

- colaboreaza cu consultantul care asigura managementul proiectelor pentru intocmirea rapoartelor tehnice / rapoartelor de progres si raportul final, in ceea ce priveste aspectele tehnice;
- urmareste graficul de implementare a lucrarilor din proiectele;
- urmareste respectarea legislatiei in vigoare privind implementarea contractelor de lucrari;
- este responsabil de relatia dintre beneficiari si institutiile avizatoare (furnizori de utilitati, etc.) in ceea ce priveste avizele emise pentru lucrari;
- Asigura buna gestiune a procesului de implementare din punct de vedere tehnic;
- *ofera date si informatii pentru evaluarea periodica a implementarii SIDU si PMUD.*

**4. Coordonator tehnic - Sef Serviciu Lucrari Publice**

- colaboreaza cu consultantul care asigura managementul proiectelor pentru intocmirea rapoartelor tehnice / rapoartelor de progres si raportul final, in ceea ce priveste aspectele tehnice;
- urmareste graficul de implementare a lucrarilor din proiectele;
- urmareste respectarea legislatiei in vigoare privind implementarea contractelor de lucrari;
- este responsabil de relatia dintre beneficiari si institutiile avizatoare (furnizori de

- utilitati, etc.) in ceea ce priveste avizele emise pentru lucrari;
- Asigura buna gestiune a procesului de implementare din punct de vedere tehnic;
- ofera date si informatii pentru evaluarea periodica a implementarii SIDU si PMUD.

**5. Coordonator tehnic - Director SC Loctrans SA**

- colaboreaza cu consultantul care asigura managementul proiectelor pentru intocmirea rapoartelor tehnice / rapoartelor de progres si raportul final, in ceea ce priveste aspectele tehnice;
- urmareste graficul de implementare a lucrarilor din proiectele;
- urmareste respectarea legislatiei in vigoare privind implementarea contractelor de lucrari;
- este responsabil de relatia dintre beneficiari si institutiile avizatoare (furnizori de utilitati, etc.) in ceea ce priveste avizele emise pentru lucrari;
- Asigura buna gestiune a procesului de implementare din punct de vedere tehnic;
- ofera date si informatii pentru evaluarea periodica a implementarii SIDU si PMUD

**6. Coordonator achizitii publice (Sef Serviciu Achizitii Publice)**

- urmareste/coordoneaza implementarea achizitiilor publice din cadrul proiectelor;
- este responsabil cu respectarea legislatiei in vigoare privind achizitiile publice realizate in cadrul proiectului;
- ofera date si informatii pentru evaluarea periodica a implementarii SIDU si PMUD,
- Monitorizeaza pregatirea achizitiilor necesare,
- Asigura buna gestiune a procesului de implementare.

**7. Coordonator financiar (Director General Directia Generala Economica)**

- coordoneaza activitatea responsabililor financiari ai echipei de proiect;
- coordoneaza evidenta contabila distincta a proiectelor in conformitate cu legislatia in vigoare;
- raspunde de gestiunea financiara a proiectelor si pastrarea documentelor contabile in conformitate cu regulamentele comunitare si nationale;
- Identificarea surselor de finantare disponibile;
- Monitorizarea indicatorilor de progres pentru estimarea evolutiei atingerii obiectivelor stabilite prin PMUD;
- Colectarea datelor necesare pentru evaluarea implementarii PMUD si actualizarea modelului de transport;
- Actualizarea modelului de transport si testarea proiectelor ce vor fi implementate, cu ajutorul acestuia;
- Ofera date si informatii pentru evaluarea periodica a implementarii SIDU si PMUD.
- Monitorizeaza fondurilor bugetare necesare.

## **12. ANEXE**

### **12.1. Anexa 1 – Analiza Cost-Beneficiu**

#### **12.1.1. Introducere**

##### **12.1.1.1. Analiza Cost-Beneficiu**

Analiza cost-beneficiu are ca obiect evaluarea financiara si economica a scenariilor, aflate la baza planului de actiune al PMUD, pentru a furniza informatii asupra viabilitatii scenariilor propuse, atat din perspectiva financiara si socio-economica.

Pentru a furniza o analiza cost-beneficiu robusta, potrivita scopului PMUD, precum si incadrata in reglementarile si standardele acceptate, au fost utilizate urmatoarele ghiduri, recomandari si legi valabile la nivel national, cat si european, dupa cum urmeaza:

- Reglementarea 207/2015. Anexa III. Metodologia de realizare a analizei cost-beneficiu
- Ghidul Analiza Cost-Beneficiu al proiectelor de investitii. Instrument de evaluare economica pentru Politicile de Coeziune 2014-2020, realizat de Comisia Europeană – Directoratul General de Politici Regionale si Urbane
- Reglementarea 1303/2013 a Parlamentului si Consiliului European privind Fondurile structurale si de coeziune
- Master Planul General de Transport pentru Romania. Ghidul National de Evaluare a Proiectelor in Sectorul de Transport si Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului. Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice si Financiare si a Analizei de Risc.

##### **12.1.1.2. Descriere si obiective PMUD. Prezentarea scenariilor**

Planul de mobilitate urbana durabila este un instrument de planificare eficienta si sustenabila in acord cu politicile europene cu privire la mobilitatea urbana a municipiului Slatina.

Acet plan studiaza atat sintetic, cat si intr-o maniera dezagregata comportamentul de deplasare in oras, realizand o analiza diagnoza completa a mobilitatii actuale la nivelul orasului, cu scopul de a promova solutiile care sa conduca la sustenabilitatea sectorului de transporturi, in spiritul principiului programatic al Dezvoltarii Durabile.

Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina are drept scop crearea unui sistem de transport care sa raspunda urmatoarelor obiective principale:

- *Accesibilitate*: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât acestia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale.
- *Siguranța și securitate*: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunicate în general
- *Mediu sănătos*: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie
- *Eficiența economică*: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri
- *Calitatea mediului urban*: creșterea atraktivității și calitatii mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu

Aceste obiective se oglindesc în efectele externe ale proiectelor propuse în planul de mobilitate. Aceste efecte externe influențează comunitatea urbană mai ales sub aspecte economico-sociale și mai puțin sub aspecte financiare. Efectele externe pozitive ale scenariilor de mobilitate propuse conduc în final la maximizarea bunastării sociale, prin eficientizarea sistemului de transport și promovarea mobilității sustenabile. Aceste efecte externe sunt efecte sociale nemonetare, însă care pot fi monetizabile prin evaluarea economiilor costurilor sociale pe care comunitatea le realizează prin promovarea soluțiilor durabile de mobilitate.

Pe de alta parte, din punct de vedere finanțier, scenariile de mobilitate sunt investiții care necesită susținere finanțieră pe întreg orizontul de prognoză, în special datorită caracterului social pe care proiectele aferente acestor scenarii îl au. Desi unele proiecte se pot auto-sustine finanțier, precum proiectele legate de parcuri, proiectele care vizează dezvoltarea transportului public sau infrastructurile de transport urban sunt în general proiecte, care nu generează venituri suficiente pentru acoperirea cheltuielilor finanțiere. De aceea, este necesară susținerea lor finanțieră de către autoritatea locală, pentru ca serviciul de transport urban să poată îndeplini rolul de a oferi acces către oportunitățile socio-economice, educație, sănătate pentru toate grupurile de cetățeni.

Din perspectiva scenariilor de mobilitate acestea oglindesc în principal viziunea globală asupra mobilității și sunt schităte pornind de la constrangerile bugetare, dar și nevoile imediate ale municipiului.

Astfel, tinând cont de cele trei niveluri teritoriale, scenariile sunt relate la astfel cu acestea:

- Scenariul 1 propune tratarea nivelului teritorial local, prin reabilitarea unor porțiuni ale rețelei de transport rutier
- Scenariul 2 propune tratarea întregului nivel teritorial, incluzând rețeaua rutieră și pentru biciclete și coroborând soluțiile pentru acest nivel cu soluții complete pentru rezolvarea disfuncțiilor sistemului de transport public. Scenariul 2 este

alcatuit dintr-un set de masuri, proiecte si studii care rezolva intr-o maniera integrata, coerenta si completa disfunctionalitatile actuale ale mobilitatii urbane identificate la nivelul municipiului, atat din perspectiva locala, cat si din perspectiva legaturilor de mobilitate dintre municipiu si regiune. Totodata, prin scenariul 2 se asigura o integrare si o gestionare eficienta a infrastructurilor respective, prin implementarea de sisteme inteligente de transport.

Cele doua scenarii mai pot fi clasificate si prin prisma impactului pe care il au asupra comportamentului de deplasare. Astfel ca prin proiectele propuse de scenariul 1, impactul asupra comportamentului de deplasare este limitat, scenariul asigurand doar rezolvarea unor aspecte critice legate de calitatea infrastructurii rutiere. Pe de alta parte, proiectele propuse prin scenariul 2 conduc la incurajarea unui comportament sustenabil de deplasare, asigurand o schimbare majora in optiunile de alegere modala a utilizatorilor de transport.

Proiectele propuse in fiecare dintre cele doua scenarii sunt enumerate mai jos.

### **Scenariul 1**

<b>Cod</b>	<b>Denumire proiect</b>	<b>Perioada de implementare</b>	<b>Cost (Euro)</b>
P0	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere in Municipiul Slatina (proiecte angajate)	2017	6.139.000

### **Scenariul 2**

<b>Cod</b>	<b>Denumire proiect</b>	<b>Perioada de implementare</b>	<b>Cost (Euro)</b>
P0	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere in Municipiul Slatina (proiecte angajate)	2017	6.139.000
P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	2017 - 2020	3.185.000
P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	2017 - 2023	11.744.000
P1.3	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz	2017 - 2020	10.500.000
P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	2017 - 2018	103.222.000
P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice	2017 - 2019	25.000.000
P2.2	Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli	2017 - 2023	2.900.000

	Bus Hub Net)		
P2.3	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	2017 - 2020	670.000
P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	2020 - 2023	1.000.000
P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete	2017 - 2023	600.000
P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	2017 - 2023	1.100.000
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	2017 - 2023	11.172.400
P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	2017 - 2023	1.500.000
P4.1	Constructia de parcari rezidentiale multi-etajate	2017 - 2030	9.900.000
P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	2017 - 2020	760.000
P4.3	Sistem integrat de management al traficului si mobilitati urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	2017 - 2020	2.700.000
P4.4	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	2017 - 2020	3.100.000
P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	2019 - 2023	2.560.000
P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	2017 - 2020	550.000
P7.1	Campanii de educatie rutiera	Anual 2017 - 2030	210.000
P7.2	Campanii de educatie rutiera	Anual 2017 - 2030	210.000
P7.3	Campanii de educatie rutiera	Anual 2017 - 2030	210.000
P7.4	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	2018 - 2019	50.000
P7.5	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	2018	100.000

P7.6	Campanii de comunicare si marketing	Bianual 2017 - 2030	560.000
P7.7	Campanii de promovare a deplasarilor durabile	Anual 2017 - 2030	280.000
P7.8	Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila	2017	0
P7.9	Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing	2017	0
P7.10	Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare	2017	0

#### 12.1.1.3. Nevoia de deplasare si performanta retelei de transport

In scopul realizarii analizei cost-beneficiu, este necesara utilizarea datelor cu privire la mobilitatea urbana, obtinute din procesul de culegere a datelor si rezultatele extrase cu ajutorul modelului de transport, atat pentru anul de referinta, cat si pentru anii de prognoza. In mod generic aceste date se refera la urmatorii parametri:

- Cererea zilnica de transport
- Durata globala de deplasare
- Distanța globala de deplasare
- Viteza medie de deplasare.

Din punct de vedere al evaluarii nevoii de mobilitate si a performantelor retelei de transport, aceasta s-a realizat prin prisma celor doua scenarii. Evaluarea variatiei cererii de transport si a principalilor indicatori ai retelei de transport sunt rezultatul modelului de transport urban al municipiului Slatina.

Indicatorii de performanta globala sunt prezentati in tabelele urmatoare:

An de referinta	2017				
Parametru	Mod deplasare	U.M.	Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata totala de deplasare (h/zi) (produs intre matricea cererii si matricea duratelor medii de deplasare)	Auto	veh - ore/zi	10.158	10.158	-
	Veh marfa	veh - ore/zi	487	487	-
	Taxi	veh - ore/zi	904	904	-
	Bicicleta	pers - ore/zi	185	185	-
	Mers pe jos	pers - ore/zi	18.019	18.019	-
	Transport public	pers - ore/zi	2.278	2.278	-
Totalul matricelor de cerere	Auto	veh	72.397	72.397	-
	Veh marfa	veh	2.558	2.558	-
	Taxi	veh	12.270	12.270	-
	Bicicleta	Pers	1.227	1.227	-
	Mers pe jos	Pers	67.486	67.486	-
	Transport public	Pers	15.776	15.776	-

Distanța totală de deplasare (km/zi) = Prestație (produs între matricea cererii și matricea distanțelor medii de deplasare)	Auto	veh-km/zi	330.131	330.131	-
	Veh marfa	veh-km/zi	13.449	13.449	-
	Taxi	veh-km/zi	29.366	29.366	-
	Bicicleta	per-km/zi	1.853	1.853	-
	Mers pe jos	per-km/zi	81.086	81.086	-
	Transport public	per-km/zi	46.697	46.697	-

An de prognoza	2023				
Parametru	Mod deplasare	U.M.	Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata totală de deplasare (h/zi) (produs între matricea cererii și matricea duratălor medii de deplasare)	Auto	veh - ore/zi	13.150	12.946	10.901
	Veh marfa	veh - ore/zi	630	620	457
	Taxi	veh - ore/zi	1.170	1.152	1.096
	Bicicleta	pers - ore/zi	249	232	294
	Mers pe jos	pers - ore/zi	21.790	21.419	21.599
	Transport public	pers - ore/zi	1.948	2.130	4.201
Totalul matricelor de cerere	Auto	veh	89.039	89.039	76.139

	Veh marfa	veh	3.146	3.146	2.355
	Taxi	veh	15.091	15.091	14.585
	Bicicleta	Pers	1.484	1.459	1.949
	Mers pe jos	Pers	81.609	80.219	80.894
	Transport public	Pers	12.818	14.233	31.373
Distanta totala de deplasare (km/zi) = Prestatie (produs intre matricea cererii si matricea distantelelor medii de deplasare)	Auto	veh-km/zi	406.019	406.019	347.194
	Veh marfa	veh-km/zi	16.540	16.540	12.380
	Taxi	veh-km/zi	36.118	36.118	34.907
	Bicicleta	per-km/zi	2.242	2.204	3.533
	Mers pe jos	per-km/zi	98.056	96.386	97.197
	Transport public	per-km/zi	37.941	42.130	87.844

An de prognoza	2030				
Parametru	Mod deplasare	U.M.	Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata totala de deplasare (h/zi) (produs intre matricea cererii si	Auto	veh - ore/zi	17.264	17.072	12.514
	Veh marfa	veh - ore/zi	827	818	435

matricea duratelor medii de deplasare	Taxi	veh - ore/zi	1.536	1.519	1.344
	Bicicleta	pers - ore/zi	339	291	422
	Mers pe jos	pers - ore/zi	26.358	25.460	25.731
	Transport public	pers - ore/zi	1.288	1.823	5.276
Totalul matricelor de cerere	Auto	veh	109.507	109.507	84.728
	Veh marfa	veh	3.869	3.869	2.173
	Taxi	veh	18.559	18.559	17.337
	Bicicleta	Pers	1.795	1.734	2.715
	Mers pe jos	Pers	98.717	95.355	96.368
	Transport public	Pers	7.939	11.362	45.008
Distanța totală de deplasare (km/zi) = Prestație (produs între matricea cererii și matricea distanțelor medii de deplasare)	Auto	veh-km/zi	499.351	499.351	386.361
	Veh marfa	veh-km/zi	20.342	20.342	11.421
	Taxi	veh-km/zi	44.418	44.418	41.493
	Bicicleta	per-km/zi	2.711	2.619	5.906
	Mers pe jos	per-km/zi	118.611	114.572	115.789
	Transport public	per-km/zi	23.499	33.632	112.520

## **12.1.2.**

### **Analiza financiara**

Analiza financiara s-a realizat pe baza ghidurilor, normelor si reglementarilor in vigoare la nivel national, conformandu-se de asemenea, si cu recomandarile Comisiei Europene privind acest tip de analiza.

Analiza financiara are ca scop ilustrarea viabilitatii si rentabilitatii financiare a scenariilor propuse. Acest capitol este structurat corespunzator pentru a oferi informatiile necesare asupra costurilor de investitie, veniturilor proiectului, indicatorilor de rentabilitate financiara, sustenabilitatii si identificarii surselor de finantare.

Din perspectiva planului de actiune al PMUD, analiza financiara urmareste cu precadere identificarea potentiilor surse de finantare, precum si evaluarea necesarului financiar, care trebuie bugetat pentru sustinerea investitiilor in proiecte de mobilitate durabila.

Totodata, sunt evaluati si indicatorii de rentabilitate financiara, care vor arata modul in care scenariile depind de finantare si suport bugetar.

Analiza financiara este un instrument care permite municipalitatii sa anticipeze efortul financiar presusupus de planul de actiune al PMUD si permite orientarea catre resurse financiare disponibile pentru implementarea acestuia, diferite de bugetul propriu local. Pe de alta parte, permite ilustrarea unei imagini strategice asupra efortului financiar necesar pentru sustinerea investitiilor in sectorul de transport dupa implementare.

#### **12.1.2.1. Metodologie generala**

##### **Scopul analizei financiare**

Scopul principal al analizei financiare este evaluarea profitabilitatii si sustenabilitatii financiare a proiectului din punctul de vedere al beneficiarilor/operatorilor proiectului.

Aceasta se face prin analizarea fluxului de numerar al proiectului, care include atat iesirile de numerar, in termenii investitiilor si costurilor de intretinere si operare cat si intrarile de numerar, in termenii surselor de finantare si veniturilor. Aceste intrari si iesiri nu trebuie confundate cu fluxurile de numerar contabile. Fluxurile de numerar din analiza financiara nu includ amortizarea, rezervele si alte elemente de contabilitate care nu corespund fluxurilor reale din analiza economica.

Analiza financiara cuprinde urmatorii pasi:

- Stabilirea costurilor totale de investitie pentru fiecare scenariu si repartizarea acestora pe perioada de analiza a costurilor
- Estimarea costurilor totale de operare si a veniturilor din exploadare, pentru perioada de analiza a fiecarui scenariu
- Calcularea indicatorilor de rentabilitate a investitiei: FNPV(C) (Financial Net Present Value) si FIRR(C) (Financial Internal Rate of Revenue)
- Identificarea surselor de finantare si analiza fondului nerambursabil UE, pentru fiecare scenariu, pe durata de analiza a acestora

- Verificarea sustenabilitatii financiare pe toata durata de analiza a PMUD
- Calcularea indicatorilor de rentabilitate financiara a capitalului, din perspectiva contributiei proprii la proiect: FNPV(K) si FIRR(K).

### **Metodologie si valori specifice**

**Metodologia utilizata** pentru determinarea indicatorilor de rentabilitate FNPV si FIRR este DCF (Discounted Cash Flow), care presupune urmatoarele ipoteze:

- sunt luate in considerare numai intrarile si iesirile de numerar (nu se considera amortizarea, rezervele si alte elemente de contabilitate);
- determinarea fluxurilor de numerar se bazeaza pe metoda incrementalala, care reprezinta diferența costurilor si veniturilor intre scenariul „a nu face nimic” si scenariul considerat.
- agregarea cash flow-urilor pe durata diferitilor ani necesita adoptarea unei rate financiare de actualizare adevarata pentru calcularea valorii nete prezente financiare a fluxurilor de numerar viitoare.

### **Stabilirea ratei de actualizare financiare**

Pentru calculul practic de actualizare a fluxului de numerar se utilizeaza factorul de actualizare cu care se multiplica fluxul de numerar anual. In realizarea analizei financiare a prezentului proiect s-a considerat o rata de actualizare de 5%, conform articolul 19 al Reglementarii nr.480/2014 pentru perioada de finantare 2014-2020.

Factorul finanziar de actualizare  $a_t$  se calculeaza astfel:

$$a_t = \frac{1}{(1+i)^n}$$

in care:

- $i$  este rata financiara anuala de actualizare
- $n$  este numarul de ani aferent perioadei de referinta.

### **Specificarea perioadei de referinta**

In cadrul analizei cost beneficiu perioada pe care se analizeaza fiecare scenariu este diferita de durata de viata fizica sau economica, fiind denumita perioada de referinta sau orizontul de timp.

Perioada de referinta (orizontul de analiza) este numarul de ani pentru care se fac previziunile fluxului de numerar.

Perioada de referinta depinde de sectorul in care se realizeaza investitia si nu poate depasi durata pentru care proiectul este util din punct de vedere economic. Perioada de

referinta are un impact extrem de mare asupra valorii indicatorilor de rentabilitate utilizati in Analiza Cost Beneficiu. In acest caz, perioada de referinta a fost considerata 25 ani, pornind de la tabelul din Anexa I al Reglementarii 480/2014 cu privire la stabilirea perioadelor de referinta pe sectoare.

### **Valoarea reziduala a investitiei**

Valoarea reziduala a investitiei reprezinta valoarea investitiei la sfarsitul perioadei de referinta. Valoarea reziduala este luata in considerare pentru calcularea indicatorilor financiari ai investitiei si ai capitalului doar daca ea corespunde unui flux real pentru investitor. In acest caz, se considera ca scenariile **NU** vor avea o valoare reziduala la finele perioadei de analiza, tinand cont de specificul acestora.

#### **12.1.2.2. Costurile financiare ale scenariilor**

Costurile financiare ale scenariilor sunt preluate din evaluările realizate in Planul de mobilitate urbana, pe baza descrierilor tehnice ale fiecarui proiect si a costurilor unitare bazate pe experiente anterioare si proiecte similare. Aceste costuri au fost prezentate pentru proiectele aferente fiecarui scenariu in tabelul din cap.1.2 al Analizei cost-beneficiu.

Sumarizand, costurile celor doua scenarii sunt:

Scenariu	Cost (euro)
1	6.139.000
2	179.102.400

Pentru a avea o imagine detaliata asupra costurilor de investitie, acestea sunt detaliate pornind de la expresia lor agregata si exprimata in lei/an. Rata de schimb euro-leu este de 4,5637 (curs BNR aferent lunii iunie 2017). Costurile de investitie sunt reprezentate numai pe durata realizarii acestor investitii, respectiv perioada 2017-2030.

Perioada	Ani	Cost (lei/an)	Cost (lei/an)
		Scenariu 1	Scenariu 2
1	2017	28.016.554	317.026.211
2	2018	0	289.580.119
3	2019	0	55.923.243
4	2020	0	50.591.320
5	2021	0	26.101.365
6	2022	0	26.101.365

7	2023	0	26.101.365
8	2024	0	3.706.376
9	2025	0	3.706.376
10	2026	0	3.706.376
11	2027	0	3.706.376
12	2028	0	3.706.376
13	2029	0	3.706.376
14	2030	0	3.706.376
Total		28.016.554	817.369.623

Din punct de vedere al costurilor de exploatare si menenanță aferente scenariilor considerate acestea s-au considerat a se ridica la o valoare anuală financiară de 2% din costurile totale de investiție, tinând cont de tipurile de investiții, necesitatea de întreținere curentă și cheltuielile de investiție.

Prin urmare, costurile de exploatare și menenanță considerate în calculul financiar sunt prezentate tabelar mai jos:

Perioada	An	Cost (lei/an) Scenariu 1	Cost (lei/an) Scenariu 2
1	2017	560.331	6.340.524
2	2018	560.331	12.132.127
3	2019	560.331	13.250.591
4	2020	560.331	14.262.418
5	2021	560.331	14.784.445
6	2022	560.331	15.306.472
7	2023	560.331	15.828.500
8	2024	560.331	15.902.627
9	2025	560.331	15.976.755
10	2026	560.331	16.050.882
11	2027	560.331	16.125.010
12	2028	560.331	16.199.137
13	2029	560.331	16.273.265

14	2030	560.331	16.347.392
15	2031	560.331	16.347.392
16	2032	560.331	16.347.392
17	2033	560.331	16.347.392
18	2034	560.331	16.347.392
19	2035	560.331	16.347.392
20	2036	560.331	16.347.392
21	2037	560.331	16.347.392
22	2038	560.331	16.347.392
23	2039	560.331	16.347.392
24	2040	560.331	16.347.392
25	2041	560.331	16.347.392
<b>Total</b>		<b>14.008.277</b>	<b>384.601.464</b>

#### **12.1.2.3. Veniturile financiare ale scenariilor**

Veniturile financiare ale scenariilor sunt date de incasarile generate de proiectele care alcatuiesc scenariile si se refera la:

- Incasari din realizarea serviciului de transport public
- Incasari din realizarea serviciilor de inchirieri biciclete/vehicule electrice
- Incasari din gestionarea sistemului de parcare.

In tabelul de mai jos, sunt prezentate principalele elemente de calcul ale veniturilor, in functie de scenariu si de anul analizat, conform proiectelor aferente fiecarui scenariu si perioadei de implementare a acestora, precum si pe baza rezultatelor obtinute din modelul de transport.

Scenarii	2017			2023			2030		
	Locuri parcare (rezidentiala/publica)	Calatorii transport public	Inchirieri bike-sharing	Locuri parcare (rezidentiala/publica)	Calatorii transport public	Inchirieri bike-sharing	Locuri parcare (rezidentiala/publica)	Calatorii transport public	Inchirieri bike-sharing
S1	8.668	15.776	0	8.668	14.233	0	8.668	11.362	0
S2	8.668	15.776	0	13.132	31.373	125	15.848	45.008	244

Pentru calcul veniturilor se considera urmatoarele valori unitare financiare:

- Costul mediu al unei calatorii cu transportul public – 2 lei/calatorie; abonament 40 lei/luna
- Costul inchirierii unui loc de parcare anual – 25 lei/an (parcare rezidentiala), 720 lei/an parcare supraetajata, respectiv: 1 leu/ora (parcare publica) – majorat la 1,5 leu/ora dupa 2018; pentru schema utilizarii parcarilor publice cu plata, se considera o ocupare medie de 4 ore/zi, 300 zile/an.
- Costul inchirierii unei biciclete – 5 lei/ora (bazat pe experiente similare in orase europene medii cu scheme de bike-sharing); pentru schema de bike-sharing propusa, se considera un numar mediu de 37.500 inchirieri pe an (echivalent pentru o medie de 1 ora inchirieri/zi pentru o bicicleta, 300 zile/an).

Astfel, veniturile rezultate au urmatoarele valori, marcate prin diferenta fata de valorile corespunzatoare scenariului S0:

Scenarii	2017			2023			2030		
	Parcari	Calatorii transport public	Inchirieri bike-sharing	Parcari	Calatorii transport public	Inchirieri bike-sharing	Parcari	Calatorii transport public	Inchirieri bike-sharing
S1	0	0	0	0	275.925	0	0	667.485	0
S2	0	0	0	1.653.360	12.088.935	187.500	2.325.480	23.768.895	365.384

#### 12.1.2.4. Indicatorii financiari ai scenariilor

Dupa colationarea costurilor totale de investitie, costurilor totale de operare si a veniturilor, urmatoarea etapa a analizei financiare consta in calcularea indicatorilor rentabilitatii financiare a capitalului investit si a sustenabilitatii financiare a fondurilor din cadrul proiectelor.

Pentru evaluarea indicatorilor financiari s-au folosit urmatoarele ipoteze de calcul:

- Rata de actualizare – 5%
- Rata de schimb valutar – 4,5637 lei/euro, conform cursului mediu BNR pentru luna iunie 2017.

Indicatorii financiari ai investitiei sunt calculati pe baza urmatoarelor elemente:

- costul investitiei
- rata de actualizare
- perioada de referinta
- preturi utilizate
- venituri si cheltuieli.

Pentru calcularea indicatorilor financiari ai capitalului au fost luate in considerare fluxurile financiare de venituri si cheltuieli.

#### Valoarea prezenta neta financiara (FNPV)

Valoarea prezenta neta financiara este calculata prin actualizarea fluxului de numerar generat de proiect pe perioada de referinta a investitiei, cu o rata de actualizare egala cu costul capitalului.

Perioada pentru care se calculeaza FNPV este egala cu perioada de referinta stabilita pentru investitie, care include si perioada de executie.

Valoarea prezenta neta financiara este definita prin formula:

$$FNPV = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+i)^n}$$

unde:

- este fluxul de numerar la momentul  $t$
- este factorul financiar de actualizare pentru anul  $t$
- $i$  este rata financiara de actualizare.

Conditia de viabilitate financiara este ca valoarea acestui indicator sa fie pozitiva.

## Rata financiara interna de rentabilitate (FIRR)

Se defineste ca rata de actualizare pentru care valoarea actualizata a intrarilor de numerar viitoare generate de investitie egaleaza costul acesteia. Rata interna de rentabilitate financiara este valoarea lui  $i$  pentru care valoarea prezenta neta este egala cu zero. Cu alte cuvinte valoarea lui FIRR se obtine prin rezolvarea ecuatiei urmatoare:

$$FNPV = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+i)^n} = 0$$

FIRR nu este exprimata in unitati, fiind un procent.

Conditia de rentabilitate financiara este ca valoarea acestui indicator sa fie mai mare decat costul capitalului (rata de actualizare).

**Indicatorii financiari ai proiectului** sunt prezentati in tabelul de mai jos:

Indicatorii proiectului	Scenariul 1	Scenariul 2	Concluzie
<b>Indicatorii financiari ai investitiei</b>			
Rata interna de rentabilitate financiara FIRR (C) - %	- 10%	- 4%	Nu este indeplinita conditia de rentabilitate financiara a investitiei, deoarece FIRR(C) < 5%  Scenariile nu sunt rentabile financiar - necesita sustinere financiara.
Valoarea actualizata neta financiara FNPV (C) - lei	- 28.509.762	- 630.424.040	Nu este indeplinita conditia ca FNPV sa fie pozitiv.  Veniturile nete nu au capacitatea de a acoperi costurile scenariilor - scenariile necesita sustinere financiara.
<b>Indicatorii financiari ai capitalului</b>			
Rata interna de rentabilitate financiara FIRR(K) - %	- 10%	0%	Scenariile nu sunt profitabile financiar din punct de vedere al capitalului propriu / national investit, fara a fi luata in calcul contributia nerambursabila a fondurilor structurale.
Valoarea actualizata neta financiara FNPV(K) - lei	- 28.509.762	- 70.829.809	

Analiza rentabilitatii este realizata utilizandu-se indicatorii de performanta FNPV(C) si FIRR(C), care nu depind de valoarea fondurilor UE. Dupa cum se observa din valorile obtinute, scenariile nu respecta principiile de rentabilitate ( $FNPV>0$ ,  $FIRR>5\%$ ), ceea ce indica faptul ca proiectul necesita sprijin financiar si este eligibil pentru obtinerea de fonduri UE.

Pentru determinarea efectului grantului UE asupra rentabilitatii financiare a capitalului investit de entitati nationale sunt calculati indicatorii FNPV(K) si FIRR (K). Valorile acestora sunt mai mari decat cele referitoare la costul total de investitie (C), ca rezultat al nevoii de angajare a unui capital limitat, datorita asigurarii grantului UE.

#### **12.1.2.5. Sustenabilitatea scenariilor**

Analiza sustenabilitatii scenariilor arata modul in care in perioada de referinta a acestora, sursele de finantare vor egala platile an dupa an. Durabilitatea financiara a scenariilor a fost evaluata prin verificarea fluxului de numerar cumulat (neactualizat).

Pentru determinarea fluxului de numerar net cumulat au fost luate in considerare:

- costurile de investitie (eligibile si neeligibile);
- costurile de operare;
- veniturile aduse de fiecare scenariu;
- toate sursele de finantare pentru investitie si operare care cuprind:
- contributia UE;
- contributia nationala.

Pentru ca o investitie sa fie sustenabila trebuie ca fluxul de numerar cumulat, calculat pentru fiecare al perioadei de referinta sa fie pozitiv.

Fluxul de numerar cumulat se calculeaza prin insumarea fluxului din anul respectiv cu cel din anul precedent. Din analiza sustenabilitatii financiare a scenariilor rezulta ca acestea au asigurata durabilitatea financiara doar in cazul sustinerii anuale de la buget cu o valoare care sa acopere cheltuielile, obtinandu-se astfel un flux net de numerar egal cu 0 pentru fiecare an al perioadei de analiza.

Tabelele de mai jos prezinta fluxul de numerar pentru fiecare scenariu.

<b>SCENARIUL 1</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Cost investitie	28.016.554	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
<b>COST TOTAL</b>	<b>28.576.885</b>	<b>560.331</b>							
Venituri din parcari	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri transport public	0	0	55.185	110.370	165.555	220.740	275.925	303.904	334.721
Venituri din bike-sharing	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>VENITURI TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55.185</b>	<b>110.370</b>	<b>165.555</b>	<b>220.740</b>	<b>275.925</b>	<b>303.904</b>	<b>334.721</b>
Venit incasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	28.576.885	560.331	505.146	449.961	394.776	339.591	284.406	256.427	225.610
<b>FLUX DE NUMERAR</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>SCENARIUL 1</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
Cost investitie	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
<b>COST TOTAL</b>	<b>560.331</b>							

Venituri din parcari	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri transport public	368.662	406.045	447.219	492.568	667.485	700.859	735.902	772.697	
Venituri din bike-sharing	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>VENITURI TOTALE</b>	368.662	406.045	447.219	492.568	667.485	700.859	735.902	772.697	
Venit incasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	191.669	154.286	113.112	67.763	-107.154	-140.528	-175.571	-212.366	
<b>FLUX DE NUMERAR</b>	<b>0</b>								

SCENARIUL 1	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Cost investitie	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
<b>COST TOTAL</b>	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
Venituri din parcari	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri transport public	811.332	851.899	894.494	939.218	986.179	1.035.488	1.087.263	1.141.626
Venituri din bike-sharing	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>VENITURI TOTALE</b>	811.332	851.899	894.494	939.218	986.179	1.035.488	1.087.263	1.141.626
Venit incasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	-251.001	-291.568	-334.163	-378.887	-425.848	-475.157	-526.932	-581.295
<b>FLUX DE NUMERAR</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>SCENARIUL 2</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Cost investitie	317.026.211	289.580.119	55.923.243	50.591.320	26.101.365	26.101.365	26.101.365	3.706.376	3.706.376
Cost de operare	6.340.524	12.132.127	13.250.591	14.262.418	14.784.445	15.306.472	15.828.500	15.902.627	15.976.755
<b>COST TOTAL</b>	<b>323.366.735</b>	<b>301.712.246</b>	<b>69.173.834</b>	<b>64.853.738</b>	<b>40.885.810</b>	<b>41.407.837</b>	<b>41.929.865</b>	<b>19.609.004</b>	<b>19.683.131</b>
Venituri din parcari	0	0	330.672	661.344	992.016	1.322.688	1.653.360	1.735.925	1.822.614
Venituri transport public	0	0	2.417.787	4.835.574	7.253.361	9.671.148	12.088.935	13.314.777	14.664.921
Venituri din bike-sharing	0	0	37.500	75.000	112.500	150.000	187.500	206.250	226.875
<b>VENITURI TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.785.959</b>	<b>5.571.918</b>	<b>8.357.877</b>	<b>11.143.836</b>	<b>13.929.795</b>	<b>15.256.952</b>	<b>16.714.410</b>
Venit incasat de la buget pt.acoperirea cheltuielilor	323.366.735	301.712.246	66.387.875	59.281.820	32.527.933	30.264.001	28.000.070	4.352.052	2.968.721
<b>FLUX DE NUMERAR</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>SCENARIUL 2</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
Cost investitie	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	0	0	0
Cost de operare	16.050.882	16.125.010	16.199.137	16.273.265	16.347.392	16.347.392	16.347.392	16.347.392
<b>COST TOTAL</b>	<b>19.757.259</b>	<b>19.831.386</b>	<b>19.905.514</b>	<b>19.979.641</b>	<b>20.053.769</b>	<b>16.347.392</b>	<b>16.347.392</b>	<b>16.347.392</b>
Venituri din parcari	1.913.631	2.009.194	2.109.529	2.214.874	2.325.480	2.441.754	2.563.842	2.692.034
Venituri transport public	16.151.973	17.789.815	19.593.738	21.580.581	23.768.895	26.179.108	28.833.721	31.757.517

Venituri din bike-sharing	249.563	274.519	301.971	332.168	365.384	383.654	402.836	422.978
<b>VENITURI TOTALE</b>	<b>18.315.167</b>	<b>20.073.528</b>	<b>22.005.237</b>	<b>24.127.623</b>	<b>26.459.759</b>	<b>29.004.516</b>	<b>31.800.399</b>	<b>34.872.529</b>
Venit incasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	1.442.092	-242.142	-2.099.723	-4.147.982	-6.405.991	-12.657.123	-15.453.007	-18.525.137
<b>FLUX DE NUMERAR</b>	<b>0</b>							

<b>SCENARIUL 2</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>
Cost investitie	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	16.347.392	16.347.392	16.347.392	16.347.392	16.347.392	16.347.392	16.347.392	16.347.392
<b>COST TOTAL</b>	<b>16.347.392</b>							
Venituri din parcari	2.826.635	2.967.967	3.116.366	3.272.184	3.435.793	3.607.583	3.787.962	3.977.360
Venituri transport public	34.977.792	38.524.609	42.431.081	46.733.676	51.472.563	56.691.982	62.440.661	68.772.267
Venituri din bike-sharing	444.127	466.333	489.650	514.133	539.839	566.831	595.173	624.931
<b>VENITURI TOTALE</b>	<b>38.248.555</b>	<b>41.958.910</b>	<b>46.037.096</b>	<b>50.519.992</b>	<b>55.448.195</b>	<b>60.866.396</b>	<b>66.823.796</b>	<b>73.374.559</b>
Venit incasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	-21.901.162	-25.611.517	-29.689.704	-34.172.600	-39.100.803	-44.519.004	-50.476.403	-57.027.166
<b>FLUX DE NUMERAR</b>	<b>0</b>							

### 12.1.2.6. Surse de finantare

Sursele de finantare identificate, grupate pe scenarii, sunt prezentate mai jos:

#### Scenariul 1

Cod	Denumire proiect	Cost (Euro)	Sursa finantare identificata
P0	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere in Municipiul Slatina (proiecte angajate)	6.139.000	Bugetul de stat, Bugetul local

#### Scenariul 2

Cod	Denumire proiect	Cost (Euro)	Sursa finantare identificata
P0	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere in Municipiul Slatina (proiecte angajate)	6.139.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	3.185.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	11.744.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P1.3	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz	10.500.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	103.222.000	Programul Operational Infrastructura Mare 2014-2020, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice	25.000.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.2	Dezvoltarea unei retele de stati de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	2.900.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat,

			Bugetul local
P2.3	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	670.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	1.000.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete	600.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	1.100.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	11.172.400	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	1.500.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P4.1	Constructia de parcuri rezidentiale multi-etajate	9.900.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	760.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P4.3	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	2.700.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat,

			Bugetul local
P4.4	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	3.100.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	2.230.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	500.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P7.1	Campanii de educatie rutiera	210.000	Bugetul local
P7.2	Campanii de educatie rutiera	210.000	Bugetul local
P7.3	Campanii de educatie rutiera	210.000	Bugetul local
P7.4	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	50.000	Bugetul local
P7.5	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	100.000	Bugetul local
P7.6	Campanii de comunicare si marketing	560.000	Bugetul local
P7.7	Campanii de promovare a deplasarilor durabile	280.000	Bugetul local
P7.8	Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila	0	Bugetul local
P7.9	Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing	0	Bugetul local
P7.10	Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare	0	Bugetul local

Stabilirea surselor de finantare pentru fiecare scenariu, pe toata durata de analiza a acestuia, analizeaza sustenabilitatea financiara a investitiei, ceea ce inseamna ca investitia nu va risca sa ramana fara finantare in nici unul din anii perioadei de analiza.

Sursele de finantare sunt alcatuite din contributia UE prin POR 2014-2020, axa prioritara 4 - Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, prioritatea de investitii 4.1. Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor si contributia nationala.

Valoarea contributiei UE se determina pe baza procentului stabilit pentru axa prioritara 4, pentru care anumite proiecte din cadrul scenariilor pot fi eligibile.

Fluxul de numerar structurat pe cele doua surse de finantare pentru fiecare scenariu este prezentat in tabelele de mai jos.



SCENARIUL 1	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>SURSE DE FINANTARE</b>							
Cost total investitie	0	0	0	0	0	0	0
Fonduri europene	0	0	0	0	0	0	0
<b>Buget local, din care:</b>	<b>0</b>						
Costuri neeligibile	0	0	0	0	0	0	0
Costuri eligibile	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totalul investitiei</b>	<b>0</b>						

SCENARIUL 2	Valoare (lei)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cost total investitie	817.369.623						
Costuri neeligibile	128.509.228						
<b>Costuri eligibile</b>	<b>688.860.395</b>						
Rata diferenței de finanțare	100%						
Suma finantabila conform RDF	688.860.395						
Procent finanțare maxim	90%						
<b>SURSE DE FINANTARE</b>							
Cost total investitie	817.369.623	317.026.211	289.580.119	55.923.243	50.591.320	26.101.365	26.101.365
Fonduri europene	619.974.355	245.991.211	245.991.211	36.110.755	31.414.708	20.155.490	20.155.490

<b>Buget local, din care:</b>	<b>197.395.268</b>	<b>71.035.000</b>	<b>43.588.908</b>	<b>19.812.488</b>	<b>19.176.612</b>	<b>5.945.875</b>	<b>5.945.875</b>
Costuri neeligibile	128.509.228	43.702.643	16.256.551	15.800.181	15.686.089	3.706.376	3.706.376
Costuri eligibile	68.886.039	27.332.357	27.332.357	4.012.306	3.490.523	2.239.499	2.239.499
<b>Totalul investitiei</b>	<b>817.369.623</b>	<b>317.026.211</b>	<b>289.580.119</b>	<b>55.923.243</b>	<b>50.591.320</b>	<b>26.101.365</b>	<b>26.101.365</b>

SCENARIUL 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>SURSE DE FINANTARE</b>								
Cost total investitie	26.101.365	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376
Fonduri europene	20.155.490	0	0	0	0	0	0	0
<b>Buget local, din care:</b>	<b>5.945.875</b>	<b>3.706.376</b>						
Costuri neeligibile	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376	3.706.376
Costuri eligibile	2.239.499	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totalul investitiei</b>	<b>26.101.365</b>	<b>3.706.376</b>						

### **12.1.3. Analiza economica**

Analiza economica s-a realizat pe baza ghidurilor, normelor si reglementarilor in vigoare la nivel national, conformandu-se de asemenea, si cu recomandarile Comisiei Europene privind acest tip de analiza.

Analiza economica are ca scop ilustrarea viabilitatii si rentabilitatii economice a fiecarui scenariu propus, prin determinarea contributiei nete pozitive asupra bunastarii economice totale. Analiza economica transforma costurile si beneficiile unui proiect/scenariu intr-o unitate monetara comună si compara nivelul beneficiilor cu nivelul costurilor. Pentru efecte ale proiectelor care nu au o valoare de piata directa (de exemplu, economii de timp, reducerea emisiilor si poluarea locala) este necesara convertirea beneficiilor si costurilor in valori financiare, utilizand metodele prezentate mai jos.

Acest capitol este structurat corespunzator pentru a oferi informatiile necesare asupra costurilor economice de investitie, beneficiilor socio-economice ale proiectului si indicatorilor de rentabilitate economica.

#### **12.1.3.1. Metodologie generala**

Pentru a evalua beneficiile si a calcula principalii indicatori ai analizei economice, a fost realizat un instrument de calcul de tip tabelar.

Analiza economica este realizata utilizand metoda incrementală, care reprezinta diferența costurilor si beneficiilor intre situatia fara proiect si situatia cu proiect. Aceasta consta in parcurgerea etapelor de mai jos:

- ajustarea de la preturile de piata la preturile economice
- monetizarea impacturilor din afara pietei
- includerea efectelor suplimentare indirekte - daca se considera necesar
- calcularea indicatorilor de performanta economica

Analiza economica realizata tine seama de urmatoarele beneficii:

- economii de timp
- economii ale costului de operare al vehiculelor
- economii rezultate din imbunatatirea sigurantei rutiere
- economii rezultate din imbunatatirea calitatii aerului
- beneficii rezultate din imbunatatirea aspectului urban al zonei.

Principalele ipoteze de lucru sunt:

- perioada de referinta – 25 de ani, consistenta cu cea pentru analiza financiara

- rata de actualizare – 5%, consistenta cu setul de date de referinta ale Comisiei europene
- taxa pe valoarea adaugata este exclusa din analiza economica
- factorul de conversie economica este de 0,97, calculat pe baza CIF – importul de bunuri si servicii si FOB - exportul de bunuri si servicii (sursa: INSSE)
- rata de schimb valutar este de 4,5637, avand ca sursa cursul mediu BNR pentru iunie 2017
- factorul de anualizare este considerat 300, tinand cont de variatiile saptamanale.

#### **12.1.3.2. Beneficii economice**

##### **Economia de timp**

Reducerea timpilor de parcurs constituie un element foarte important care se reflecta in analiza cost-beneficiu. Pentru majoritatea proiectelor reducerea globala a duratei calatoriei este pozitiva, modificarea timpilor de parcurs fiind generata direct de proiectul de infrastructura. Pot fi generate economii de timp suplimentare in mod indirect in cazul in care calatoriile sunt deviate de pe modul rutier si prin urmare nivele de trafic existente si congestia se reduc.

Pentru a calcula economiile de timp se considera indicatorii de performanta ai retelei, prezentati in tabelele de mai jos.

			Durata totala de deplasare (h/zi)		
An	Mod		Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
2017	Auto	veh - ore/zi	10.158	10.158	-
	Veh marfa	veh - ore/zi	487	487	-
	Taxi	veh - ore/zi	904	904	-
2023	Auto	veh - ore/zi	13.150	12.946	10.901
	Veh marfa	veh - ore/zi	630	620	457
	Taxi	veh - ore/zi	1.170	1.152	1.096
2030	Auto	veh - ore/zi	17.264	17.072	12.514
	Veh marfa	veh - ore/zi	827	818	435
	Taxi	pers - ore/zi	1.536	1.519	1.344

		<b>Totalul matricelor de cerere</b>			
<b>An</b>	<b>Mod</b>		<b>Scenariul 0 A nu face nimic</b>	<b>Scenariul 1</b>	<b>Scenariul 2</b>
2017	Bicicleta	Pers	1.227	1.227	-
	Mers pe jos	Pers	67.486	67.486	-
	Transport public	Pers	15.776	15.776	-
2023	Bicicleta	Pers	1.484	1.459	1.949
	Mers pe jos	Pers	81.609	80.219	80.894
	Transport public	Pers	12.818	14.233	31.373
2030	Bicicleta	Pers	1.795	1.734	2.715
	Mers pe jos	Pers	98.717	95.355	96.368
	Transport public	Pers	7.939	11.362	45.008

			<b>Durata medie a unei deplasari (min/deplasare)</b>		
<b>An</b>	<b>Mod</b>		<b>Scenariul 0 A nu face nimic</b>	<b>Scenariul 1</b>	<b>Scenariul 2</b>
2017	Bicicleta	Min/depl	9,1	9,1	-
	Mers pe jos	Min/depl	16,0	16,0	-
	Transport public	Min/depl	8,7	8,7	-
2023	Bicicleta	Min/depl	10,07	9,54	9,06
	Mers pe jos	Min/depl	16,02	16,02	16,02
	Transport public	Min/depl	9,12	8,98	8,03
2030	Bicicleta	Min/depl	11,33	10,07	9,32
	Mers pe jos	Min/depl	16,02	16,02	16,02
	Transport public	Min/depl	9,73	9,63	7,03

Prin urmare pentru cele doua scenarii, beneficiile legate de economia de timp sunt:

- Economia de timp a utilizatorilor de vehicule – rezultata din produsul dintre diferența dintre duratele anuale globale de deplasare și valoarea monetară a timpului
- Economia de timp a pietonilor și biciclistilor - rezultata din produsul dintre diferența dintre duratele anuale medii de deplasare și valoarea monetară a timpului.

Pentru calculul valorii timpului s-au folosit următoarele elemente:

- Economia anuală de timp (h/zi), calculată pentru anii 2017, 2023 și 2030 ca produs dintre economia zilnică de timp și factorul de anualizare
- Valoarea monetară a timpului (lei/h) (conform „*Master Plan General de Transport pentru Romania. Ghidul National de Evaluare a Proiectelor in Sectorul de Transporturi si Metodologia de Prioritzare a Proiectelor din cadrul Master Planului. Volumul 2. Partea C. Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice si Financiare si a Analizei de Risc*”)
- Factorul de creștere al valorii timpului, evaluat la 70% din creșterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Valorile monetare ale economiilor de timp sunt prezentate în tabelul de mai jos.

An	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
<b>2017</b>	0	0	0	0
<b>2018</b>	0	759.005	0	688.440
<b>2019</b>	0	1.557.432	0	1.345.368
<b>2020</b>	0	2.396.818	0	1.971.868
<b>2021</b>	0	3.283.448	0	2.572.668
<b>2022</b>	0	4.216.933	0	3.146.740
<b>2023</b>	0	5.199.174	0	3.694.956
<b>2024</b>	0	6.041.960	0	4.089.436
<b>2025</b>	0	7.027.364	0	4.529.902
<b>2026</b>	0	8.180.759	0	5.022.276
<b>2027</b>	0	9.532.273	0	5.573.322

Ani	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
<b>2028</b>	0	11.117.732	0	6.190.769
<b>2029</b>	0	12.979.790	0	6.883.460
<b>2030</b>	0	15.169.294	0	7.661.524
<b>2031</b>	0	17.091.524	0	8.221.315
<b>2032</b>	0	19.256.611	0	8.821.675
<b>2033</b>	0	21.695.390	0	9.465.627
<b>2034</b>	0	24.440.982	0	10.155.733
<b>2035</b>	0	27.533.890	0	10.896.095
<b>2036</b>	0	31.018.333	0	11.690.483
<b>2037</b>	0	34.944.213	0	12.542.958
<b>2038</b>	0	39.367.850	0	13.457.894
<b>2039</b>	0	44.352.810	0	14.440.002
<b>2040</b>	0	49.970.842	0	15.494.355
<b>2041</b>	0	56.302.930	0	16.626.411

### **Economia costului de operare al vehiculului**

Economiile costului de operare al vehiculului au la baza diminuarea consumului ca urmare a evolutiei crescatoare a vitezei de deplasare ca urmare a implementarii proiectului.

Costul de operare al vehiculelor este constituit din doua componente majore si anume costul aferent combustibilului consumat si costul generat de alte elemente exceptand combustibilul.

Cele doua componente de cost se evaluateaza pentru fiecare tip de vehicul, distanta parcursa in functie de viteza de deplasare.

Functiile utilizate in calculul celor doua componente sunt:

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

$$C = e + \frac{f}{V}$$

Unde: L – consumul de combustibil

V – viteza

C – costul elementelor exceptand combustibilul.

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

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Reducerea anuala a prestatiei calculata pentru toate mijloacele motorizate de deplasare, evaluata ca pentru anii 2017, 2023 si 2030 ca produs dintre reducerea zilnica de a prestatiei (vehxkm/zi) si factorul de anualizare
- Valoarea unitara a economiei costului de operare
- Factorul de crestere al valorii timpului, evaluat la 100% din cresterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Reducerea zilnica a prestatiei este determinata ca diferența dintre distantele globale parcuse rezultate din modelul de transport si prezentate in tabelele aferente capitolului 4.

Beneficiile rezultate din economia costului de operare ale vehiculelor sunt prezentate tabelar mai jos.

Ani	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2017	0	0	0	0
2018	0	1.568.912	0	1.423.050
2019	0	3.188.657	0	2.754.482
2020	0	4.860.940	0	3.999.108
2021	0	6.580.965	0	5.156.358
2022	0	8.361.811	0	6.239.712
2023	0	10.200.547	0	7.249.338
2024	0	11.414.201	0	7.725.580
2025	0	12.773.763	0	8.234.081
2026	0	14.420.947	0	8.853.211
2027	0	16.143.031	0	9.438.496

Ani	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
<b>2028</b>	0	18.072.854	0	10.063.641
<b>2029</b>	0	20.235.713	0	10.731.431
<b>2030</b>	0	22.660.015	0	11.444.848
<b>2031</b>	0	24.695.516	0	11.878.965
<b>2032</b>	0	26.526.289	0	12.151.999
<b>2033</b>	0	28.493.346	0	12.431.552
<b>2034</b>	0	30.606.875	0	12.717.789
<b>2035</b>	0	32.877.832	0	13.010.875
<b>2036</b>	0	35.317.992	0	13.310.980
<b>2037</b>	0	37.940.019	0	13.618.280
<b>2038</b>	0	40.757.525	0	13.932.955
<b>2039</b>	0	43.785.150	0	14.255.189
<b>2040</b>	0	47.038.632	0	14.585.170
<b>2041</b>	0	50.534.895	0	14.923.094

### **Beneficiul economic al imbunatatirii sigurantei deplasarilor**

Din punct de vedere al sigurantei deplasarilor, aceasta se evalueaza prin prisma reducerii prestatiei rutiere si a coeficientilor unitari cu privire la aparitia accidentelor si numarul persoanelor accidentate. Conform statisticilor rutiere media accidentelor anuale este de 92 de accidente/an pe o perioada de analiza de 5 ani, cu un numar mediu de 107 raniti. Aceasta statistica este raportata la o prestatie medie anuala de circa 195 milioane vehicule x km.

Prin urmare reducerea prestatiei anuale conduce la urmatoarele reduceri din prisma numarului de accidente, pe termen lung (2030):

Scenariu	Scenariul 1	Scenariul 2
Reducerea prestatiei rutiere – veh x km – termen lung	0	37.450.698
Reducere numar de accidente – termen lung	0	18 accidente

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Reducerea anuala a prestatiei, evaluata ca produs dintre reducerea zilnica de a prestatiei rutiere si factorul de anualizare (vehiculexkm/an)
- Coeficient de producere a accidentelor si proportia acestora
- Valoarea unitara a costului unui accident (lei/accident)
- Factorul de crestere al valorii indicatorului, evaluat la 100% din cresterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Beneficiile asociate proiectelor cu privire la accidente sunt calculate, cuantificate financiar si introduce in analiza cost-beneficiu. Valoarea monetara asociata evitarii unui accident se leaga atat de costurile directe asociate accidentului, cat si de costurile economice indirecte.

Pentru determinarea beneficiului economic, diferentei inregistrate in numarul accidentelor i se vor aplica valorile monetare adevcate, in functie de gravitatea accidentului.

Beneficiile rezultate din imbunatatirea sigurantei deplasarilor urbane sunt prezentate tabelar mai jos.

Ani	Siguranta (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Siguranta (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Siguranta (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Siguranta (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
<b>2017</b>	0	0	0	0
<b>2018</b>	0	501.733	0	455.086
<b>2019</b>	0	1.040.694	0	898.991
<b>2020</b>	0	1.618.956	0	1.331.919
<b>2021</b>	0	2.243.225	0	1.757.626
<b>2022</b>	0	2.913.949	0	2.174.434
<b>2023</b>	0	3.633.811	0	2.582.482
<b>2024</b>	0	4.152.450	0	2.810.542
<b>2025</b>	0	4.745.178	0	3.058.784
<b>2026</b>	0	5.422.588	0	3.328.998
<b>2027</b>	0	6.196.791	0	3.623.135
<b>2028</b>	0	7.081.631	0	3.943.317
<b>2029</b>	0	8.092.935	0	4.291.856

An	Siguranta (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Siguranta (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Siguranta (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Siguranta (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
<b>2030</b>	0	9.248.797	0	4.671.271
<b>2031</b>	0	10.276.398	0	4.943.123
<b>2032</b>	0	11.408.367	0	5.226.305
<b>2033</b>	0	12.654.141	0	5.520.960
<b>2034</b>	0	14.022.525	0	5.826.649
<b>2035</b>	0	15.525.505	0	6.143.970
<b>2036</b>	0	17.174.770	0	6.472.990
<b>2037</b>	0	18.982.854	0	6.813.750
<b>2038</b>	0	20.963.179	0	7.166.260
<b>2039</b>	0	23.130.104	0	7.530.498
<b>2040</b>	0	25.498.961	0	7.906.410
<b>2041</b>	0	28.086.110	0	8.293.906

### **Beneficiul economic al imbunatatirii calitatii aerului**

Imbunatatirea calitatii aerului este evaluata prin estimarea distantei totale de deplasare si valorizarea diferentei de prestatie rutiera anuala, tinand cont de valorile unitare ale imbunatatirii calitatii aerului recomandate la nivel national.

Costurile aferente poluarii aerului sunt cauzate de emisiile de poluanti cu diverse efecte.

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Reducerea anuala a prestatiei, evaluata ca produs dintre reducerea zilnica de a prestatiei rutiere si factorul de anualizare (vehiculexkm/an)
- Valoarea unitara a beneficiilor rezultate din imbunatatirea calitatii aerului (lei/vehiculxkm)
- Factorul de crestere al valorii indicatorului, evaluat la 100% din cresterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Beneficiile rezultate datorita imbunatatirii calitatii aerului sunt prezentate tabelar mai jos.

An	Imbunatatirea calitatii aerului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Imbunatatirea calitatii aerului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Imbunatatirea calitatii aerului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Imbunatatirea calitatii aerului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
<b>2017</b>	0	0	0	0
<b>2018</b>	0	14.896.421	0	13.511.493
<b>2019</b>	0	30.898.156	0	26.690.989
<b>2020</b>	0	48.066.716	0	39.544.606
<b>2021</b>	0	66.601.242	0	52.183.816
<b>2022</b>	0	86.515.013	0	64.558.835
<b>2023</b>	0	107.887.682	0	76.673.761
<b>2024</b>	0	123.564.974	0	83.633.638
<b>2025</b>	0	141.496.980	0	91.210.215
<b>2026</b>	0	162.007.367	0	99.458.470
<b>2027</b>	0	185.466.286	0	108.438.296
<b>2028</b>	0	212.297.060	0	118.214.947
<b>2029</b>	0	242.983.826	0	128.859.511
<b>2030</b>	0	276.235.773	0	139.517.836
<b>2031</b>	0	307.353.742	0	147.842.405
<b>2032</b>	0	341.657.748	0	156.517.351
<b>2033</b>	0	379.437.451	0	165.547.303
<b>2034</b>	0	420.964.191	0	174.919.317
<b>2035</b>	0	466.605.350	0	184.651.581
<b>2036</b>	0	516.720.158	0	194.746.393
<b>2037</b>	0	571.694.004	0	205.205.198
<b>2038</b>	0	631.939.794	0	216.028.537
<b>2039</b>	0	697.899.345	0	227.216.001
<b>2040</b>	0	770.044.782	0	238.766.176
<b>2041</b>	0	848.879.937	0	250.676.598

### **Beneficiul economic al imbunatatirii calitatii mediului urban**

Imbunatatirea calitatii mediului urban este evidențiată prin valorizarea perceptiei utilizatorilor retelei de transport în raport cu propunerile considerate și categoriile de

utilizatori considerate – pietoni, biciclisti, pasageri ai transportului public si utilizatori individuali de autoturism.

Cuantificarea beneficiilor utilizatorilor de transport este realizata prin intermediul unor factori bazati pe deplasare, tinand cont de imbunatatirea calitatii deplasarilor, Valoarea lor este determinata pe baza cercetarilor de piata si experientelor similare legate de valoarea pe care e dispusa un utilizator sa o plateasca pentru imbunatatirea unei deplasari. Factorii si valorile unitare de calcul sunt standardizate la nivel international si au fost echivalate la valorile si preturile din Romania pentru anul de baza 2017.

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Numarul total al deplasarilor realizate de utilizatorii de transport pe categoriile considerate in modelul de transport
- Valoarea unitara a beneficiilor rezultate din imbunatatirea calitatii mediului (lei/deplasare)
- Factorul de crestere al valorii indicatorului, evaluat la 100% din cresterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Beneficiile rezultate din imbunatatirea calitatii mediului sunt prezentate tabelar mai jos.

An	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2017	4.697.845	6.401.136	4.474.138	6.083.274
2018	4.838.780	8.983.647	4.388.916	8.113.594
2019	4.983.943	12.608.061	4.474.138	6.096.320
2020	5.133.462	17.694.730	4.388.916	8.148.433
2021	5.287.465	24.833.593	4.305.318	10.891.317
2022	5.446.089	34.852.601	4.223.312	14.557.498
2023	5.609.472	48.913.734	4.142.867	19.457.770
2024	5.777.754	50.600.859	4.063.956	26.007.547
2025	5.951.085	52.346.176	3.986.547	34.762.078
2026	6.129.616	54.151.692	3.910.612	34.248.653
2027	6.313.503	56.019.483	3.836.123	33.742.812

An	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Imbunatatirea calitatii mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
<b>2028</b>	6.502.906	57.951.698	3.763.052	33.244.441
<b>2029</b>	6.697.991	59.950.559	3.691.374	32.753.432
<b>2030</b>	6.898.928	62.018.364	3.621.061	32.269.674
<b>2031</b>	7.043.804	63.515.753	3.552.087	31.793.061
<b>2032</b>	7.191.723	65.049.296	3.484.428	31.323.488
<b>2033</b>	7.342.747	66.619.865	3.388.190	30.552.163
<b>2034</b>	7.496.943	68.228.354	3.294.611	29.799.832
<b>2035</b>	7.654.378	69.875.679	3.203.616	29.066.026
<b>2036</b>	7.815.118	71.562.778	3.115.135	28.350.290
<b>2037</b>	7.979.234	73.290.610	3.029.097	27.652.179
<b>2038</b>	8.146.796	75.060.160	2.945.436	26.971.258
<b>2039</b>	8.317.877	76.872.434	2.864.085	26.307.105
<b>2040</b>	8.492.550	78.728.464	2.784.981	25.659.306
<b>2041</b>	8.670.892	80.629.307	2.708.062	25.027.459

#### 12.1.3.3. Costuri economice

Costurile aferente investitiei propuse se compun din urmatoarele componente:

- Costul investitiei
- Costuri de operare si intretinere

Prin urmare, costurile totale (investitie plus exploatare si mentenanța) actualizate considerate in calculul economic sunt prezentate tabelar mai jos:

An	Cost total Scenariul 1 (lei/an)	Cost total Scenariul 2 (lei/an)
<b>2017</b>	27.216.081	307.968.319
<b>2018</b>	508.237	273.661.901
<b>2019</b>	484.035	59.754.959
<b>2020</b>	460.986	53.355.331

Ani	Cost total Scenariul 1 (lei/an)	Cost total Scenariul 2 (lei/an)
<b>2021</b>	439.034	32.035.102
<b>2022</b>	418.128	30.899.166
<b>2023</b>	398.217	29.798.772
<b>2024</b>	379.254	13.272.146
<b>2025</b>	361.194	12.687.922
<b>2026</b>	343.995	12.129.243
<b>2027</b>	327.614	11.595.001
<b>2028</b>	312.013	11.084.135
<b>2029</b>	297.156	10.595.630
<b>2030</b>	283.005	10.128.516
<b>2031</b>	269.529	7.863.375
<b>2032</b>	256.694	7.488.929
<b>2033</b>	244.471	7.132.313
<b>2034</b>	232.829	6.792.679
<b>2035</b>	221.742	6.469.218
<b>2036</b>	211.183	6.161.160
<b>2037</b>	201.127	5.867.772
<b>2038</b>	191.549	5.588.354
<b>2039</b>	182.428	5.322.242
<b>2040</b>	173.741	5.068.802
<b>2041</b>	165.467	4.827.430

#### 12.1.3.4. Indicatori economici

Principalii indicatori economici sunt :

- Valoarea neta actualizata (VNA),
- Valoarea neta actualizata a beneficiilor (VNB)
- Valoarea neta actualizata a costurilor (VNC),
- Raportul beneficiu-cost (B/C).

Conditii de viabilitate economica:

- Valoarea VNB depaseste valoarea VNC ( $VNB > VNC$ )
- Valoarea neta actualizata este mai mare ca 0 ( $VNA > 0$ )
- Raportul beneficiu-cost este mai mare decat 1.0.

Indicatorii economici ai scenariilor analizate sunt prezentati mai jos:

Indicator economic	Scenariul 1	Scenariul 2
VNA (lei)	53.391.101	3.446.054.951
PVC (lei)	34.579.708	937.548.417
PVB (lei)	87.970.809	4.383.603.368
B/C	2,54	4,68

Conditii de viabilitate economica sunt indeplinite de ambele, insa tinand cont de valorile indicatorilor sensibil mai mari in cazul Scenariului 2, se recomanda acest scenariu ca fiind scenariul cu potentialul economic cel mai mare.

Din punct de vedere al beneficiilor actualizate (PVB), acestea au urmatoarea structura:

Beneficii actualizate(lei)	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 1	Scenariul 2
Economie de timp	0	185.183.279	0,00%	4,22%
Economie cost de operare	0	240.130.183	0,00%	5,48%
Imbunatatirea sigurantei deplasarilor	0	106.773.261	0,00%	2,44%
Imbunatatirea calitatii aerului	0	3.204.613.273	0,00%	73,10%
Imbunatatirea calitatii mediului	87.970.809	646.903.371	100,00%	14,76%
<b>Total</b>	<b>87.970.809</b>	<b>4.383.603.368</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

#### **12.1.4. Concluzii**

Din punct de vedere finanțier, scenariile necesită suport finanțier pe întreaga durată de implementare a PMUD. Scenariul 1 necesită acest sprijin și ulterior, deoarece proiectele propuse în acest scenariu nu sunt generatoare de venituri. Scenariul 2 va genera venituri după implementarea etapizată a proiectelor, însă pe perioada de analiză considerată aceste venituri nu conduc la rentabilitate finanțieră. În cazul ambelor scenarii, se observă un pronuntat caracter social și economic, rezultat din indicatorii finanțieri puternic negativi. Prin urmare, ierarhizarea celor 2 scenarii din punct de vedere al analizei cost-beneficiu se realizează pe baza indicatorilor economici, evaluati prin prisma efectelor socio-economice monetizabile, considerabil mai mari în raport cu cele finanțiere.

Totodata, analiza finanțieră permite identificarea surselor de finanțare și gruparea proiectelor din scenarii bazate pe aceste surse de finanțare. O prima repartizare importantă a surselor de finanțare este împărțirea între Fonduri Europene și buget local. A doua repartizare este data de identificarea unor surse de finanțare care să permită o ajustare a nevoii de finanțare din buget local la valori realiste, astfel identificându-se 3 categorii de potențiale surse: Institutii de Finanțare, parteneriate public-private și buget național. În total aceste 3 potențiale surse de finanțare permit ajustarea finanțării din buget local prin diminuarea contributiei din buget local pe perioada 2017-2030, în scenariul complet de îmbunătățire a mobilității urbane (scenariul 2).

Indicatorii economici arată o valoare netă actualizată a scenariului pe durata de analiză de circa net superioară pentru scenariul 2, precum și un raport Beneficii/Costuri aproape dublu, fata de scenariul 1. Aceste constatări conduc la recomandarea din punct de vedere economic a scenariului 2.

De asemenea, este important de subliniat faptul că scenariul 2 este un scenariu cuprinzător din punct de vedere al mobilității urbane și conține proiecte care au efecte sociale nemonetizabile, precum ar fi efecte generate de incluziunea socială sau regenerarea spațiului urban. Mai mult, implementarea acestui scenariu promovează obiectivul de integrare completă a Planului de Mobilitate cu politici și strategii locale existente, dar și cu cele naționale și regionale.

Analiza cost-beneficiu ilustrează viabilitatea economică a scenariilor, dar și faptul că acestea sunt finantabile în mod independent. Aceasta analiza susține și promovează realizarea unui plan de acțiune al PMUD bazat pe Scenariul 2, tinând cont de următoarele:

- Scenariul 2 propune rezolvarea tuturor problemelor de mobilitate și include proiecte care vizează promovarea unui comportament sustenabil de deplasare
- Acest scenariu este susținut de indicatori economici mai mari în comparație cu celelalte scenarii

- Exista riscul ca unele proiecte sa nu poata fi realizate in ferestrele de timp propuse ca perioade de implementare din cauze tehnice, organizatorice etc. Realizarea planului de actiune prin utilizarea unui scenariu limitativ din perspectiva rezolvării problemelor de mobilitate nu va permite gestionarea riscului mai sus mentionat.
- Pe lângă efectele pozitive monetizabile scenariul 2 are și o serie de avantaje nemonetare, care nu se pot monetiza, precum cele amintite în paragraful anterior.

**In concluzie, scenariul 2 este scenariul recomandat pentru dezvoltarea planului de actiune al PMUD, fiind un scenariu complex și integrat, care raspunde cerintelor de mobilitate urbana durabila, eficace si eficiente din punct de vedere economic.**

## 12.2. Anexa 2 Lista proiectelor propuse

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	Unitate	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina
Infrastructura rutiera	P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	In cadrul proiectului se propune reabilitarea si modernizarea sistemului rutier pentru 3 strazi cu asfalt degradat, pe care circula transportul public. Acestea insumeaza o lungime de 6,37 km.	Km	6.37	500,000.00	<b>3,185,000</b>		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 / Bugetul de stat / Bugetul local/ Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2020	8.2.10 Imbunatatirea transportului public urban prin reabilitarea infrastructurii rutiere aferenta traseelor de transport public, pe strazile: Pitesti, Vintila Voda si Vailor.
	P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	Proiectul are in vedere trei categorii de strazi: - strazi cu balast - 10.64 km - strazi cu asfalt/balast si beton balast - 1,27 Km - strazi cu asfalt sau beton degradat- 10.7 km  Cost total investitie <b>11,744,000</b> , (fara posibilitatea de accesare a fondurilor europene) din care: - strazi cu balast - 5.320.000 Euro - strazi cu asfalt/balast si beton balast - 635.000 Euro - strazi cu asfalt sau beton degradat- 5.350.000 Euro  + Centura verde a Municipiului Slatina – 439.000 euro	Km	22.61	500,000.00	<b>11,744,000</b>		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 si 4.3/ Bugetul de stat / Bugetul local/ Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2023	5.2.2. Continuarea modernizarii infrastructurii rutiere in cartierul Tudor Vladimirescu 5.2.4. Modernizarea cartierului Scoala de Politie din municipiul Slatina 9.1.1. Modernizarea arealului cuprins intre strazile Basarabilor, Sergent Major Dorobantu Constantin, A. I. Cuza si Arcului, din municipiul Slatina 9.1.2. Modernizarea arealului cuprins intre strazile Crisan, Textilistului, A. I. Cuza si Primaverii, din municipiul Slatina (Modernizare cartier Toamnei (de la A.I. Cuza, Primaverii, Textilistului)) 9.1.3. Modernizarea cartierelor Satu Nou si Cireasov din municipiul Slatina (Asfaltare si modernizare cartier Satu Nou si Cireasov) 9.1.4. Modernizarea strazilor din cartierele Steaua si Primaverii 9.2.1. Modernizarea strazilor din Centrul Istoric 12.1.1 Centura Verde a Municipiului Slatina
	P1.3	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz	Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz in vederea cresterii sigurantei deplasarilor rutiere si pietonale, Lungime infrastructura modernizata – 1,7 Km  In vederea implementarii proiectului, se vor realiza: <ul style="list-style-type: none"><li>• refacerea partii carosabile;</li><li>• refacerea/crearea trotuarelor si asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2 m pentru facilitarea deplasarii tuturor participantilor la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusa;</li><li>• modernizarea sistemului de iluminat public, in vederea cresterii eficientei energetice a acestuia si a conditiilor de siguranta in deplasarea rutiera si nemotorizata.</li></ul>	Km	1.7	6,176,470.59	<b>10,500,000</b>		X	X	Budgetul de stat/ Budgetul local/ Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2020	10.1.1 Realizare varianta ocolitoare prin modernizare infrastructura rutiera existenta in municipiul Slatina (Traseu format din Pitesti, Oituz, Ionascu, 13 Decembrie, Piata Ecaterina Teodoroiu, George Poboran, Sfantul Constantin Brancoveanu) *
	P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	Realizare varianta ocolitoare pentru Municipiul Slatina, parte a Autostrazii Craiova – Pitesti.  Lungime aproximativa 14.6 km, conform propunerii Master Planului General de Transport.	Km	14.6	7,070,000.00	<b>103,222,000</b>		X	X	Programul Operational Infrastructura Mare 2014-2020 Budgetul de stat/ Budgetul local/ Alte surse	Ministerul Transporturilor Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere	2017 - 2018	10.2.2 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina
Transport public	P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice*	Sistemul de transport urban va avea o componenta, subsistemul de transport electric urban care va cuprinde: vehiculele electrice / hibrid de transport public. Vehiculele achizitionate trebuie sa indeplineasca conditii minime de confort pentru pasageri si sa fie accesibile personelor cu mobilitate redusa. Vehiculele ecologice pentru transportul public vor fi astfel: - P2.1 - 10 autobuze ecologice – 5.500.000 euro, cf Fisa de proiect - Alte proiecte pentru autobuze realizate in cadrul acestei masuri – pana la consumarea sumei de 25.000.000 euro	Buc.		550,000,00	25,000,000,00	X	X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2019	8.2.1 Modernizarea infrastructurii de transport in comun in Municipiul Slatina, prin achizitionarea de vehicule ecologice: microbuze si / sau autobuze
	P2.2	Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	Conformarea statilor de transport este importanta pentru cresterea atractivitatii serviciului public de transport. Pentru ca asteptarea vehiculelor sa reprezinte o actiune placuta si sigura pentru utilizatori statile de transport trebuie sa: - fie accesibile pentru toate persoanele cu deficiente de deplasare, vedere si auz, in conformitate cu legislatia in vigoare - fie confortabile, calitate determinata de existenta dotarilor pentru pasageri precum mobilierul de odihna, spatii acoperite care ofera protectie utilizatorilor fata de factorii climatici, iluminatul public pentru a creste gradul de siguranta, cosuri de gunoi, etc. - ofere informatii detaliate care ajuta la orientarea calatorilor si stabilirea traseului calatoriei.	Buc.	1	2,900,000	2,900,000	X	X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2023	8.2.2 Modernizarea/ extinderea infrastructurii de transport public in zona Sat Nou – Cireasov – Streharesi (4 stati)
			Sistemul multimodal de informare a calatorilor va culege informatii de la toate mijloacele de transport public urban, va prelucra aceste informatii si va afisa aceste informatii in timp real prin intermediul diferitelor tipuri de solutii tehnologice (display, infokiosk, Internet, aplicatii smartphone etc.). informatiile culese de la modul de transport public urban vor fi corelate cu informatii primite de la alte moduri de transport (ex. feroviar, transport interurban etc.). Se va realiza o interfata de tip API pentru accesul la datele in timp real furnizate de catre sistem. Acest acces se va realiza prin intermediul unei conexiuni Internet si cu ajutorul unor aplicatii pentru telefoane mobile si alte dispozitive electronice. Sistemul va fi integrat cu sistemul de Management al Transportului Public si cu sistemul integrat de management al traficului. Se vor avea in vedere: - in prima faza cel putin trei subsisteme principale: subsistem de informare in statii si zonele de interes (centre comerciale), subsistem de informare in mijloacele de transport public si subsistem de acces la informatii in timp real prin intermediul interfefelor de tip API. (2017-2023) - in cea de a doua faza se vor integra datele de la sistemele de transport care asigura servicii de transport in zona urbana. (2024-2030)											8.2.3 Construirea/ modernizarea statilor de transport in comun in zonele rezidentiale periferice - Tudor Vladimirescu, Clocoiov, Progresul IV
			Pentru cresterea sigurantei utilizatorilor, proiectul include si modernizarea iluminatului stradal in statile de transport public. Reteaua va cuprinde statii autonome (d.p.d.v. al consumului de energie electrica – va fi dotata cu celule fotovoltaice – se recomanda ca energia electrica necesara functionarii statiei sa fie numai din surse regenerabile) si conectate la Internet (hot spot Wi-Fi) si retea de comunicatii de date. Statia va asigura informarea calatorilor, culegerea datelor privind numarul de calatori (cererea de transport), conectarea calatorilor la Internet, schimbul de date cu vehiculele de transport public, monitorizarea elementelor de securitate si furnizarea de servicii educationale si culturale (filme, muzica,											8.2.4 Modernizarea statilor de transport in comun amplasate pe circulatiile majore ale orasului, inclusiv amenajarea unor statii de transport in comun reprezentative: la Plaja Olt, intrarile in oras si in centrul istoric, la intersecția strazilor A.I Cuza si E. Teodoroiu, Gara CFR si intersecția str. Primaverii cu str. Libertatii (sens giratoriu Libertatii – Cornisei Primaverii)
														8.2.5 Proiect pentru realizarea unor autogari/ statii de transport in comun (incl. parcare)

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina
			continut digital etc.). Statiile vor fi supravegheate video (securitate) si vor permite implementarea unor instrumente bazate pe prelucrare de imagine pentru determinarea cererii de transport si a conditiilor din stati. Se recomanda adaptarea dotarilor particulare ale statilor in functie de numarul utilizatorilor, numarul liniilor de transport public si importanta la nivelul orasului, respectand bineinteleles minimul de confort necesar. Cele mai importante statii pot fi dezvoltate pe principiul statie loc/reper urban, cu atentie pe elementele de design si alocarea unui spatiu mai generos.											
	P2.3	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	<b>Activitatea 1: Amenajare autobaza, inclusiv stati de incarcare vehicule electrice</b> Loctrans urmeaza sa se mute intr-un sediu nou, fostul liceu de pe strada Draganesti 25. Proiectul propune reconversia functionala a salii de sport pentru a functiona ca autobaza. Inclusiv instalarea a 3 stati de incarcare pentru vehicule electrice pentru transportul public local. Statiile de incarcare vor fi integrate in sistemul de management al statilor electrice de incarcare.	Buc.	3	90,000.00	<b>670,000.00</b>	X			POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinarea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2020	8.2.7 Proiect de amenajare a autobazei, inclusiv stati de incarcare vehicule electrice

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina	
			<p><b>Activitatea 2: Introducerea sistemului de management al transportului public cu trei componente majore: operare, securitate si conectivitate.</b></p> <p>Din punctul de vedere al componentei de operare, sistemul de management al transportului public urban va avea ca rol monitorizarea vehiculelor de transport public si a altor elemente din componenta sistemului de transport urban care sunt direct legate de operarea transportului public. Sistemul va permite monitorizarea in timp real a pozitiei vehiculelor de transport public si a starii acestora (motor, temperatura nivel combustibil etc.) si va transmite aceste informatii catre sistemul multimodal de informare. Sistemul va permite planificarea activitatii de transport public si monitorizarea punerii in aplicare a planului si graficelor de operare si circulatie. Se vor putea transmite cereri de prioritate catre sistemul integrat de management al traficului. Sistemul va fi conectat la sistemul de ticketing (parte din sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare) pentru determinarea cererii de transport si a capacitatii de operare a vehiculelor transportului public. Se va realiza o conectare a acestui sistem la sisteme similare din alte moduri de transport (sistemul de transport feroviar).</p> <p>Din punctul de vedere al componentei de securitate se va avea in vedere instalarea unor camere video in mijloacele de transport public. Imaginele preluate de la camere vor fi utilizate pentru: detectarea automata sau manuala a unor incidente in vehiculele de transport public, determinarea incarcarii vehiculelor de transport public si protectia conducerilor vehiculelor de transport public si implementarea masurilor anti-vandalism.</p> <p>Functia de conectivitate va permite conectarea vehiculelor de transport public la centrul de management, transmiterea datelor legate de functionarea sistemelor de la bordul vehiculului, transmiterea imaginilor si video streaming si accesul calatorilor la Internet.</p>	Buc.	1	400,000.00									8.2.9 Introducerea sistemului de management al transportului public
	P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	Sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare va avea ca subsistem principal sistemul de ticketing al transportului public urban. Sistemul va permite plata calatoriilor pe baza unor carduri contactless, a unor aplicatii securizate pentru telefoane mobile (ex. cu tehnologie NFC) sau altor forme, inclusiv SMS. Pe langa acest subsistem vor fi integrate ulterior si alte sisteme similare pentru: plata parcarilor, plata accesului in zonele restrictionate, inchirierea de biciclete si alte vehicule alternative, plata unor activitati culturale si alte servicii comunitare.	Buc.	1	1,000,000.00	<b>1,000,000.00</b>		X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2020 - 2023	8.2.8 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	Unitate	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina
Deplasari nemotorizate	P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete	<p><b>Etapa I</b> - uneste aglomerarile de functiuni identificate in municipiu; Lungime retea - 14 Km  <b>Etapa II</b> - dezvoltare retea in interiorul cartierelor dens construite, uneste aglomerari mai mici de functiuni; Lungime retea - 10Km</p> <p>Infrastructura pentru biciclete trebuie sa respecte urmatoarele principii directoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Atractivitate – integrarea in peisaj</li> <li>o Siguranta – limitare conflicte intre biciclisti si alte moduri de transport si asigurarea securitatii personale a utilizatorilor</li> <li>o Coerenta – trasee continui si usor de identificat in trafic.</li> <li>o Conectivitate – asigurarea de legaturi de la originea deplasarii pana la destinatie</li> <li>o Legatura directa – trasee cat mai scurte, fara devieri care cresc distanta de deplasare.</li> </ul> <p>Infrastructura va cuprinde, pe langa pistele de biciclete, si parcuri dedicate in apropierea punctelor de interes. Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului stradal pe lungimea pistelor pentru biciclete</p> <p>Detalii suplimentare privind interventiile propuse se gasesc in fisa de proiect P3.1, pagina 356</p>	Km	24	25,000.00	600,000	X	X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 – 2023	8.1.1 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strazile A.I Cuza si E. Teodoroiu. 8.1.2 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strada Crisan. 8.1.3 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strazile Primaverii si Libertatii. 8.1.4 Includerea de piste de biciclete pe str. Artilleriei - str. Cireasov - str. Pitesti 8.1.5 Proiect pentru realizarea unor benzi de bicicleta partajate cu traficul auto pe strazile Basarabilor, Banului, Streharetii si Cuza Voda 8.1.6 Proiect pentru realizarea unor piste de bicicleta de agrement pe strada Drumul lui Stroe (Carol I) 8.1.7 Proiect pentru amplasarea parcuri pentru biciclete in jurul principalelor obiective de interes public
	P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	<p>Activitatea 1: Introducerea unui sistem de bike sharing            Etapa I - Infiintarea a 5 puncte de inchiriere cu cate 20-25 biciclete in fiecare punct.</p> <p>Etapa II - Extinderea sistemului de inchiriere a bicicletelor in functie de eficienta acestuia si cererea de utilizare</p> <p>Activitatea 2: Instalarea statiilor electrice de incarcare si introducerea unui sistem de management al statiilor electrice de incarcare            Sistemul va avea in componenta statii electrice de incarcare pentru vehicule publice si private in zona urbana. Sistemul de management al statiilor de incarcare va fi un sistem de tip SCADA si va avea ca obiectiv administrarea retelei de statii de incarcare pentru vehicule electrice. acesta se va conecta la sisteme de alimentare cu energie electrica administrata de primarie. se va monitoriza consumul energetic si numarul de vehicule care folosesc acest sistem.            Proiectul se va extinde ulterior prin conectarea cu alte sisteme existente, inclusiv cel de transport public pentru oferirea de servicii de mobilitate integrata de tip MaaS (Mobility as a Service).            Detalii suplimentare privind interventiile propuse se gasesc in fisa de proiect P3.2, pagina 359</p>	Buc.	5	180,000.00	1,100,000.00	X	X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 – 2023	8.1.8 Introducerea unui sistem de bike sharing
				Buc.	5	40,000.00								8.3.2 Instalarea statiilor electrice de incarcare si introducerea unui sistem de management al statiilor electrice de incarcare

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina
	P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	<p>Dezvoltarea infrastructurii pietonale pe toata strazile care nu au trotuare. In cazul in care prospectul (ampriza) strazii nu este suficient pentru realizarea unor trotuare de minim 1,8 m (conditie de accesibilitate conform normativ NP 051-2012) se recomanda introducerea zonelor cu prioritate pentru pietoni (shared space) - zonele rezidentiale conform codului rutier.</p> <p>Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului pietonal.</p> <p><b>Etapă I :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltare infrastructura pietonala pe strazi fara trotuar – lungime 5,73 Km</li> <li>- Traseu de agrement Strehareti (str. Drumul lui Stroe/ Carol I)</li> <li>- Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primarie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubul Nautic</li> </ul> <p><b>Etapă II – dezvoltare infrastructura pietonala pe strazi fara trotuar – lungime 5,73 Km</b></p> <p>Detalii suplimentare privind interventiile propuse se gasesc in fisa de proiect P3.3, pagina 363</p>	m2	22,344.80	500.00	<b>11,172,400</b>		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatile de investitii 4.1 si 4.3 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 – 2023	5.2.2. Continuarea modernizarii infrastructurii rutiere in cartierul Tudor Vladimirescu 5.2.4. Modernizarea cartierului Scoala de Politie din municipiul Slatina 9.1.1. Modernizarea strazilor din cartierele Clocociov si Progresul IV 9.1.3. Modernizarea cartierelor Satu Nou si Cireasov din municipiul Slatina (Asfaltare si modernizare cartier Satu Nou si Cireasov) 9.1.4. Modernizarea strazilor din cartierele Steaua si Primaverii 9.2.1. Modernizarea strazilor din Centrul Istoric 11.2.2 Traseu de agrement Strehareti (str. Drumul lui Stroe/ Carol I) 11.2.3 Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primarie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubul Nautic
	P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	<p>Spatiile vor fi realizate pe o raza de 300m fata de parcarile multi-etajate dezvoltate. Suprafata interventie individuala - recomandat 500 - 1000 m<sup>2</sup> / locatie</p> <p>Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului pietonal si instalarea de senzori de prezenta si componente de securitate.</p> <p>Pentru determinarea bugetului, au fost considerate 4 spatii pietonale cu suprafata individuala de 750 m<sup>2</sup></p> <p>Detalii suplimentare privind interventiile propuse se gasesc in fisa de proiect P3.4, pagina 367</p>	m2	3000	500.00	<b>1,500,000</b>		X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2023	8.1.9 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in centralitatatile de cartier
Sistem intelligent de Management al traficului si parcarilor	P4.1	Constructia de parcati rezidentiale multi-etajate	Numar locuri de parcare / constructie - 66 locuri Total locuri de parcare - 330 Suprafata construita - 9900	m2	9900	1,000.00	<b>9,900,000</b>		X		Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2030	9.3.1 Proiect pentru realizarea de parcati supraetajate (sub sau supraterane) in zonele rezidentiale: Progresul I-II-III, Ecaterina Teodoroiu, Steaua, Crisan I-II, Valcea-Tunari (7 parcati)
	P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	<p>Activitatea 1: Realizarea regulamentului de parcare Diferentiere regulament pentru parcarile din zonele rezidentiale si parcati de scurta durata.</p> <p>Parcati de scurta durata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea tarifului de parcare</li> <li>- Limitarea timpului de parcare - 2 ore</li> </ul> <p>Parcare rezidentiala:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limitarea numarului de locuri / familie. Primul loc va avea un cost modic, al doilea loc de parc are va avea costuri mult mai mari, al treilea loc nu este permis</li> </ul> <p>Regulamentul propune realizarea de locuri de parcare pentru a satisface 40-50% din necesarul locurilor de parcare.</p>	Buc.	1	30,000.00	<b>760,000.00</b>		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2020	9.3.2 Proiect de regulament local (hotarare Consiliu Local) – "Legea"/ regulamentul parcatii

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	Unitate	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel periferian	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina
			Activitatea 2: Urmarirea aplicarii regulamentului de parcare Eficienta privind respectarea / verificarea aplicarii legii prin masuri de intarire a capacitatii de control si sanctionare a abaterilor. Cresterea amenzilor pentru nerespectarea reglementarilor de parcare.	Buc.	1	30,000.00								9.3.3 Implementarea unui sistem IT integrat de parcare cu plata (corelat cu sistemul de management al traficului)
			Activitatea 3: Introducerea de metode suplimentare de plată Plată la automate de parcare - achiziție automate de parcare Plată prim SMS, etc.	Buc.	1	50,000.00								
			Activitatea 4: Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restricționate Acest sistem are ca scop principal managementul parcarilor (monitorizare, procesarea informațiilor, informare și interconectare) și al accesului în zonele restricționate. Accesul la locurile de parcare și la zonele restricționate se va face prin utilizare funcțiilor sistemului de impunere a regulilor, siguranța și securitatea și a unei rețele de senzori dedicati. Elementele de acces în locurile de parcare și zonele restricționate (bariere, bolard etc.) vor fi comandate de către sistem pe baza informațiilor primite de la alte sisteme sau de la rețea sau propriu de senzori. Sistemul va permite informarea utilizatorilor asupra numărului de locuri de parcare disponibile. Sistemul se va baza pe o rețea de camere video care vor culege imagini ale locurilor de parcare și care vor permite implementarea unor sisteme de detectare automata a vehiculelor parcate și de recunoaștere a numerelor de înmatriculare (ANPR). Se va realiza și un sistem mobil pentru citirea și recunoașterea numerelor de înmatriculare (acesta va fi instalat pe un vehicul care va patrula pentru identificarea vehiculelor parcate ne regulamentar sau care nu au plătit tariful de parcare).	Buc.	1	650,000.00								
P4.3	Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate	Sistemul integrat de management al traficului va avea ca elemente principale: un centru de management de trafic și integrarea a sistemelor ITS din aria urbană și metropolitană, sistem de comunicări între posturile locale și centrul de management al traficului, posturi locale pentru culegerea informațiilor de trafic (senzori) și posturi locale pentru comanda traficului în intersecții și pe străzi (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile). Sistemul va culege informații de trafic prin intermediul senzorilor legați la posturile locale. Aceste informații vor fi procesate local și apoi transmise către Centrul de management al traficului prin intermediul sistemului de comunicări. Centrul de management al traficului va prelua aceste informații și le va prelucra și va transmite informații și comenzi către posturile locale (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile) și către sistemul multimodal de informare. Acest sistem va fi conectat și cu sistemul de management al transportului urban pentru asigurarea priorității vehiculelor transportului public urban în intersecțiile comandate de către sistem. Sistemul va avea o componentă de monitorizare a calității aerului și zgâromotelor, senzorii acestei componente vor fi amplasati în zona de emisii scăzute. Strategia de trafic va avea în vedere și menținerea unui nivel minim dorit al poluării fonice și a aerului. Sistemul va avea și o componentă pentru servicii de mobilitate integrată (MaaS) care va prelua informații de la toate sistemele existente și va permite realizarea de planuri de călătorie multimodale.	Buc.	1	2,300,000.00	2,700,000.00	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local/ Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2020	8.3.1 Realizare de sisteme de management și monitorizare a traficului (modernizare sistem de semaforizare, centru de comandă și monitorizare, supraveghere video)  7.1.2. Modernizare și extindere sistem supraveghere video în municipiul Slatina			

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	Unitate	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDIU - Slatina
			Sistemul de impunere a regulilor se va baza pe o retea de camere CCTV care vor culege imagini in timp real si vor transmite aceste imagini catre un centru de procesare video. Centrul de procesare video sa va amplasa in cladirea centrului de management al traficului si va avea ca rol procesarea imaginilor si luarea decizilor in mod automat. Vor fi detectate toate vehiculele care nu respecta regulile de circulatie impuse pentru un anumit segment al retelei rutiere urbane (rularea pe benzile dedicate transportului public, parcarea in locurile nepermise etc.). Sistemul va avea si functii dedicate sigurantei rutiere prin identificarea vehiculelor care nu respecta regulile si realizarea unor functii de detectie automata a incidentelor. Sistemul va fi conectat cu sistemul de management al traficului si va permite monitorizarea video a intersecțiilor controlate de acesta precum si implementarea unor functii precum, calcularea timiplor de calatorie pe baza identificarii numerelor de inmatriculare (ANPR). Functiile de securitate vor permite monitorizarea diverselor obiective cu risc de securitate mare (statii, echipamente amplasate pe strazi etc.). Sistemul va avea implementata functia de urmarire a tintelor. Camerele vor fi amplasate in statii, in intersecții si in alte locuri (impuse de analiza amplasarii acestora). Pentru asigurarea bunei functionari a sistemului, se va moderniza iluminatul stradal in punctele de amplasare a camerelor.	Buc.	1	400,000.00		X			POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinarea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local/ Alte surse	Primaria Municipiului Slatina		
P4.4		Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	Acest sistem va avea urmatoarele componente: - Sistemul inteligent de iluminare va permite imbunatatirea mobilitatii urbane prin accesul persoanelor la infrastructura urbana de transport si prin optimizarea serviciilor si functiilor de mobilitate. Sistemul va fi conectat la celealte sisteme pentru asigurarea vizibilitatii optime dar si a infrastructurii de alimentare cu energie electrica. Intensitate lumini furnizate de acest sistem se va modifica in functie de conditiile atmosferice dar si in functie de cererile celorlalte sisteme. - Sistem de informare si semnalizare pentru pietoni (va include semnalizare sonora si video), inclusiv prezentarea rutelor pietonale sigure pentru diverse categorii (copii, persoane in varsta, persoane cu dizabilitati etc.) - Sistem de comunicatii mobile (Wi-Fi) care va acoperi rutele pietonale. Detalii suplimentare privind interventiile propuse se gasesc in fisa de proiect P4.4, pagina 376	Buc.	6200	500.00	3,100,000.00	X	X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinarea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1/ Bugetul de stat/ Bugetul local/ Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2020	14.3.1. Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal

Domeniu	Cod Project	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Corelare cu Programele SIDU - Slatina
Zone complexe	P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	Zona low emissions va fi realizata in suprafata determinata de strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, Bulevardul A.I.Cuza, strazile Libertatii si Crisan si Bulevardul Nicolae Titulescu. Suprafata interventie - 44.6 ha  Actiuni propuse: - delimitarea zonei prin intermediul semnelor rutiere si a altor solutii de smanizare si informare (inclusiv harta interactiva - website) - amenajarea unor spatii publice reprezentative la intrarile in centrul istoric (5 spatii), in cadrul traseelor pietonale - organizarea de evenimente sportive si culturale care sa conduca la informarea cetatenilor si reducerea poluariei in zona. - utilizarea informatiilor de la subsistemul de monitorizare a calitatii aerului si poluariei fonice - inclusiv pe harta interactiva - utilizarea sistemului de impunere a regulilor pentru mentinerea nivelului minim dorit al poluariei in zona	Ha	44.6	57,400.00	<b>2,560,000</b>		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2019 - 2023	9.2.2 Continuarea pietonizarii centrului istoric si crearea unei zone low emissions  9.2.4 Proiect pentru amenajarea unor spatii publice reprezentative la intrarile in centrul istoric (5 spatii) - in cadrul traseelor pietonale
Intermodalitate	P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	Proiectul prevede realizarea punctului intermodal si amenajarea zonei garii.  Punctul intermodal ofera informatii privind programul de transport public local, programul plecarilor din autogara si programul CFR. De asemenea, ofera posibilitatea transferului facil intre diferitele moduri de transport in comun sau intre acestea si moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike sharing.	Buc.	1	550,000.00	<b>550,000.00</b>		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2017 - 2020	8.2.6 Proiect de amenajare a spatiului public, parcarii si statiilor de transport din zona Garii CFR in vederea constituirii unui nod intermodal

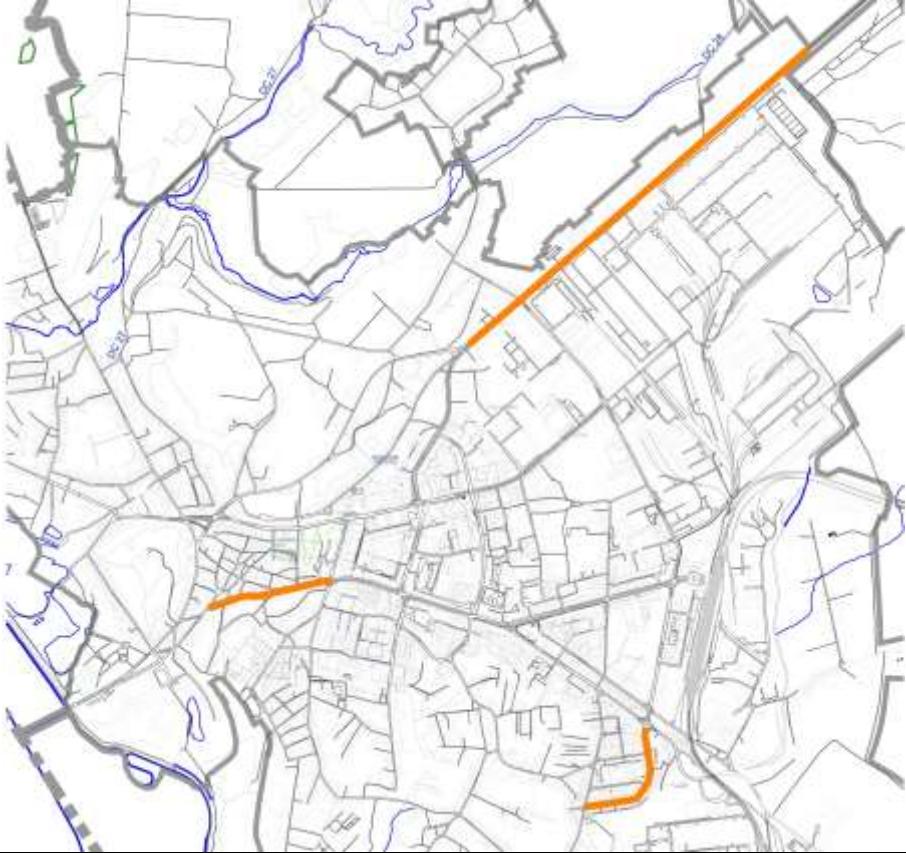
\* Pentru proiectul P2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice se realizeaza fisa de proiect in Anexa 3 la PMUD doar pentru 10 autobuze ecologice in valoare totala de 5.500.000 euro. Pentru restul componentelor proiectului – autobuze electrice, ecologice, hibrid etc. si echipamente si masuri suport – se vor realiza fise de proiect la momentul identificarii clare a vehiculelor si echipamentelor necesare pentru reducere emisiilor de CO2.

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect / masura	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investitie	Nivel periurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zona complexa	Surse de finantare	Responsabil implementare	Calendar indicativ
Masuri de educare, informare consientizare	P7.1	Campanii de educatie rutiera	Campanii de educatie rutiera pentru participantii la trafic pentru a creste gradul de consientizare privind parcarea si stationarea pe domeniul public, deplasările cu bicicleta si pe jos; 1 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	14	15000	210,000		X		Bugetul local, Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	Anual 2017 - 2030
	P7.2	Campanii de educatie rutiera	Campanii de educatie dedicate elevilor de liceu pentru promovarea deplasarilor cu bicicleta si informarea acestora despre regulile de circulatie; 1 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	14	15000	210,000		X		Bugetul local, Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	Anual 2017 - 2030
	P7.3	Campanii de educatie rutiera	Campanii de educatie rutiera in scoli primare si gimnaziale – acestea pot fi realizate impreuna cu ateliere pentru cresterea sigurantei in vecinatatea scolilor si au ca efect atat educatia elevilor cat si implicarea comunitatii pentru cresterea sigurantei in apropierea scolilor. 1 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	14	15000	210,000		X		Bugetul local, Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	Anual 2017 - 2030
	P7.4	Campanii de consientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	Campanii de consientizare a conceptului "car pooling" (folosirea in comun a vehiculului); O campanie	Buc.	1	50000	50,000		X		Bugetul local, Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2018 - 2019
	P7.5	Campanii de consientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	Campanii de consientizare a avantajelor sistemelor de "bike sharing" (utilizarea in comun a bicicletelor amplasate in diverse statii distribuite la nivelul orasului); Doua campanii	Buc.	2	50000	100,000		X		Bugetul local, Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	2018
	P7.6	Campanii de comunicare si marketing	-Campanii de comunicare si marketing pentru promovarea deplasarilor cu transportul public – de preferat corelate cu finalizarea implementarii unor proiecte sau a actiunilor de imbunatatire a serviciilor; 2 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	28	20000	560,000		X		Bugetul local, Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	Bianual 2017 - 2030
	P7.7	Campanii de promovare a deplasarilor durabile	Campanii de promovare a deplasarilor durabile prin oferirea de exemple de buna practica din partea angajatilor institutiilor pubice: - o zi pe luna se utilizeaza moduri nepoluante pentru deplasarea locuita-serviciu; - in "Saptamana mobilitatii Europene" (anual, in luna septembrie) se restrictioneaza / limiteaza accesul rutier pe anumite strazi si se organizeaza evenimente care promoveaza deplasarile blande.  Planificare anuala a acestor activitati timp de 14 ani	Buc.	14	20000	280,000		X		Bugetul local, Alte surse	Primaria Municipiului Slatina	Anual 2017 - 2030
Masuri institutionale	P7.8	Crearea structurii de implementare si monitorizare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila	Proiectul are drept scop crearea unei structuri de implementare si monitorizare a PMUD Slatina. Structura va fi responsabila de implementarea proiectelor, monitorizarea indicatorilor de performanta ai PMUD.						X		Bugetul local,	Primaria Municipiului Slatina	2017
	P7.9	Creare structura de gestionare a sistemului de bike-sharing	Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune si mentenanta a sistemului de inchiriere a bicicletelor. Structura va fi responsabila de eficienta, gradul de utilizare, cererea de utilizare si alte aspecte relevante pentru buna functionare a sistemului de bike-sharing.						X		Bugetul local,	Primaria Municipiului Slatina	2017
	P7.10	Creare structura de gestionare a regulamentului de parcare	Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune a sistemului de parcare. Structura va fi responsabila de implementarea regulamentului de parcare si actualizarea acestuia prin modificarea numarului de locuri disponibile si adaptarea tarifelor de parcare, gestionarea serviciilor de taxare a parcarilor si monitorizarea eficientei sistemului,						X	X	Bugetul local,	Primaria Municipiului Slatina	2017

<b>Total proiecte institutionale si de comunicare, educare, constientizare</b>	<b>1,620,000</b>
--	------------------

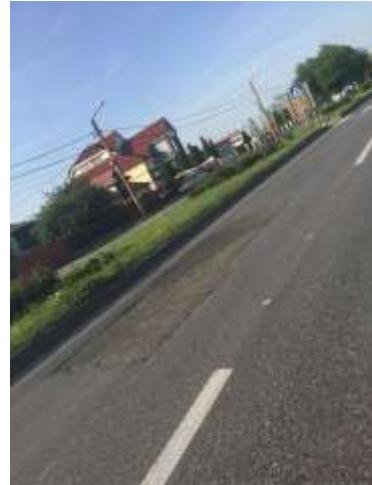
## 12.3. Anexa 3 - Fisele proiectelor propuse

### 12.3.1. Interventii majore asupra retelei stradale

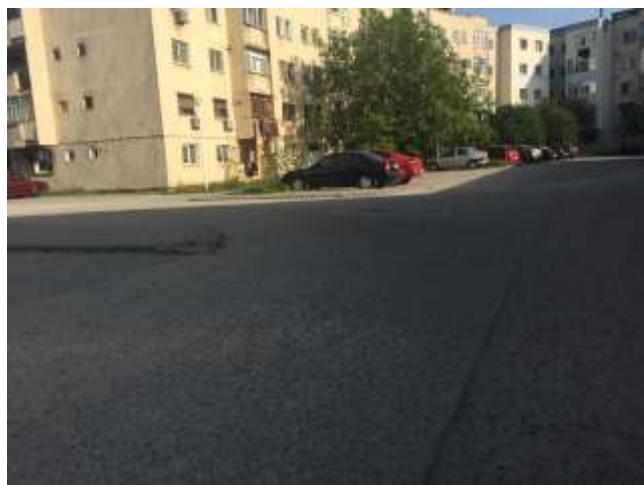
1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> Proiectul este localizat in urmatoarele zone din Municipiul Slatina: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nord-estul orasului;</li> <li>- Sudul orasului.</li> </ul> 
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017 – 2020</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 3,185,000.00 Euro</b></li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila

7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>In cadrul proiectului se propune reabilitarea si modernizarea sistemului rutier pentru cele 3 strazi identificate, ce insumeaza o lungime de 6,37 km.</p> <p>Se vor avea in vedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- refacerea partii carosabile;</li> <li>- refacerea /crearea trotuarelor si asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2 m pentru facilitarea deplasarii tuturor participantilor la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusa;</li> <li>- introducerea infrastructurii pentru biciclete;</li> </ul> <p>modernizarea sistemului de iluminat public, in vederea cresterii eficientei energetice a acestuia si a conditiilor de siguranta in deplasarea rutiera si nemotorizata.</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</li> <li>- Scaderea costurilor de operare si mentenanta a vehiculelor de transport public;</li> <li>- Cresterea vitezei comerciale a transportului public;</li> <li>- Cresterea sigurantei deplasarilor pietonale;</li> </ul> <p>Reducerea poluarii fonice si a aerului.</p> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A. <i>Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori, activitatile eligibile - Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Configurarea/reconfigurarea infrastructurii rutiere pe strazile urbane deservite de transportul public de calatori, in vederea construirii/modernizarii/extinderii benzilor separate dedicate pentru transportul public de calatori, a construirii /extinderii/modernizarii traseelor/pistelor pentru pietoni si biciclete, inclusiv construirea/modernizarea/reabilitarea partii carosabile a infrastructurii rutiere</i></li> </ul> </li> <li>- B. <i>Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatea eligibila Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete</i></li> </ul>
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>In prezent, la nivelul municipiului, exista 3 strazi de asfalt, cu un grad mare de degradare, pe care circula transportul public. Acestea prezinta caracteristici nesatisfacatoare din punct de vedere al caii de rulare, iar in unele cazuri si a dotarilor pentru deplasari nemotorizate. In tabelul si imaginile de mai jos sunt prezentate strazile care necesita modernizare si starea actuala a infrastructurii.</p>

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Nume</b>	<b>Nr. locuitori</b>	<b>Lungime [m]</b>	<b>Transport public</b>	<b>Trotuare</b>	<b>Stare strada</b>
1	Pitesti	578	5020	Da	asfalt degradat	<b>asfalt degradat</b>
3	Vailor	3023	700	Da	asfalt	<b>asfalt degradat</b>
4	Vintila Voda	65	650	Da	asfalt degradat	<b>asfalt degradat</b>
Lungime totala (m)		3666	6370			
Lungime totala (Km)			6,37			



*Strada Pitesti, Sursa: Consultant*



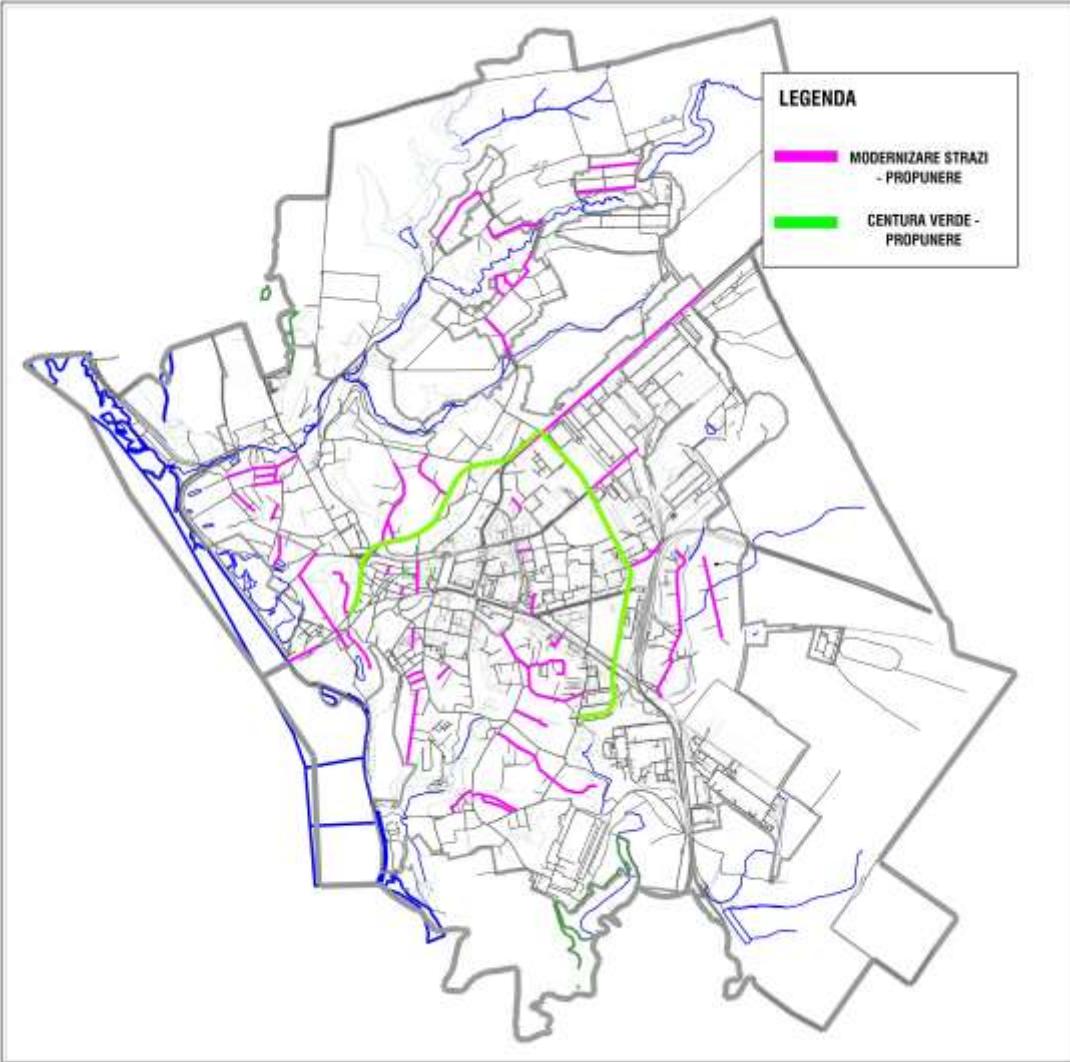
*Strada Vailor, Sursa: Consultant*

Transportul public și circulația rutieră este îngreunată de starea infrastructurii având ca efect deplasarea la viteze inferioare celei de flux liber. În cazul acestor străzi, infrastructura pietonală există având dimensiuni variate, dar se remarcă parcarea neregulamentară pe aceste spații și implicit reducerea gradului de confort al pietonilor.

#### **Grupul tinta vizat:**

- riveranii strazilor modernizate, 3666 locuitori;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- utilizatorii retelei de strazi a Municipiului Slatina.</li> </ul>																																			
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i>. deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si utilizarii transportului public si sau a bicicletei in detrimentul transportului auto individual, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina.</p>																																			
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</th> <th></th> <th></th> <th>S1</th> <th>S2</th> <th rowspan="3">% </th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>2021</th> <th>2021</th> </tr> <tr> <th>Parcursul total al vehiculelor</th> <th>veh-km/an</th> <th>130.254.629</th> <th>129.655.463</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>23.392.114</td> <td>23.430.846</td> <td>0,2%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.402.157</td> <td>4.585.800</td> <td>4,2%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.885</td> <td>18.810</td> <td>-0,4%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td colspan="4">&gt; 20% din total populatie</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane			S1	S2	%			2021	2021	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	130.254.629	129.655.463	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.430.846	0,2%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.585.800	4,2%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.810	-0,4%	Populatia afectata	> 20% din total populatie				
Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane				S1	S2	%																														
				2021	2021																															
	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	130.254.629	129.655.463																																
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.430.846	0,2%																																
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.585.800	4,2%																																
Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.810	-0,4%																																
Populatia afectata	> 20% din total populatie																																			
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																																			
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																																			
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)</li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i>, respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea si extinderea serviciilor de transport in comun</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.2.10 Imbunatatirea transportului public urban prin reabilitarea infrastructurii rutiere aferenta traseelor de transport public, pe strazile: Pitesti, Vintila Voda si Vailor.</li> </ul>																																			

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> 
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2024 – 2030</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 11.744.000,00 Euro</b>, din care:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 11.305.000,00 Euro – buget modernizare strazi, din care:               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5.320.000 Euro – buget modernizare strazi de balast;</li> <li>▪ 635.000 Euro – buget modernizare strazi de asfalt / balast si beton / balast;</li> <li>▪ 5.350.000 Euro – buget modernizare strazi de asfalt si beton degradat.</li> </ul> </li> <li>439.000,00 Euro – centura verde a Municipiului Slatina</li> </ul> </li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprujinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de</b>

	<b>investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila																						
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>In cadrul proiectului se propune reabilitarea si modernizarea sistemului rutier pentru 22,61 Km de strazi si realizarea centurii verzi a Municipiului Slatina. Proiectul are in vedere trei categorii de strazi, in functie de imbracamintea asfaltica si calitatea acesteia, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- strazi de balast - 10.64 km</li> <li>- strazi de asfalt/balast si beton/balast - 1,27 Km</li> <li>- strazi de asfalt sau beton degradat- 10.7 km</li> </ul> <p>In vederea implementarii proiectului, se vor realiza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- refacerea partii carosabile;</li> <li>- refacerea/crearea trotuarelor si asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2 m pentru facilitarea deplasarii tuturor participantilor la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusa;</li> <li>- introducerea infrastructurii pentru biciclete;</li> <li>- modernizarea sistemului de iluminat public, in vederea cresterii eficientei energetice a acestuia si a conditiilor de siguranta in deplasarea rutiera si nemotorizata.</li> </ul> <p>Pentru strazile cu ampriza de dimensiuni reduse, care nu permite realizarea unor trotuare corespunzatoare se recomanda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizarea de zone rezidentiale (similar sistemului shared-space), caracterizate de: <ul style="list-style-type: none"> <li>o circulatia pietonilor permisa pe toata sectiunea strazii,</li> <li>o viteza vehiculelor limitata la 20km/h,</li> <li>o semnalizare corespunzatoare.</li> </ul> </li> <li>- Organizarea unui sistem de sensuri unice, permitand astfel dezvoltarea infrastructurii pietonale si pentru biciclete si asigurarea unei benzi pentru circulatia rutiera.</li> </ul> <p>Implementarea proiectului se va realiza pe cartiere, strazile selectate fiind distribuite conform tabelului de mai jos</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Cartier</b></th><th><b>Strada</b></th><th><b>Lungime totala / cartier [m]</b></th><th><b>Cost / cartier [Euro]</b></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Progresul</td><td>Aleea Spicului</td><td rowspan="5">1.915</td><td rowspan="5">957.500,00</td></tr> <tr><td>Garoafelor</td></tr> <tr><td>Zambilelor</td></tr> <tr><td>Panselelor</td></tr> <tr><td>Teiului</td></tr> <tr> <td rowspan="7">Clocociov</td><td>Alice Botez</td><td rowspan="7">2.685</td><td rowspan="7">1.342.500,00</td></tr> <tr><td>Armasului</td></tr> <tr><td>Salcamului</td></tr> <tr><td>Stradela Vulturului</td></tr> <tr><td>Victor Biltz</td></tr> <tr><td>Zorleasca</td></tr> <tr><td>Vulturului</td></tr> </tbody> </table>	<b>Cartier</b>	<b>Strada</b>	<b>Lungime totala / cartier [m]</b>	<b>Cost / cartier [Euro]</b>	Progresul	Aleea Spicului	1.915	957.500,00	Garoafelor	Zambilelor	Panselelor	Teiului	Clocociov	Alice Botez	2.685	1.342.500,00	Armasului	Salcamului	Stradela Vulturului	Victor Biltz	Zorleasca	Vulturului
<b>Cartier</b>	<b>Strada</b>	<b>Lungime totala / cartier [m]</b>	<b>Cost / cartier [Euro]</b>																				
Progresul	Aleea Spicului	1.915	957.500,00																				
	Garoafelor																						
	Zambilelor																						
	Panselelor																						
	Teiului																						
Clocociov	Alice Botez	2.685	1.342.500,00																				
	Armasului																						
	Salcamului																						
	Stradela Vulturului																						
	Victor Biltz																						
	Zorleasca																						
	Vulturului																						

	Cireasov	Corcodusului Cotesti Magurii Marasesti Mircea Botez Nordului Prel. Poet Gr. Alexandrescu Salciilor Scolii Stejarului Vadului	4707	2.353.500,00
	Tudor Vladimirescu	Fantanilor Fdt. OLTULUI Fdt. UZINEI Fdt. ZAVOIULUI Mestesugarilor Nicolae Buica Puturi Zavoiului Aleea Gradiste Aleea Oltului	3440	1.720.000,00
	Dealul Viilor	Dealul Viilor Mesteacanului Pitesti Viilor	1800	900.000,00
	Gara	Agricultorului Constructorului Depozitelor Recea Silozului	4550	2.275.000,00
	Primaverii	Aleea Macului Aleea Marului Aleea Tipografului Armoniei Elena Fantaneanu	1244	622.000,00
	Centrul vechi	Alexe Nicolau Closca Gradinita Vederii	580	290.000,00
	Steaua	Gladiolei Plevnei	426	213.000,00
	Gradiste	Abatorului	1268	634.000,00

**Obiectivele proiectului:**

- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;
- Cresterea sigurantei deplasarilor rutiere si pietonale;
- Reducerea poluarii fonice;
- Reducerea costului de operare al vehiculelor;
- Sustinerea dezvoltarii urbane si economice in zonele adiacente interventiei.

	<p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori, activitatea eligibila Configurarea/reconfigurarea infrastructurii rutiere pe strazile urbane deservite de transportul public de calatori, in vederea construirii/modernizarii/extinderii benzilor separate dedicate pentru transportul public de calatori, a construirii /extinderii/modernizarii traseelor/pistelor pentru pietoni si biciclete, inclusiv construirea/modernizarea/reabilitarea partii carosabile a infrastructurii rutiere</li> <li>- B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatea eligibila – <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete</li> <li>-Construirea/modernizarea/extinderea de zone si trasee pietonale si semi-pietonale</li> </ul> </li> </ul>																																																																								
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>In prezent, la nivelul municipiului exista strazi cu un grad ridicat de degradare realizate din balast, asfalt si/sau beton. Acestea prezinta caracteristici nesatisfacatoare din punct de vedere al cailor de rulare, dar si a dotarilor pentru deplasari nemotorizate. In conditiile actuale riveranii sunt afectati de starea infrastructurii, iar accesibilitatea la nivelul municipiului este diminuata prin conditionarea deplasarilor la o viteza mai scazuta celei de flux liber.</p> <p>In tabelul de mai jos sunt prezentate strazile care necesita modernizare si lungimea acestora.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #0070C0; color: white;"> <th colspan="2"><b>Strazi fara transport public - balast</b></th> <th colspan="2"><b>Strazi fara transport public - asfalt/balast sau beton/balast</b></th> </tr> <tr style="background-color: #0070C0; color: white;"> <th><b>Strada</b></th> <th><b>Lungime Strada</b></th> <th><b>Strada</b></th> <th><b>Lungime Strada</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ALEEA SPICULUI</td> <td>100</td> <td>ABATORULUI</td> <td>390</td> </tr> <tr> <td>ALEXE NICOLAU</td> <td>100</td> <td>GRADISTE</td> <td>878</td> </tr> <tr> <td>ALICE BOTEZ</td> <td>460</td> <td><b>Total - [m]</b></td> <td><b>1268</b></td> </tr> <tr> <td>ARMASULUI</td> <td>300</td> <td><b>Total - [km]</b></td> <td><b>1.27</b></td> </tr> <tr> <td>CORCODUSULUI</td> <td>143</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>COTESTI</td> <td>1000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>DEALUL VIILOR</td> <td>400</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>FANTANILOR</td> <td>700</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fdt. OLTULUI</td> <td>680</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fdt. UZINEI</td> <td>290</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fdt. ZAVOIULUI</td> <td>350</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>GAROAFELOR</td> <td>150</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MAGURII</td> <td>600</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #0070C0; color: white;"> <th colspan="2"><b>Strazi fara transport public - asfalt sau beton degradat1</b></th> </tr> <tr style="background-color: #0070C0; color: white;"> <th><b>Strada</b></th> <th><b>Lungime Strada</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AGRICULTORULUI</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td>ALEEA GRADISTE</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>ALEEA MACULUI</td> <td>124</td> </tr> <tr> <td>ALEEA MARULUI</td> <td>270</td> </tr> </tbody> </table>	<b>Strazi fara transport public - balast</b>		<b>Strazi fara transport public - asfalt/balast sau beton/balast</b>		<b>Strada</b>	<b>Lungime Strada</b>	<b>Strada</b>	<b>Lungime Strada</b>	ALEEA SPICULUI	100	ABATORULUI	390	ALEXE NICOLAU	100	GRADISTE	878	ALICE BOTEZ	460	<b>Total - [m]</b>	<b>1268</b>	ARMASULUI	300	<b>Total - [km]</b>	<b>1.27</b>	CORCODUSULUI	143			COTESTI	1000			DEALUL VIILOR	400			FANTANILOR	700			Fdt. OLTULUI	680			Fdt. UZINEI	290			Fdt. ZAVOIULUI	350			GAROAFELOR	150			MAGURII	600			<b>Strazi fara transport public - asfalt sau beton degradat1</b>		<b>Strada</b>	<b>Lungime Strada</b>	AGRICULTORULUI	800	ALEEA GRADISTE	100	ALEEA MACULUI	124	ALEEA MARULUI	270
<b>Strazi fara transport public - balast</b>		<b>Strazi fara transport public - asfalt/balast sau beton/balast</b>																																																																							
<b>Strada</b>	<b>Lungime Strada</b>	<b>Strada</b>	<b>Lungime Strada</b>																																																																						
ALEEA SPICULUI	100	ABATORULUI	390																																																																						
ALEXE NICOLAU	100	GRADISTE	878																																																																						
ALICE BOTEZ	460	<b>Total - [m]</b>	<b>1268</b>																																																																						
ARMASULUI	300	<b>Total - [km]</b>	<b>1.27</b>																																																																						
CORCODUSULUI	143																																																																								
COTESTI	1000																																																																								
DEALUL VIILOR	400																																																																								
FANTANILOR	700																																																																								
Fdt. OLTULUI	680																																																																								
Fdt. UZINEI	290																																																																								
Fdt. ZAVOIULUI	350																																																																								
GAROAFELOR	150																																																																								
MAGURII	600																																																																								
<b>Strazi fara transport public - asfalt sau beton degradat1</b>																																																																									
<b>Strada</b>	<b>Lungime Strada</b>																																																																								
AGRICULTORULUI	800																																																																								
ALEEA GRADISTE	100																																																																								
ALEEA MACULUI	124																																																																								
ALEEA MARULUI	270																																																																								

MARASESTI	550	ALEEA OLTULUI	550
MESTEACANULUI		ALEEA TIPOGRAFULUI	650
MESTESUGARILOR	200	ARMONIEI	100
MIRCEA BOTEZ		CLOSCA	70
NICOLAE BUICA	170	CONSTRUCTORU LUI	600
NORDULUI	564	DEPOZITELOR	1100
PREL. POET GR. ALEXANDRESCU		ELENA FANTANEANU	100
PUTURI	200	GLADIOLEI	49
SALCAMULUI	695	GRADINITEI	100
SALCIILOR	100	PANSELELOR	550
SCOLII	180	PITESTI	1200
STEJARULUI	1350	PLEVNEI	377
STRADELA VULTURULUI	280	RECEA	1300
VADULUI	220	SILOZULUI	750
VICTOR BILTZ		TEIULUI	955
ZAMBILELOR	160	VEDERII	310
ZAVOIULUI	200	VIIGOR	200
ZORLEASCA	500	VULTURULUI	450
<b>Total - [m]</b>	<b>10642</b>	<b>Total - [m]</b>	<b>10705</b>
<b>Total - [km]</b>	<b>10.64</b>	<b>Total - [km]</b>	<b>10.70</b>

#### Grupul tinta vizat

- riveranii strazilor modernizate;
- utilizatorii retelei de strazi a Municipiului Slatina.

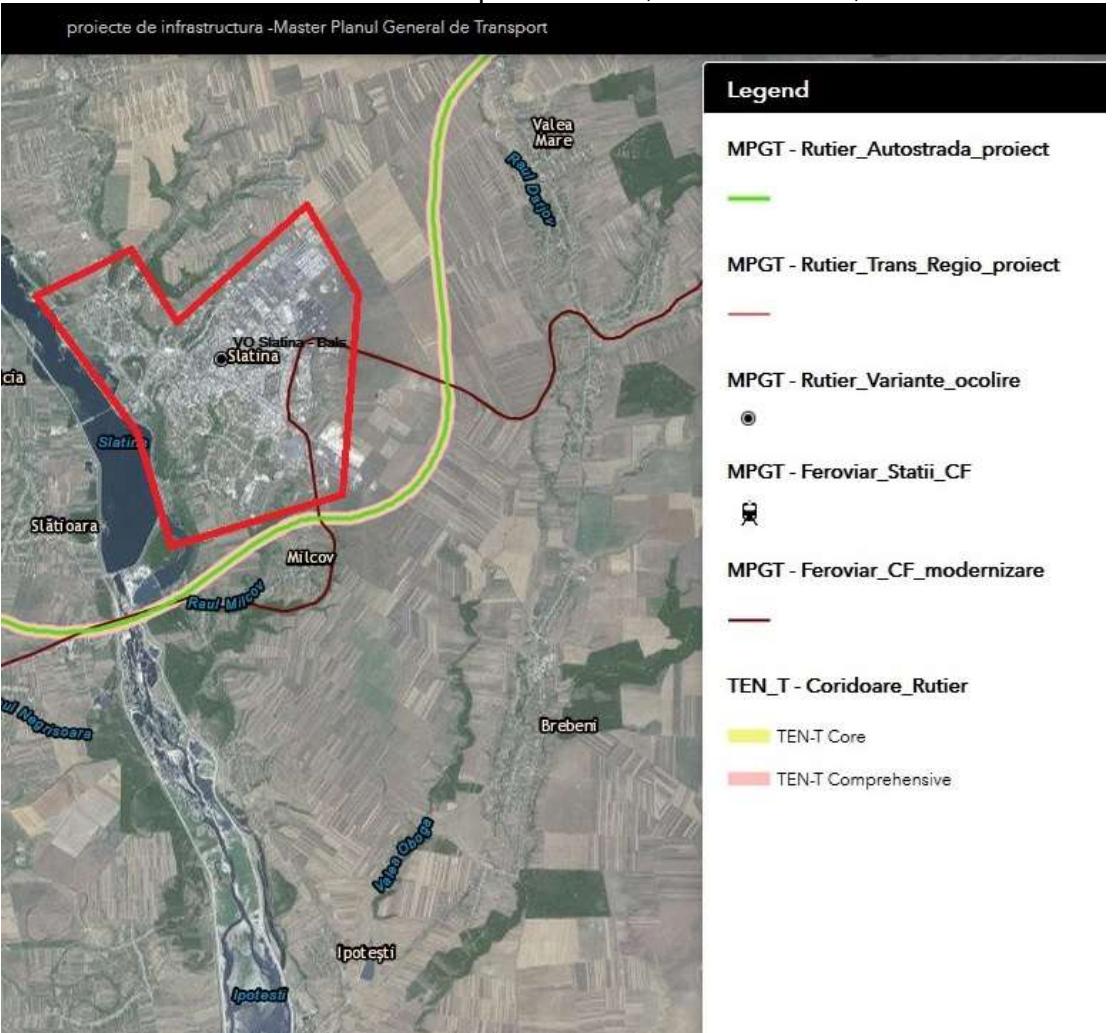
9.	<b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b>  Idea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> . deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si utilizarii transportului public, mersului pe bicicleta si chiar a mersului pe jos in detrimentul transportului auto individual, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina. In plus, prin reabilitarea partii carosabile creste accesibilitatea in folosirea tuturor mijloacelor de transport, inclusiv auto, dar intr-un mod care sa permita un trafic fluid, cu o viteza constanta, mod in care se diminueaza de asemenea emisia de noxe.
10.	<b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b>  Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane

	Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane			S1	S2	%					
				2024	2024						
	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	141.128.503	-0,1%						
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.122.471	0,3%						
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.262.537	1,4%						
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.933	-0,2%						
	Populatia afectata	> 20% din total populatie									
1	<b>Maturitatea ideii de proiect</b>										
1.	Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate										
1	<b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b>										
2.	Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate										
1	<b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b>										
3.	Proiectul nu necesita corelare cu alte proiecte  Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivelor strategice:  OS5 – <i>Capital uman dezvoltat in zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu si Progresul IV (Scoala de Politie)</i> , respectiv programului 5.2 – Program de extindere si modernizare a infrastructurii rutiere si tehnico-edilitare din zonele dezavantajate, concretizat prin urmatoarele proiecte:  - 5.2.2. Continuarea modernizarii infrastructurii rutiere in cartierul Tudor Vladimirescu - 5.2.4. Modernizarea cartierului Scoala de Politie din municipiul Slatina OS9 – <i>Sistem rutier modern si functional</i> , respectiv programului 9.1 – Program pentru modernizarea strazilor din cartierele municipiului Slatina si 9.2 – Program de modernizare a centrului istoric, concretizate prin urmatoarele proiecte - 9.1.1. Modernizarea arealului cuprins intre strazile Basarabilor, Sergent Major Dorobantu Constantin, A. I. Cuza si Arcului, din municipiul Slatina - 9.1.2. Modernizarea arealului cuprins intre strazile Crisan, Textilistului, A. I. Cuza si Primaverii, din municipiul Slatina (Modernizare cartier Toamnei (de la A.I. Cuza, Primaverii, Textilistului)) - 9.1.3. Modernizarea cartierelor Satu Nou si Cireasov din municipiul Slatina (Asfaltare si modernizare cartier Satu Nou si Cireasov) - 9.1.4. Modernizarea strazilor din cartierele Steaua si Primaverii - 9.2.1. Modernizarea strazilor din Centrul Istoric OS12 – <i>Poluare redusa si calitate ridicata a factorilor de mediu in municipiul Slatina</i> , respectiv programului 12.1 – Centura verde, proiect complex de constituire a unei centuri verzi cu vegetatie de protectie in lungul ocolitoarei, concretizat prin proiectul - 12.1.1 Centura Verde a Municipiului Slatina										

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza):</b> Proiectul este localizat in jumatarea nordica a orasului, dupa cum se observa in imaginea de mai jos. 
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017 - 2020</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Buget total: 10.500.00,00 Euro</b></li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
7.	<b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b> In cadrul proiectului se propune reabilitarea si modernizarea sistemului rutier pentru 1,70 Km de strazi.  In vederea implementarii proiectului, se vor realiza: <ul style="list-style-type: none"> <li>- refacerea partii carosabile;</li> <li>- refacerea/crearea trotuarelor si asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2</li> </ul>

	<p>m pentru facilitarea deplasarii tuturor participantilor la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusa;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- introducerea infrastructurii pentru biciclete;</li> <li>- modernizarea sistemului de iluminat public, in vederea cresterii eficientei energetice a acestuia si a conditiilor de siguranta in deplasarea rutiera si nemotorizata.</li> </ul> <p><b>Obiectivele proiectului:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</li> <li>- Cresterea sigurantei deplasarilor rutiere si pietonale;</li> <li>- Reducerea costului de operare al vehiculelor private;</li> <li>- Scaderea costurilor de operare si mentenanta a vehiculelor de transport public;</li> <li>- Cresterea vitezei comerciale a transportorului public;</li> <li>- Sustinerea dezvoltarii urbane si economice in zonele adiacente interventiei.</li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Nu se solicita finantare prin POR</i></li> </ul>
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Strada Varianta Oituz reprezinta una dintre cele mai utilizate artere rutiere din Municipiu. In plus fata de vehiculele private de mici dimensiuni si cele de transport public, pe aceasta strada circula vehicule de mare tonaj. O consecinta a utilizarii strazii si a traficului greu este degradarea acestieia.</p> <p>Infrastructura pietonală lipseste sau este degradata pe anumite segmente ale strazii, iar pe alocuri este obstructionata de parcati neregulamentare.</p> <p>Se evidentaiza astfel necesitatea modernizarii si reabilitarii variantei Oituz.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- utilizatorii retelei de strazi a municipiului Slatina;</li> <li>- utilizatorii transportului public in comun din municipiu;</li> <li>- operatorii economici care tranziteaza Slatina cu masini de mare tonaj</li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Nu se solicita finantare prin POR</p>
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Nu se solicita finantare prin POR</p>
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Exista studiu de fezabilitate "Refacere in intregime strada Oituz"</p>
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si</li> </ul>

	<p>autonome (Intelli Bus Hub Net)</p> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS10. <i>Eficientizarea fluxurilor principale de persoane si de marfa dinspre si catre oras prin modernizarea si extinderea infrastructurii pentru traficul greu si a retelei majore de circulatie</i>, respectiv programului 10.1 – Ocolitoare Slatina, concretizat prin urmatorul proiect:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10.1.1 Realizare varianta ocolitoare prin modernizare infrastructura rutiera existenta in municipiul Slatina (Traseu format din Pitesti, Oituz, Ionascu, 13 Decembrie, Piata Ecaterina Teodoroiu, George Poboran, Sfantul Constantin Brancoveanu) *</li> </ul>
--	---

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina</li> <li>• Ministerul Transporturilor</li> <li>• Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere</li> </ul>
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> Proiectul este localizat in afara Municipiului Slatina, in zona de sud, sud – est si est.  <p>Sursa imagine: Harta interactiva Master Plan General de Transport<sup>31</sup></p>
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017 - 2018</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Buget total: 103,222,000.00 Euro</b></li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b>

<sup>31</sup><http://mtransporturi.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4e84b8ff37de48c6a001c0bae9974693>

	Nu se solicita finantare prin POR.
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>Realizare varianta ocolitoare pentru Municipiul Slatina, parte a Autostrazii Craiova – Pitesti.</p> <p>Lungime aproximativa 14.6 km, conform propunerii Master Planului General de Transport</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Devierea traficului de tranzit si a celui de marfa in afara orasului si diminuarea congestiei;</li> <li>- Sustinerea dezvoltarii socio-economice aorasului</li> <li>- Asigurarea unei conexiuni cu retea rutiera europeana – corridorul TEN-T;</li> <li>- Reducerea poluarii fonice si a aerului in zona centrala a orasului.</li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proiectul nu se inscrie in activitatile eligibile ale OS, fiind finantat prin POIM.</li> </ul>
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>In prezent, municipiul este tranzitat de un numar mare de vehicule, majoritatea de mici dimensiuni dar exista si strazi subdimensionate pe care circula vehicule de marfa. Aceasta conduce la deteriorare carosabilului si crearea unor probleme de siguranta rutiera si disconfort in timpul deplasarii.</p> <p><b>Grupul tinta al proiectului</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locitorii Municipiului Slatina.</li> <li>- Locitorii localitatilor invecinate</li> <li>- Societatile comerciale din municipiu.</li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Nu se solicita finantare prin POR</p>
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Nu se solicita finantare prin POR</p>
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic; parte a Autostrazii Craiova – Pitesti, clasificata ca Autostrada in Concesiune<sup>32</sup></p>
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <p>P1.3 - Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz</p>

<sup>32</sup> <http://www.cnadnr.ro/ro/harti/program-constructie-autostrazi>

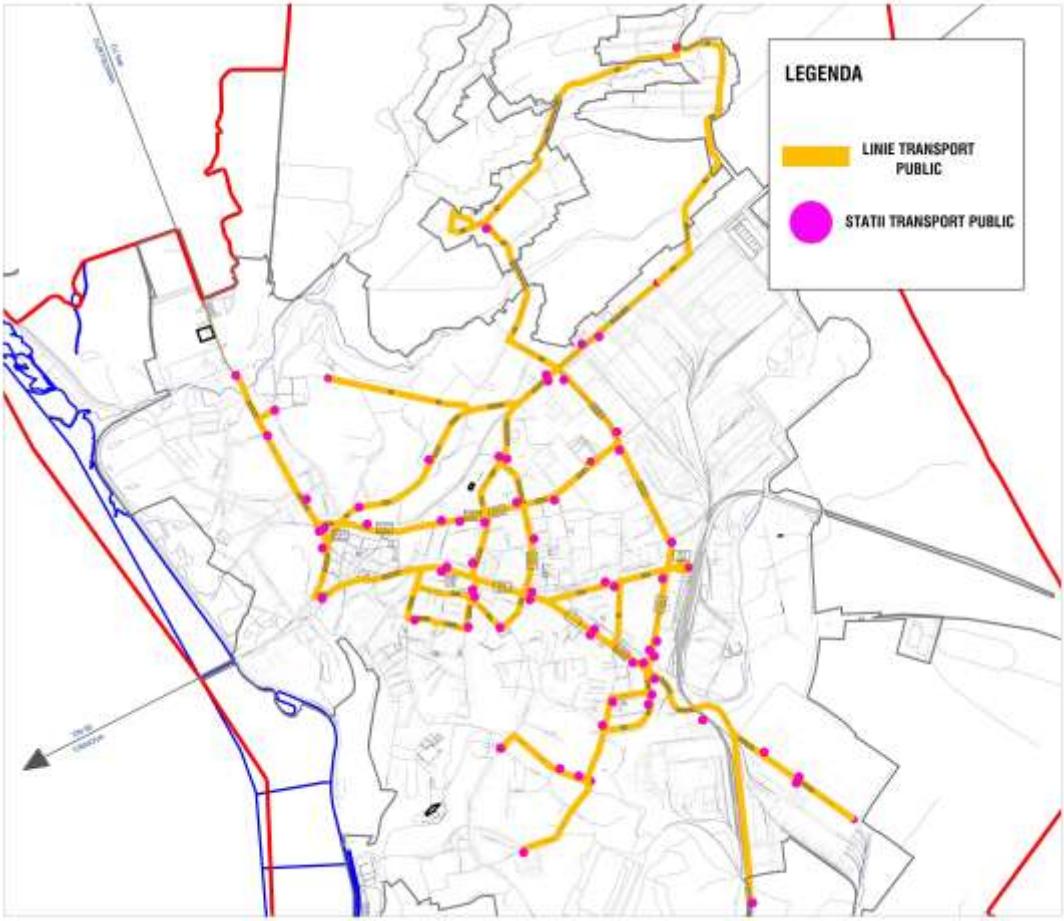
Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS10. *Eficientizarea fluxurilor principale de persoane si de marfa dinspre si catre oras prin modernizarea si extinderea infrastructurii pentru traficul greu si a retelei majore de circulatie*, respectiv programul 10.2 – Amenjarea intrarii in oras dinspre Podul Olt – bretea de iesire de la Clubul Nautic/amenajarea intersecției, concretizat prin proiectul:

- 10.2.2 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport

### 12.3.2. Transport public

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> /
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017 – 2019</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <b>Buget total: 4.180.000,00 Euro</b>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
7.	<b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b> Sistemul de transport urban va avea o componenta, subsistemul de transport electric urban care va cuprinde: vehiculele electrice / hibrid de transport public. Vehiculele achizitionate trebuie sa indeplineasca conditii minime de confort pentru pasageri si sa fie accesibile personelor cu mobilitate redusa. <i>Vehiculele ecologice pentru transportul public vor fi in numar de 10 bucati.</i> <b>Obiectivele proiectului</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</li> <li>- Cresterea ponderii de energie electrica utilizata pentru transportul urban;</li> <li>- Reducerea poluarii fonice si a aerului.</li> </ul> <b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b> Activitatile descrise mai sus se incadreaza in: <i>A.Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori, activitatea eligibila Achizitionarea de autobuze</i>
8.	<b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b> Utilizarea autobuzelor cu combustibili alternativi are efect asupra calitatii vietii in municipiu, conduce la reducerea poluarii aerului, iar in cazul vehiculelor electrice si la cea fonica.  Asigurarea numarului necesare de vehicule hibride/electrice va determina folosirea acestor vehicule si utilizarea lor pe scara larga. <b>Grupul tinta vizat:</b> Populatia Municipiului Slatina.

9.	<b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b> Ideeua de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> . deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si utilizarii transportului public in detrimentul transportului auto individual, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina.																																	
10	<b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b> Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</th> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2"></th> <th>S1</th> <th>S2</th> <th rowspan="2">%</th> </tr> <tr> <th>2020</th> <th>2020</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/an</td> <td>126.580.423</td> <td>126.580.423</td> <td>-3,2%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>22.836.471</td> <td>22.836.471</td> <td>0,2%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.468.286</td> <td>4.468.286</td> <td>26,3%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.825</td> <td>18.825</td> <td>-2,8%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td></tr> </tbody> </table>	Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane			S1	S2	%	2020	2020	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	126.580.423	126.580.423	-3,2%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	22.836.471	22.836.471	0,2%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.468.286	4.468.286	26,3%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.825	18.825	-2,8%	Populatia afectata		> 20% din total populatie		
Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane						S1		S2	%																									
		2020	2020																															
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	126.580.423	126.580.423	-3,2%																														
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	22.836.471	22.836.471	0,2%																														
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.468.286	4.468.286	26,3%																														
Emisii CO2echiv	tone/an	18.825	18.825	-2,8%																														
Populatia afectata		> 20% din total populatie																																
11	<b>Maturitatea ideii de proiect</b> Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate																																	
12	<b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b> Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate																																	
13	<b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b> Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD: <ul style="list-style-type: none"> <li>- P2.2 - Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)</li> <li>- P2.3 - Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public</li> <li>- P2.4 - Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)</li> <li>- P5.1 - Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului</li> </ul> Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i> , respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea si extinderea serviciilor de transport in comun, concretizat prin urmatoarele proiecte: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.2.1 Modernizarea infrastructurii de transport in comun in Municipiul Slatina, prin achizitionarea de vehicule ecologice: microbuze si / sau autobuze</li> </ul>																																	

1.	<p><b>Titlul proiectului</b></p> <p><b>P 2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)</b></p>
2.	<p><b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b></p> <p>Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina</p>
3.	<p><b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b></p> 
4.	<p><b>Perioada de implementare estimata</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Perioada 2017 – 2023</i></li> </ul>
5.	<p><b>Bugetul estimativ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Buget total: 2.900.000,00 Euro</b></li> </ul>
6.	<p><b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b></p> <p>Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, Obiectivul specific Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</b></p>

7.

## Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului

Conformarea statiilor de transport este importanta pentru cresterea atractivitatii serviciului public de transport. Pentru ca asteptarea vehiculelor sa reprezinte o actiune placuta si sigura pentru utilizatori statiile de transport trebuie sa:

- fie accesibile pentru toate persoanele cu deficiente de deplasare, vedere si auz, in conformitate cu legislatia in vigoare
- fie confortabile, calitate determinata de existenta dotarilor pentru pasageri precum mobilierul de odihna, spatii acoperite care ofera protectie utilizatorilor fata de factorii climatici, iluminatul public pentru a creste gradul de siguranta, cosuri de gunoi, etc.
- ofere informatii detaliate care ajuta la orientarea calatorilor si stabilirea traseului calatoriei.

Sistemul multimodal de informare a calatorilor va culege informatii de la toate mijloacele de transport public urban, va prelucra aceste informatii si va afisa aceste informatii in timp real prin intermediul diferitelor tipuri de solutii tehnologice (display, infokiosk, Internet, aplicatii smartphone etc.). informatiile culese de la modul de transport public urban vor fi corelate cu informatii primite de la alte moduri de transport (ex. feroviar, transport interurban etc.). Se va realiza o interfata de tip API pentru accesul la datele in timp real furnizate de catre sistem. Acest acces se va realiza prin intermediul unei conexiuni Internet si cu ajutorul unor aplicatii pentru telefoana mobile si alte dispozitive electronice. Sistemul va fi integrat cu sistemul de Management al Transportului Public si cu sistemul integrat de management al traficului. Se vor avea in vedere:

- in prima faza cel putin trei subsisteme principale: subsistem de informare in stati si zonele de interes (centre comerciale), subsistem de informare in mijloacele de transport public si subsistem de acces la informatii in timp real prin intermediul interfetelor de tip API. (2017-2023)
- in cea de a doua faza se vor integra datele de la sistemele de transport care asigura servicii de transport in zona urbana. (2024-2030)

Pentru cresterea sigurantei utilizatorilor, proiectul include si modernizarea iluminatului stradal in statiile de transport public.

Reteaua va cuprinde statii autonome (d.p.d.v. al consumului de energie electrica – va fi dotata cu celule fotovoltaice – se recomanda ca energia electrica necesara functionarii statiei sa fie numai din surse regenerabile) si conectate la Internet (hot spot Wi-Fi) si retea de comunicatii de date.

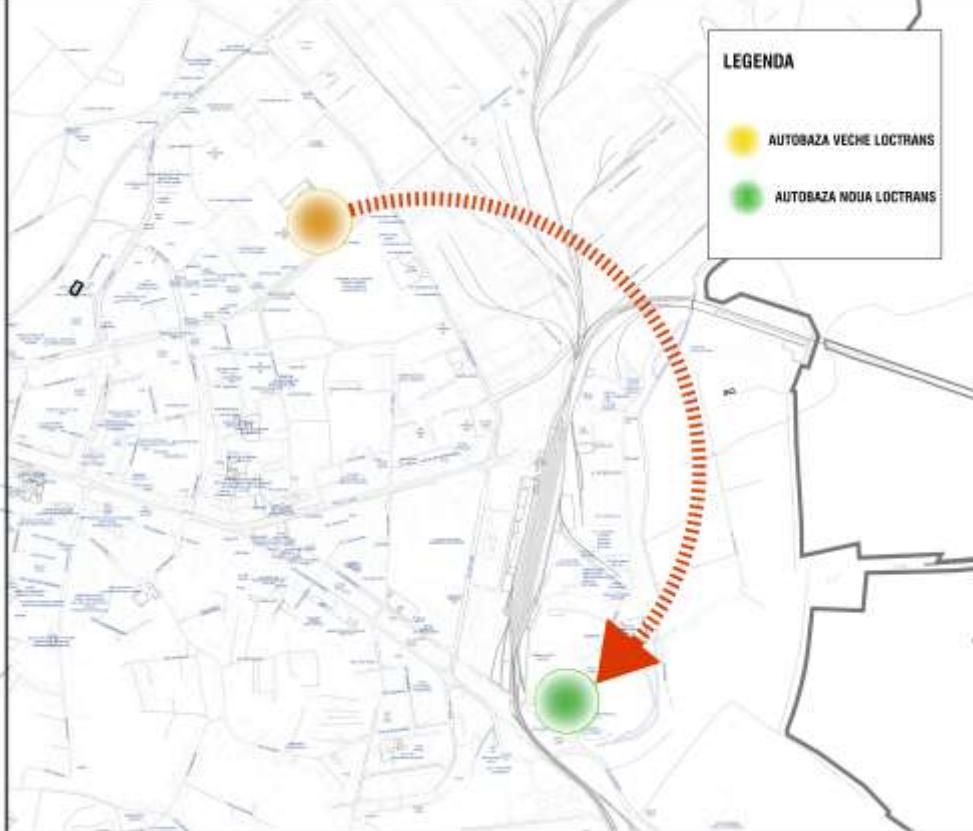
Statia va asigura informarea calatorilor, culegerea datelor privind numarul de calatori (cererea de transport), conectarea calatorilor la Internet, schimbul de date cu vehiculele de transport public, monitorizarea elementelor de securitate si furnizarea de servicii educationale si culturale (filme, muzica, continut digital etc.).

Statiile vor fi supravegheate video (securitate) si vor permite implementarea unor instrumente bazate pe prelucrare de imagine pentru determinarea cererii de transport si a conditiilor din stati.

- Se recomanda adaptarea dotarilor particulare ale statiilor in functie de numarul utilizatorilor, numarul liniilor de transport public si importanta la nivelul orasului, respectand bineinteleles minimul de confort necesar. Cele mai importante stati pot fi dezvoltate pe principiul statie loc/reper urban, cu atentie pe elementele de design si alocarea unui spatiu mai generos.

	<p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</i></li> <li>- <i>Cresterea ponderii de utilizare a transportului urban;</i></li> <li>- <i>Reducerea poluarii fonice si a aerului.</i></li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori, activitatea eligibila Construirea/modernizarea/reabilitarea statiilor de transport public (tramvai, troleibuz, autobuz)</i></li> </ul>																																			
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Utilizarea transportului public are efect asupra calitatii vietii in municipiu, conduce la reducerea poluarii aerului, iar in cazul vehiculelor electrice si la cea fonica.</p> <p>Asigurarea numarului necesare de statii de transport public si informarea curenta a oamenilor care le utilizeaza va determina folosirea acestor vehicule si utilizarea lor pe scara larga.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locuitorii Municipiului Slatina.</li> <li>- Locuitorii localitatilor invecinate</li> <li>- Societatile comerciale din municipiu.</li> </ul>																																			
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si utilizarii transportului public in paralel cu cresterea intermodalitatii, datorita unui sistem de informare corecta si eficiente, in detrimentul transportului auto individual, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina.</p>																																			
10	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</th> <th></th> <th></th> <th>S1</th> <th>S2</th> <th rowspan="2">%</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>2024</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/an</td> <td>141.277.245</td> <td>131.551.287</td> <td>-6,9%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>25.059.043</td> <td>25.568.071</td> <td>2,0%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.203.771</td> <td>6.554.400</td> <td>55,9%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.963</td> <td>17.862</td> <td>-5,8%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td> </tr> </tbody> </table>	Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane			S1	S2	%			2024	2024	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	131.551.287	-6,9%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.568.071	2,0%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	6.554.400	55,9%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	17.862	-5,8%	Populatia afectata		> 20% din total populatie		
Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane				S1	S2	%																														
			2024	2024																																
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	131.551.287	-6,9%																																
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.568.071	2,0%																																
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	6.554.400	55,9%																																
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	17.862	-5,8%																																
Populatia afectata		> 20% din total populatie																																		
11	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																																			

12	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>
13	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P2.1 - Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice</li> <li>- P2.4 - Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)</li> <li>- P5.1 - Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului</li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i>, respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea si extinderea serviciilor de transport in comun, concretizat prin urmatoarele proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.2.2 Modernizarea/ extinderea infrastructurii de transport public in zona Sat Nou – Cireasov – Strehareti (4 statiuni)</li> <li>- 8.2.3 Construirea/ modernizarea statiilor de transport in comun in zonele rezidentiale periferice - Tudor Vladimirescu, Clocoiov, Progresul IV</li> <li>- 8.2.4 Modernizarea statiilor de transport in comun amplasate pe circulatiile majore ale orasului, inclusiv amenajarea unor statii de transport in comun reprezentative: la Plaja Olt, intrarile in oras si in centrul istoric, la intersectia strazilor A.I Cuza si E. Teodoroiu, Gara CFR si intersectia str. Primaverii cu str. Libertatii (sens giratoriu Libertatii – Cornisei Primaverii)</li> <li>- 8.2.5 Proiect pentru realizarea unor autogari/ statii de transport in comun (incl. parcare)</li> </ul>

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> 
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Perioada 2017 - 2020</i></li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 670.000,00 Euro, din care:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>270.000,00 Euro</b> – pentru Activitatea 1</li> <li>○ <b>400.000,00 Euro</b> – pentru Activitatea 2</li> </ul> </li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile reședință de județ prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
7.	<b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b> In cadrul proiectului integrat se propun doua activitati in vederea modernizarii transportului public <b>Activitatea 1 - Amenajare autobaza, inclusiv statiile de incarcare vehicule electrice</b>

Loctrans urmeaza sa se mute intr-un sediu nou, fostul liceu de pe strada Draganesti 25. Proiectul propune reconversia functionala a salii de sport pentru a functiona ca autobaza. Inclusiv instalarea a 3 statii de incarcare pentru vehicule electrice pentru transportul public local. Statiile de incarcare vor fi integrate in sistemul de management al statilor electrice de incarcare.

### **Activitatea 2 - Introducerea sistemului de management al transportului public cu trei componente majore: operare, securitate si conectivitate.**

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

Din punctul de vedere al componentei de securitate se va avea in vedere instalarea unor camere video in mijloacele de transport public. Imaginele preluate de la camere vor fi utilizate pentru: detectarea automata sau manuala a unor incidente in vehiculele de transport public, determinarea incarcarii vehiculelor de transport public si protectia conducerilor vehiculelor de transport public si implementarea masurilor anti-vandalism.

Functia de conectivitate va permite conectarea vehiculelor de transport public la centrul de management, transmiterea datelor legate de functionarea sistemelor de la bordul vehiculului, transmiterea imaginilor si video streaming si accesul calatorilor la Internet.

Obiectivele proiectului:

- *Cresterea calitatii vietii locuitorilor;*
- *Cresterea ponderii de utilizare a transportului urban;*
- *Reducerea poluarii fonice si a aerului.*

#### **Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.**

Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:

*A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori, activitatea eligibila*

-Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public, inclusiv infrastructura tehnica aferenta

*C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> in zona urbana, activitatea eligibila*

- Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum si a altor sisteme de transport inteligente (STI)

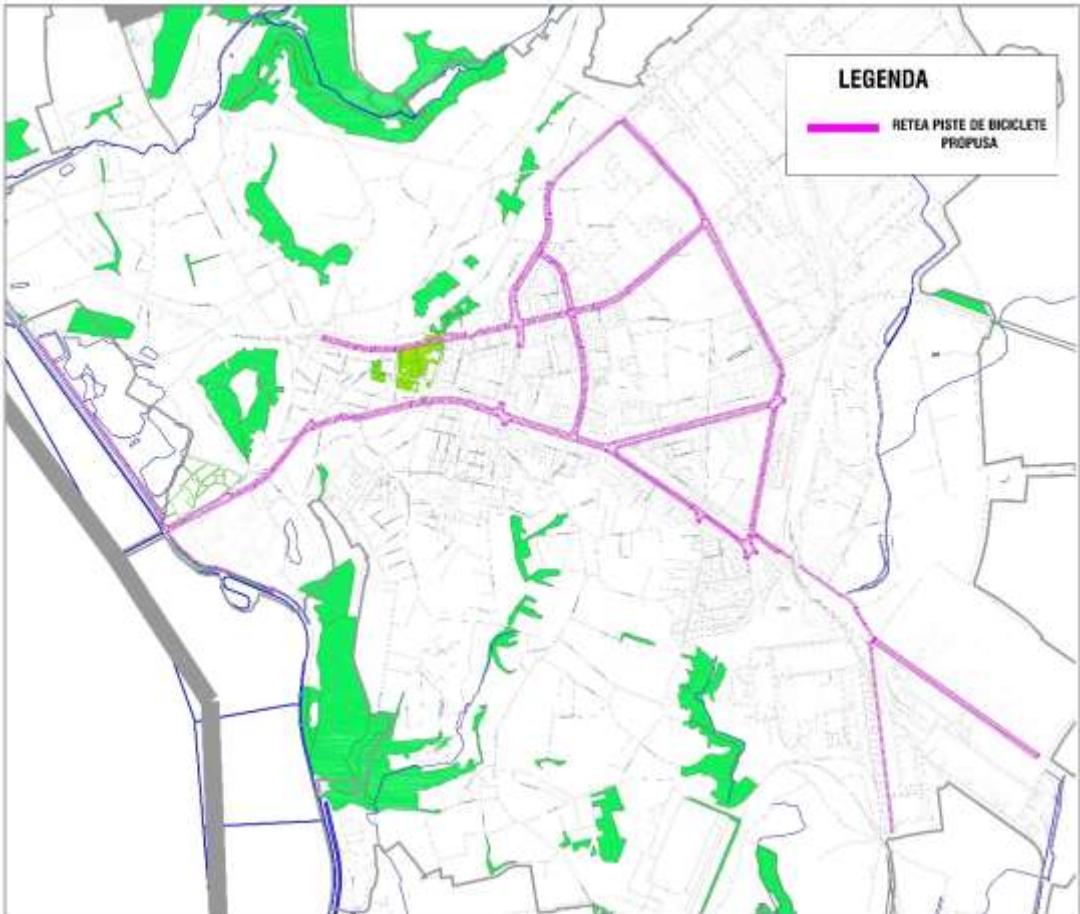
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Utilizarea autobuzelor cu combustibili alternativi are efect asupra calitatii vietii in municipiu, conduce la reducerea poluarii aerului, iar in cazul vehiculelor electrice si la cea fonica.</p> <p>Asigurarea mentenantei vehicule hibride/electrice va determina folosirea acestor vehicule si utilizarea lor pe scara larga.</p> <p>Managementul transportului public prin intermediul unui sistem intelligent se impune pentru asigurarea eficientei sistemului, posibilitatii de acordare a prioritatii de trecere in trafic, monitorizarea in timp real a vehiculelor, transmiterea informatiilor in statii, etc., avand efecte asupra gradului de utilizarea a sistemului si a costurilor de operare.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locuitorii Municipiului Slatina.</li> <li>- Locuitorii localitatilor invecinate</li> <li>- Societatile comerciale din municipiu</li> </ul>																																			
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i>. deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si utilizarii transportului public prin crearea unui management eficient al acestuia in paralel cu utilizarea combustibililor alternativi pentru autobuze ceea ce conduce la reducerea semnificativa a emisiilor de carbon in municipiul Slatina.</p>																																			
10	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</th> <th></th> <th></th> <th>S1</th> <th>S2</th> <th rowspan="2">%</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>2021</th> <th>2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/an</td> <td>130.254.629</td> <td>127.279.406</td> <td>-2,3%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>23.392.114</td> <td>23.741.979</td> <td>1,5%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.402.157</td> <td>4.953.086</td> <td>12,5%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.885</td> <td>18.513</td> <td>-2,0%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td> </tr> </tbody> </table>	Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane			S1	S2	%			2021	2021	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	130.254.629	127.279.406	-2,3%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.741.979	1,5%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.953.086	12,5%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.513	-2,0%	Populatia afectata		> 20% din total populatie		
Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane				S1	S2	%																														
			2021	2021																																
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	130.254.629	127.279.406	-2,3%																																
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.741.979	1,5%																																
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.953.086	12,5%																																
Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.513	-2,0%																																
Populatia afectata		> 20% din total populatie																																		
11	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																																			
12	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																																			

13	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Proiectul poate fi realizat împreună cu urmatoarele proiecte din PMUD:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- P2.1-Innoarea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice</li> <li>- P2.2 - Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)</li> <li>- P2.4 - Sistem integrat de plată a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)</li> <li>- P5.1 - Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului</li> </ul> </li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care încurajează deplasările durabile și deserveste într-un mod eficient zonele rezidențiale</i>, respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun, concretizat prin urmatoarele proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.2.7 Proiect de amenajare a autobazei, inclusiv stații de încarcare vehicule electrice</li> <li>- 8.2.9 Introducerea sistemului de management al transportului public</li> </ul>
----	--

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> /
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Perioada 2020 - 2023</i></li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Buget total: 1.000.000,00 Euro</b></li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
7.	<b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b> Sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare va avea ca subsistem principal sistemul de ticketing al transportului public urban. Sistemul va permite plata calatoriilor pe baza unor carduri contactless, a unor aplicatii securizate pentru telefoane mobile (ex. cu tehnologie NFC) sau altor forme, inclusiv SMS. Pe langa acest subsistem vor fi integrate ulterior si alte sisteme similare pentru: plata parcarilor, plata accesului in zonele restrictionate, inchirierea de biciclete si alte vehicule alternative, plata unor activitati culturale si alte servicii comunitare.  Obiectivele proiectului: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</li> <li>- Cresterea ponderii de utilizare a transportului urban;</li> <li>- Reducerea poluarii fonice si a aerului.</li> </ul> <b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b> Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:  <i>A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori, activitatea eligibila Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de bilete integrate pentru calatori („e-bilete” sau „e-ticketing”)</i>
8.	<b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b> Utilizarea serviciilor puse la dispozitie de Primaria Municipiului Slatina are efect asupra calitatii vietii in municipiu, conduce la cresterea satisfactiei cetatenilor.  Implementarea sistemului integrat de plata a serviciilor comunitare va oferi posibilitatea cetatenilor sa poata calatorii mult mai usor cu mijloacele de transport in comun, sa faca toate platile centralizat, astfel municipalitatea inbunatatindu-si sistemul de preconizare a veniturilor.

	<p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locuitorii Municipiului Slatina.</li> <li>- Locuitorii localitatilor invecinate</li> <li>- Societatile comerciale din municipiu.</li> </ul>																																				
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i>. deoarece are ca efect cresterea intermodalitatii si a atractivitatii si utilizarii transportului public si a mijloacelor alternative, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina.</p>																																				
10	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</th> <th></th> <th></th> <th>S1</th> <th>S2</th> <th rowspan="2">% </th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>2024</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/an</td> <td>141.277.245</td> <td>135.074.914</td> <td>-4,4%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>25.059.043</td> <td>25.445.014</td> <td>1,5%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.203.771</td> <td>5.672.914</td> <td>34,9%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.963</td> <td>18.258</td> <td>-3,7%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane			S1	S2	%			2024	2024	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	135.074.914	-4,4%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.445.014	1,5%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	5.672.914	34,9%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.258	-3,7%	Populatia afectata		> 20% din total populatie			
Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane				S1	S2	%																															
			2024	2024																																	
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	135.074.914	-4,4%																																	
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.445.014	1,5%																																	
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	5.672.914	34,9%																																	
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.258	-3,7%																																	
Populatia afectata		> 20% din total populatie																																			
11	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																																				
12	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																																				
13	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <p>P2.2 - Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)</p> <p>P2.3 - Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public</p> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i>, respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea si extinderea serviciilor de transport in comun, concretizat prin urmatoarele proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.2.8 Sistem integrat de plată a serviciilor comunitare (inclusiv transport public).</li> </ul>																																				

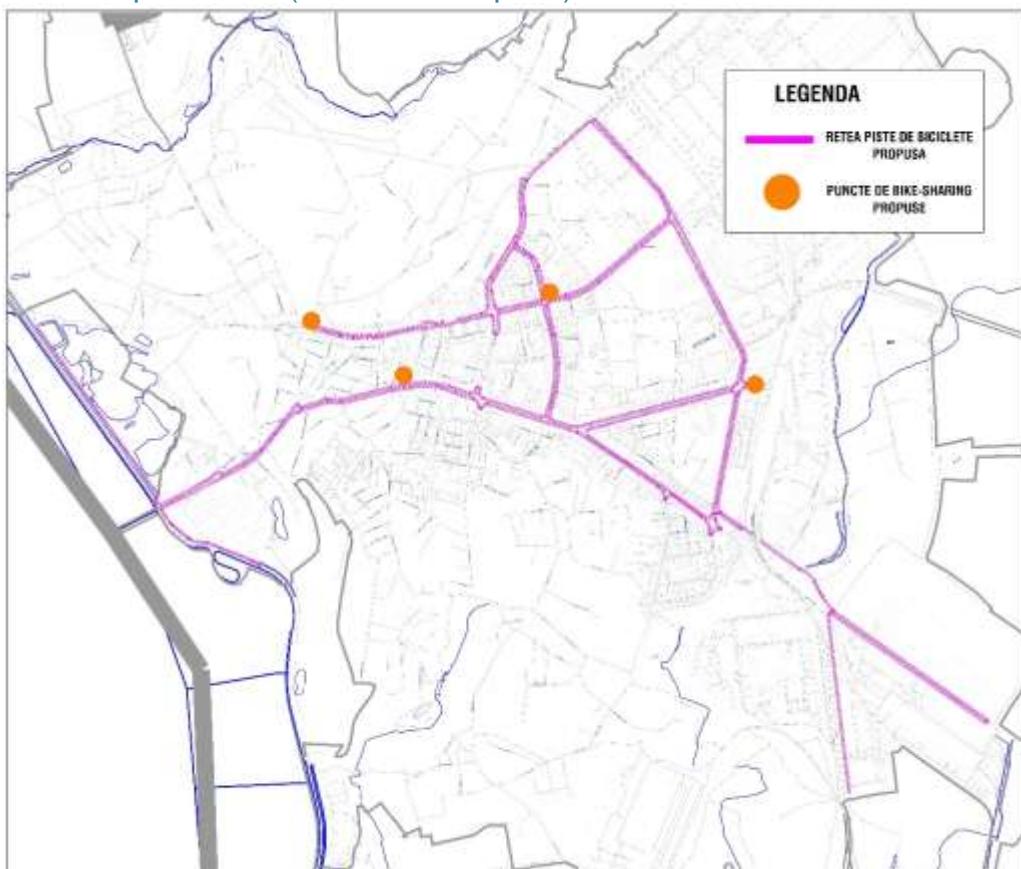
### 12.3.3. Deplasari nemotorizate

1.	Titlul proiectului <b>P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete</b>
2.	Solicitantul proiectului /Parteneri propusi Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza) 
4.	Perioada de implementare estimata <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017 - 2023</li> </ul>
5.	Bugetul estimativ <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 600.000,00 Euro</b>, din care: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 350.000,00 Euro – Etapa I</li> <li>○ 250.000,00 Euro - Etapa II.</li> </ul> </li> </ul>
6.	Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, Obiectivul specific Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</b></li> </ul>

7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>Se propune realizarea infrastructurii pentru biciclete in doua etape, pornind de la punctele de interes identificate in capitolul 2.5.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etapa I - reteaua are rolul de a uni aglomerarile de functiuni identificate in municipiu; Lungime retea - 14 Km</li> <li>• Etapa II - implica dezvoltare retelei in interiorul cartierelor dens construite, unirea aglomerari mai mici de functiuni; Lungime retea - 10Km</li> </ul> <p>Infrastructura pentru biciclete trebuie sa respecte urmatoarele principii directoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atractivitate – integrarea in peisaj</li> <li>• Siguranta – limitare conflicte intre biciclisti si alte moduri de transport si asigurarea securitatii personale a utilizatorilor</li> <li>• Coerenta – trasee continui si usor de identificat in trafic.</li> <li>• Conectivitate – asigurarea de legaturi de la originea deplasarii pana la destinatie</li> <li>• Legatura directa – trasee cat mai scurte, fara devieri care cresc distanta de deplasare.</li> <li>• Infrastructura va cuprinde, pe langa pistele de biciclete, si parcari dedicate si servicii asociate (bike sharing, rent a bike, etc), in apropierea punctelor de interes prezentate mai sus.</li> </ul> <p>Infrastructura va cuprinde, pe langa pistele de biciclete, si parcari dedicate in apropierea punctelor de interes.</p> <p>Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului stradal pe lungimea pistelor pentru biciclete</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea accesibilitatii punctelor de interes pentru deplasarile nemotorizate</li> <li>- Incurajarea folosirii mijloacelor alternative de deplasare;</li> <li>- Cresterea sigurantei in deplasare pentru biciclisti si pietoni;</li> <li>- Scaderea duratelor de deplasare;</li> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor</li> <li>- Reducerea poluarii fonice si a aerului.</li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatea eligibila Construirea / modernizarea / reabilitarea / extinderea pistelor / traseelor pentru biciclete</i></li> </ul>
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>In prezent, in municipiul Slatina, nu exista infrastructura pentru biciclete. Numarul deplasarilor pe bicicleta este foarte scazut raportat la populatia orasului, dar se remarcă o usoara crestere fata de anii precedenti. Conditiiile precare de deplasare in siguranta descurajeaza deplasarile cu bicicleta pentru activitati obligatorii (educatie, catre locul de munca, etc.)</p> <p>Suplimentar, promovarea modurilor de deplasare ecologice sustine atingerea tintelor Cartii Albe (2011) si a Strategiei Europa 2020.</p>

	<p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Populatia Municipiului Slatina.</li> </ul>																												
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si utilizarii bicicletei ca mod de transport in detrimentul transportului auto individual, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina.</p>																												
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 15%;"><b>S1</b></th> <th style="width: 15%;"><b>S2</b></th> <th style="width: 10%;"><b>%</b></th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;"><b>2024</b></th> <th style="text-align: center;"><b>2024</b></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km /an</td> <td>141.277.245</td> <td>139.580.234</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>25.059.043</td> <td>25.512.214</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.203.771</td> <td>4.321.303</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.963</td> <td>18.771</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="2">&gt; 20% din total populatie</td> </tr> </tbody> </table>		<b>S1</b>	<b>S2</b>	<b>%</b>		<b>2024</b>	<b>2024</b>		Parcursul total al vehiculelor	veh-km /an	141.277.245	139.580.234	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.512.214	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.321.303	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.771	Populatia afectata		> 20% din total populatie	
	<b>S1</b>	<b>S2</b>	<b>%</b>																										
	<b>2024</b>	<b>2024</b>																											
Parcursul total al vehiculelor	veh-km /an	141.277.245	139.580.234																										
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.512.214																										
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.321.303																										
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.771																										
Populatia afectata		> 20% din total populatie																											
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																												
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																												
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului</li> <li>- P3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)</li> <li>- P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)</li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i>, respectiv programului 8.1 <i>Velo Slatina, program pentru constituirea infrastructurii pentru biciclete</i>, concretizat prin urmatoarele proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.1.1 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strazile A.I Cuza si E. Teodoroiu.</li> <li>- 8.1.2 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strada Crisan.</li> <li>- 8.1.3 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strazile Primaverii si Libertatii.</li> </ul>																												

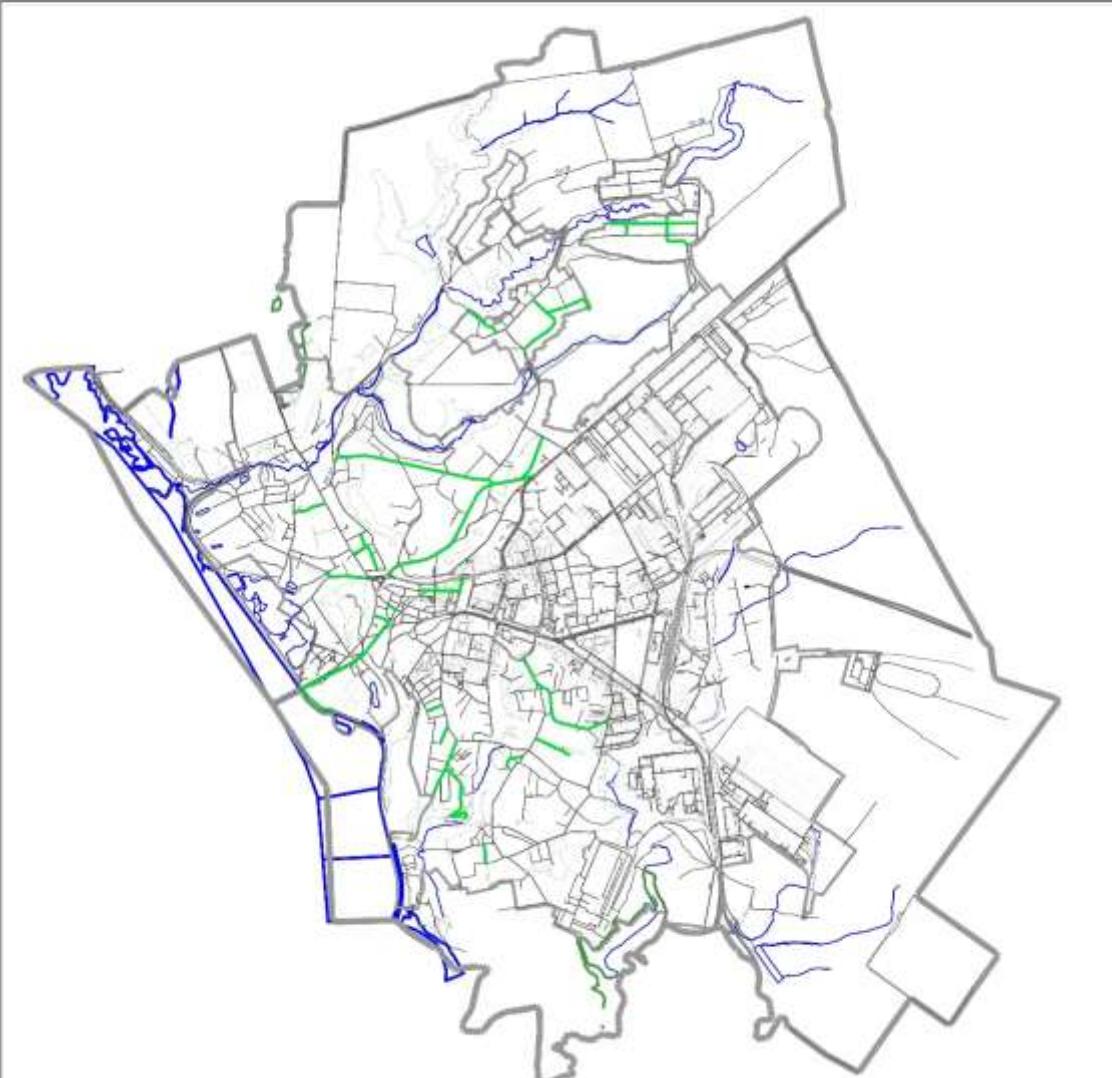
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.1.4 Includerea de piste de biciclete pe str. Artilleriei - str. Cireasov - str. Pitesti</li> <li>- 8.1.5 Proiect pentru realizarea unor benzi de bicicleta partajate cu traficul auto pe strazile Basarabilor, Banului, Strehareti si Cuza Voda</li> <li>- 8.1.6 Proiect pentru realizarea unor piste de bicicleta de agrement pe strada Drumul lui Stroe (Carol I)</li> <li>- 8.1.7 Proiect pentru amplasarea parcuri pentru biciclete in jurul principalelor obiective de interes public</li> </ul>
--	--

1.	<p><b>Titlul proiectului</b></p> <p><b>P 3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)</b></p>
2.	<p><b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b></p> <p>Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina</p>
3.	<p><b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b></p>  <p><b>LEGENDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— RETEA PISTE DE BICICLETE PROPUZA</li> <li>● PUNCTE DE BIKE-SHARING PROPUSE</li> </ul>
4.	<p><b>Perioada de implementare estimata</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Perioada 2017 - 2023,</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> </ul> </li> </ul>
5.	<p><b>Bugetul estimativ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 1.100.000,00 Euro</b>, distribuit astfel: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>900.000,00 Euro</b> – pentru Activitatea 1, calculat pentru 5 puncte de bike-sharing</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>200.000,00 Euro</b> – pentru Activitatea 2, calculat pentru 5 statii electrice de incarcare</li> </ul>
6.	<p><b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprujinarea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila.</li> </ul>
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>In cadrul proiectului integrat se propun doua activitati menite sa promoveze deplasările alternative, atat ca mijloace cat si ca surse de energie, respectiv deplasarea pe bicicleta si utilizarea vehiculelor electrice.</p> <p><b>Activitatea 1 - Introducerea unui sistem de bike sharing.</b></p> <p>In vederea bunei functionari a sistemului, se propun urmatoarele masuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amplasarea a 5 puncte de inchiriere in locatii importante si utilizate din oras, precum zona garii, zona centrala, zone de concentrare mare a afunctiunilor, etc.</li> <li>- Achizitia a 100 - 125 de biciclete</li> <li>- Implementarea unui sistem eficient de tarifare a serviciului</li> <li>- Asigurarea mentenantei constante a sistemului.</li> </ul> <p>Activitatea este divizata pe doua perioade de implementare, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Etapa I - Infiintarea a 5 puncte de inchiriere cu cate 20-25 biciclete in fiecare punct.</li> <li>● Etapa II - Extinderea sistemului de inchiriere a bicicletelor in functie de eficienta acestuia si cererea de utilizare</li> </ul> <p><b>Activitatea 2 – Instalarea statiilor electrice de incarcare si introducerea unui sistem de management al statiilor electrice de incarcare</b></p> <p>Sistemul va avea in componenta statii electrice de incarcare pentru vehicule publice si private in zona urbana. Sistemul de management al statiilor de incarcare va fi un sistem de tip SCADA si va avea ca obiectiv administrarea retelei de statii de incarcare pentru vehicule electrice. Aceasta se va conecta la sisteme de alimentare cu energie electrica administrate de primarie. Se va monitoriza consumul energetic si numarul de vehicule care folosesc acest sistem.</p> <p>Ca prima investitie se propune instalarea a 5 statii de incarcare si dezvoltarea sistemului de monitorizare</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Implementarea unui sistem modern si flexibil pentru utilizarea bicicletei;</i></li> <li>- <i>Incurajarea folosirii mijloacelor alternative de deplasare;</i></li> <li>- <i>Cresterea sigurantei in deplasare pentru biciclisti si pietoni;</i></li> <li>- <i>Scaderea duratelor de deplasare;</i></li> <li>- <i>Cresterea calitatii vietii locuirilor;</i></li> <li>- <i>Cresterea ponderii de energie electrica utilizata pentru transportul urban;</i></li> <li>- <i>Reducerea poluarii fonice si a aerului.</i></li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatile eligibile Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de inchiriere de biciclete si Achizitionarea si instalarea statiilor de reincarcare a automobilelor electrice si electrice hibride</i></li> </ul>																																	
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>In prezent nu exista un sistem de inchiriere pentru biciclete, singura optiune pentru acest mod de deplasare fiind achizitionarea bicicletei. Utilizarea transportului electric individual nu este sustinut, neexistand puncte publice de incarcare a vehiculelor.</p> <p>Activitatea 1 vine in completarea propunerilor de realizare a infrastructurii pentru biciclete si sustine atractivitatea acestui mod de deplasare in scop recreativ, dar mai ales pentru deplasari cotidiene (obligatorii).</p> <p>Activitatea 2 presupune asigurarea infrastructurii necesare alimentarii vehiculelor electrice, ceea ce va determina achizitionarea acestor vehicule si utilizarea lor pe scara larga. Utilizarea vehiculelor cu combustibili alternativi are efect asupra calitatii vietii in municipiu, conduce la reducerea poluarii aerului, iar in cazul vehiculelor electrice si la reducerea poluarii fonice.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Populatia Municipiului Slatina.</i></li> </ul>																																	
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect cresterea atractivitatii mersului pe bicicleta in detrimentul transportului auto individual si facilitarea utilizarii vehiculelor electrice sau hibride, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiu Slatina.</p>																																	
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 15%;"><b>S1</b></th> <th style="width: 15%;"><b>S2</b></th> <th style="width: 10%;"><b>%</b></th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;"><b>2024</b></th> <th style="text-align: center;"><b>2024</b></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/ an</td> <td>141.277.245</td> <td>137.754.806</td> <td>-2,5%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>25.059.043</td> <td>25.677.271</td> <td>2,5%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.203.771</td> <td>4.673.897</td> <td>11,2%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.963</td> <td>18.564</td> <td>-2,1%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td colspan="4">&gt; 20% din total populatie</td> </tr> </tbody> </table>		<b>S1</b>	<b>S2</b>	<b>%</b>		<b>2024</b>	<b>2024</b>		Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	137.754.806	-2,5%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.677.271	2,5%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.673.897	11,2%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.564	-2,1%	Populatia afectata	> 20% din total populatie			
	<b>S1</b>	<b>S2</b>	<b>%</b>																															
	<b>2024</b>	<b>2024</b>																																
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	137.754.806	-2,5%																														
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.677.271	2,5%																														
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.673.897	11,2%																														
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.564	-2,1%																														
Populatia afectata	> 20% din total populatie																																	
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																																	
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																																	
13.																																		

	<p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>P3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete;</i></li> <li>- <i>P2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)</i></li> <li>- <i>P5.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului</i></li> <li>- <i>P6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice</i></li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. Infrastructura care încurajează deplasările durabile și deserveste într-un mod eficient zonele rezidențiale, respectiv programelor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>8.1 Velo Slatina, program pentru constituirea infrastructurii pentru biciclete și pietoni, cu proiectul:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 8.1.8 Introducerea unui sistem de bike sharing</li> </ul> </li> <li>- <i>8.3. Managementul eficient al traficului cu proiectul:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 8.3.2 Instalarea stațiilor electrice de incarcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de incarcare</li> </ul> </li> </ul>
--	--

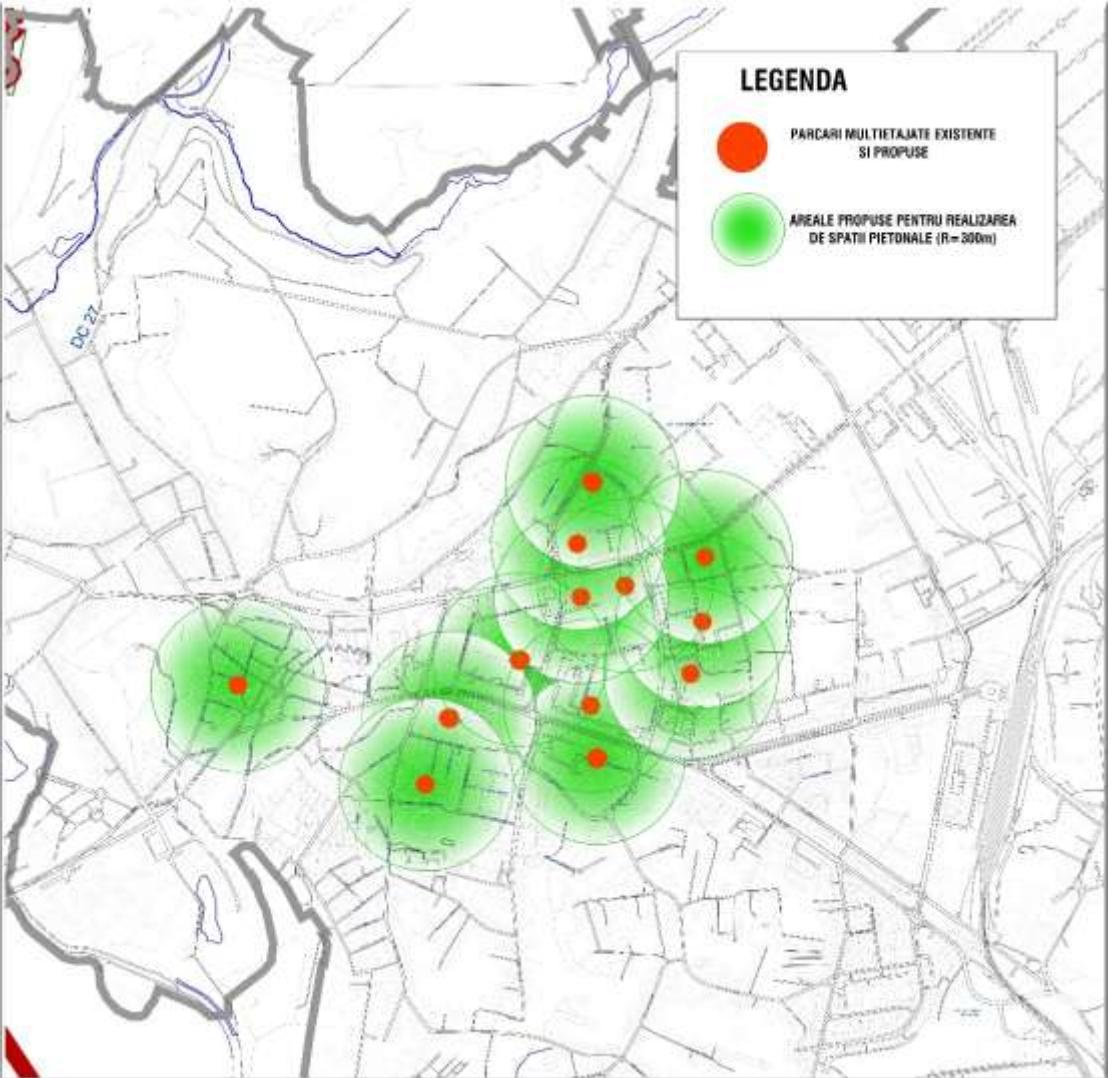
1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> 
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Perioada 2017 - 2023, distribuita pe 2 etape, atfel:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Etapa I</i></li> <li>○ <i>Etapa II</i></li> </ul> </li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 11,172,400 Euro</b>, din care: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 6.010.900,00 Euro pentru Etapa I: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5.161.500,00 Euro – dezvoltare infrastructura pietonala pentru strazile fara trotuar</li> <li>▪ 740.000,00 Euro - Traseu de agrement Strehareti</li> <li>▪ 109.700,00 Euro - Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primarie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubul Nautic</li> </ul> </li> <li>○ 5.161.500,00 Euro pentru Etapa II - dezvoltare infrastructura pietonala pentru strazile fara trotuar.</li> </ul> </li> </ul>

6.	<p><b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b></p> <p>Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile</b>, cu urmatoarele prioritati de investitii:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</li> <li>• <b>Prioritatea de investitii 4.3</b> Regenerarea comunitatilor defavorizate, <b>Obiectivul specific</b> Imbunatatirea regenerarii fizice, economice si sociale a comunitatilor marginalizate in municipiile resedinta de judet din Romania</li> </ul>
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>Dezvoltarea infrastructurii pietonale pe toate strazile care in prezent nu ofera conditii minime de siguranta pentru utilizatori, inclusiv imbunatatirea traseelor pietonale intre zonele rezidentiale si zona istorica centrala.</p> <p>Lungimea totala a strazilor care necesita asigurarea infrastructurii pietonale este de 11,47 Km, distribuita uniform pe cele doua perioade de programare, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etapa I –lungime strazi interventie – 5,73 Km</li> <li>- Etapa II –lungime strazi interventie – 5,73 Km</li> </ul> <p>Suplimentar, au fost identificate 2 trasee pietonale propuse spre implementare in Etapa I, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traseu de agrement Strehareti (str. Drumul lui Stroe/ Carol I)</li> <li>- Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primarie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubul Nautic</li> </ul> <p>Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului pietonal.</p> <p>Pentru strazile cu ampriza de dimensiuni reduse, care nu permite realizarea unor trotuare corespunzatoare se recomanda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizarea de zone rezidentiale (similar sistemului shared-space), caracterizate de: <ul style="list-style-type: none"> <li>o circulatia pietonilor permisa pe toata sectiunea strazii,</li> <li>o viteza vehiculelor limitata la 20km/h,</li> <li>o semnalizare corespunzatoare.</li> </ul> </li> </ul> <p>Organizarea unui sistem de sensuri unice, permitand astfel dezvoltarea infrastructurii pietonale si asigurarea unei benzi pentru circulatia rutiera.</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</li> <li>- Cresterea sigurantei deplasarilor pietonale;</li> <li>- Asigurarea accesibilitatii spatiului public pentru toti utilizatorii;</li> <li>- Sustinerea dezvoltarii urbane si economice in zonele adiacente interventiei</li> <li>- Promovarea utilizarii transportului public prin asigurarea unui parcurs sigur si confortabil pana la statii.</li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S. prioritati de investitii 4.1</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p>

	<p>- <i>B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatea eligibila Construirea/modernizarea/extinderea de zone si trasee pietonale si semi-pietonale</i></p>																																																																						
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Majoritatea strazilor au trotuare, dar exista si o pondere semnificativa de strazi fara trotuar sau cu trotuare de dimensiuni reduse ceea ce conduce la o accesibilitate precara a acestor zone pentru deplasarile pietonale incurajand astfel utilizarea autovehiculului personal.</p> <p>Implementarea proiectului se va realiza pe cartiere, strazile selectate fiind distribuite conform tabelului de mai jos</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cartier</th> <th>Strada</th> <th>Lungime totala strada [m]</th> <th>Lungime totala / cartier [m]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progresul</td> <td>Garoafelor</td> <td>150</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">Clocociov</td> <td>Emanoil Ionescu</td> <td>180</td> <td rowspan="6">3.290</td> </tr> <tr> <td>Alice Botez</td> <td>460</td> </tr> <tr> <td>Basarabilor (Spre Olt)</td> <td>1.500</td> </tr> <tr> <td>Boiangiului</td> <td>350</td> </tr> <tr> <td>Manastirea Clocociov</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>Sfantul Nicolae</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">Cireasov</td> <td>Islazului</td> <td>911,11</td> <td rowspan="6">2.942,47</td> </tr> <tr> <td>Lacului</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td>Nucului</td> <td>450</td> </tr> <tr> <td>Ograzii</td> <td>350</td> </tr> <tr> <td>Visinilor</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Zorilor</td> <td>331,36</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">Tudor Vladimirescu</td> <td>Canal Sopot</td> <td>200</td> <td rowspan="4">2.056,70</td> </tr> <tr> <td>Capitan Aldescu</td> <td>302</td> </tr> <tr> <td>Fdt. Sopot</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>N. Balcescu</td> <td>1.374,7</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Dealul Viilor</td> <td>Carol I</td> <td></td> <td rowspan="5">1.920</td> </tr> <tr> <td>Dimitrie Caracostea</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>Ferdinand</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Oituz</td> <td>900</td> </tr> <tr> <td>Prunilor</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Centru vechi</td> <td>Regina Maria</td> <td></td> <td rowspan="3">190</td> </tr> <tr> <td>Cazinoului</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Sperantei</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Steaua</td> <td>1.118</td> <td>1.118</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riveranii strazilor propuse spre modernizare;</li> <li>- utilizatorii retelei de strazi a Municipiului Slatina.</li> </ul>	Cartier	Strada	Lungime totala strada [m]	Lungime totala / cartier [m]	Progresul	Garoafelor	150	150	Clocociov	Emanoil Ionescu	180	3.290	Alice Botez	460	Basarabilor (Spre Olt)	1.500	Boiangiului	350	Manastirea Clocociov	600	Sfantul Nicolae	200	Cireasov	Islazului	911,11	2.942,47	Lacului	800	Nucului	450	Ograzii	350	Visinilor	100	Zorilor	331,36	Tudor Vladimirescu	Canal Sopot	200	2.056,70	Capitan Aldescu	302	Fdt. Sopot	180	N. Balcescu	1.374,7	Dealul Viilor	Carol I		1.920	Dimitrie Caracostea	320	Ferdinand		Oituz	900	Prunilor	500	Centru vechi	Regina Maria		190	Cazinoului	100	Sperantei	90		Steaua	1.118	1.118
Cartier	Strada	Lungime totala strada [m]	Lungime totala / cartier [m]																																																																				
Progresul	Garoafelor	150	150																																																																				
Clocociov	Emanoil Ionescu	180	3.290																																																																				
	Alice Botez	460																																																																					
	Basarabilor (Spre Olt)	1.500																																																																					
	Boiangiului	350																																																																					
	Manastirea Clocociov	600																																																																					
	Sfantul Nicolae	200																																																																					
Cireasov	Islazului	911,11	2.942,47																																																																				
	Lacului	800																																																																					
	Nucului	450																																																																					
	Ograzii	350																																																																					
	Visinilor	100																																																																					
	Zorilor	331,36																																																																					
Tudor Vladimirescu	Canal Sopot	200	2.056,70																																																																				
	Capitan Aldescu	302																																																																					
	Fdt. Sopot	180																																																																					
	N. Balcescu	1.374,7																																																																					
Dealul Viilor	Carol I		1.920																																																																				
	Dimitrie Caracostea	320																																																																					
	Ferdinand																																																																						
	Oituz	900																																																																					
	Prunilor	500																																																																					
Centru vechi	Regina Maria		190																																																																				
	Cazinoului	100																																																																					
	Sperantei	90																																																																					
	Steaua	1.118	1.118																																																																				
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si confortului deplasarilor pietonale in detrimentul transportului auto individual, ceea ce conduce la reducerea</p>																																																																						

	emisiilor de carbon in municipiu Slatina. Ideeia de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.3 Imbunatatirea regenerarii fizice, economice si sociale a comunitatilor marginalizate in municipiile reședință de județ din România</i> , deoarece are ca efect crearea spatilor pietonale sigure și confortabile, în tot municipiul.																														
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">S1</th> <th style="text-align: center;">S2</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">%</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">2024</th> <th style="text-align: center;">2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/ an</td> <td>141.277.245</td> <td>138.408.280</td> <td>-2,0%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>25.059.043</td> <td>25.814.185</td> <td>3,0%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.203.771</td> <td>4.350.686</td> <td>3,5%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.963</td> <td>18.636</td> <td>-1,7%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td></tr> </tbody> </table>	S1	S2	%	2024	2024	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	138.408.280	-2,0%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.814.185	3,0%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.350.686	3,5%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.636	-1,7%	Populatia afectata		> 20% din total populatie		
S1	S2	%																													
2024	2024																														
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	138.408.280	-2,0%																											
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.814.185	3,0%																											
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.350.686	3,5%																											
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.636	-1,7%																											
Populatia afectata		> 20% din total populatie																													
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																														
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																														
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat in mod integrat impreuna cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina</li> <li>- P2.2 Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)</li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivelor strategice OS5. <i>Capital uman dezvoltat in zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu si Progresul IV (Scoala de Politie)</i>, OS9. <i>Sistem rutier modern si functional si OS11 Retea de spatii verzi publice extinsa, care pune in valoare atractiile locale, reconectand zonele rezidentiale cu centrul istoric</i>. Programele si proiectele asociate obiectivelor strategice sunt urmatoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OS5 – Program de extindere si modernizare a infrastructurii rutiere si tehnico-edilitare din zonele dezavantajate: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 5.2.2. Continuarea modernizarii infrastructurii rutiere in cartierul Tudor Vladimirescu</li> <li>○ 5.2.4. Modernizarea cartierului Scoala de Politie din municipiu Slatina</li> </ul> </li> <li>- OS9 - 9.1 Program pentru modernizarea strazilor din cartierele mun. Slatina si 9.2 Program de modernizare a centrului istoric: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 9.1.1. Modernizarea strazilor din cartierele Clocociov si Progresul IV</li> <li>○ 9.1.3. Modernizarea cartierelor Satu Nou si Cireasov din municipiu Slatina (Asfaltare si modernizare cartier Satu Nou si Cireasov)</li> </ul> </li> </ul>																														

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 9.1.4. Modernizarea strazilor din cartierele Steaua si Primaverii</li> <li>○ 9.2.1. Modernizarea strazilor din Centrul Istoric</li> </ul> <p>- OS11 – 11.2 Program de amenajare si reconectare a spatilor publice reprezentative din municipiu Slatina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 11.2.2 Traseu de agrement Strehareti (str. Drumul lui Stroe/ Carol I)</li> <li>○ 11.2.3 Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primarie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubul Nautic</li> </ul>
--	--

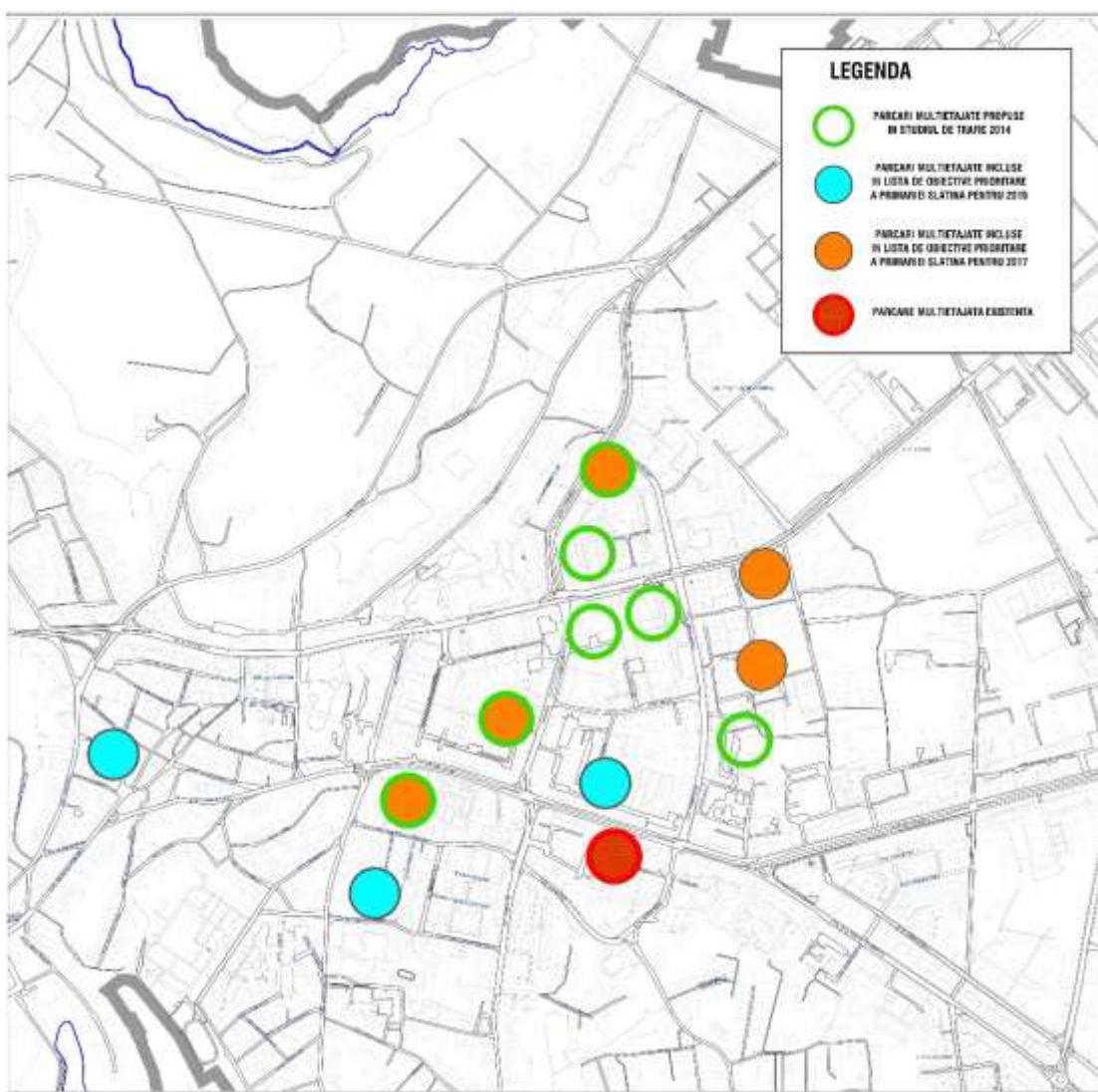
1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b>  <p><b>LEGENDA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● PARCARI MULTIFUNCTIIONALE EXISTENTE SI PROPUSE</li> <li>● ARIELE PROPUSE PENTRU REALIZAREA DE SPATII PIETONALE (R=300m)</li> </ul>
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017 - 2023</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Buget total: 1,500,000.00 Euro</b></li> </ul>
6.	<p><b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b></p> <p>Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, Obiectivul specific Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</b></p>
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>Se propune asigurarea prioritatii de deplasare a pietonilor prin utilizarea spatiului eliberat de vehicule parcate si modificarea regimului spatiilor din zonele centrale ale cartierelor. Spatiile vor fi realizate pe o raza de 300m fata de parcarile multi-etajate construite. Suprafata de interventie individuala recomandata este de 500 - 1000 m2 / locatie</p> <p>Pentru cresterea sigurantei in deplasare pe timpul noptii, proiectul include si modernizarea iluminatului pietonal .</p> <p>Pentru strazile cu ampriza de dimensiuni reduse se recomanda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizarea de zone rezidentiale (similar sistemului shared-space), caracterizate de: <ul style="list-style-type: none"> <li>o circulatia pietonilor permisa pe toata sectiunea strazii,</li> <li>o viteza vehiculelor limitata la 20km/h,</li> <li>o semnalizare corespunzatoare.</li> </ul> </li> </ul> <p>Organizarea unui sistem de sensuri unice, permitand astfel dezvoltarea infrastructurii pietonale si pentru biciclete si asigurarea unei benzi pentru circulatia rutiera si a transportului public.</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</li> <li>- Cresterea sigurantei deplasarilor pietonale;</li> <li>- Asigurarea accesibilitatii spatiului public pentru toti utilizatorii;</li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatea eligibila Construirea/modernizarea/extinderea de zone si trasee pietonale si semi-pietonale</i></li> </ul>
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>In prezent, la nivelul cartierelor o pondere semnificativa a spatiului public este alocata stationarii vehiculelor. Deplasările pietonale sunt ingreunate si uneori, din lipsa de spatiu se realizeaza pe carosabil, in conditii de nesiguranta. Suplimentar, nu toate spatii din interiorul cartierelor sunt accesibile persoanelor cu mobilitate redusa.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locuitorii cartierelor in care se dezvolta spatii pietonale sau zone rezidentiale</li> <li>- Locuitorii municipiului Slatina</li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate</i></p>

	<i>Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect imbunatatirea conditiilor de deplasare pietonala, crescand siguranta si numarul utilizatorilor, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiu Slatina.																														
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>S1 2024</th> <th>S2 2024</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/ an</td> <td>141.277.245</td> <td>138.966.657</td> <td>-1,6%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>25.059.043</td> <td>25.682.728</td> <td>2,5%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.203.771</td> <td>4.321.303</td> <td>2,8%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.963</td> <td>18.702</td> <td>-1,4%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td></tr> </tbody> </table>			S1 2024	S2 2024	%	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	138.966.657	-1,6%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.682.728	2,5%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.321.303	2,8%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.702	-1,4%	Populatia afectata		> 20% din total populatie		
		S1 2024	S2 2024	%																											
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	138.966.657	-1,6%																											
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.682.728	2,5%																											
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.321.303	2,8%																											
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.702	-1,4%																											
Populatia afectata		> 20% din total populatie																													
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																														
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																														
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P4.1 Constructia de parcuri rezidentiale multi-etajate;</li> <li>- P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiu Slatina</li> <li>- P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului</li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i>, respectiv programului 8.1 Velo Slatina, program pentru constituirea infrastructurii pentru biciclete si pietoni., concretizat prin urmatoarele proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8.1.9 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in centralitatile de cartier</li> </ul>																														

#### 12.3.4. Sistem intelligent de management al traficului si parcarilor

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 4.1 Constructia de parcuri rezidentiale multi-etajate</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiu Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b>



4.	Perioada de implementare estimata <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Perioada 2017 - 2030</i></li> </ul>
5.	Bugetul estimativ <b>Buget total: 9.900.000,00 Euro</b> , din care
6.	Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare Nu se solicita finantare prin Programul Operational Regional 2014 - 2020.
7.	Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului Cele 5 locatii de pe lista primariei, plus locatii suplimentare - Corelarare cu proiect spatii pietonale: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Numar locuri de parcare / constructie - 66 locuri</i></li> <li>- <i>Total locuri de parcare - 330</i></li> <li>- <i>Suprafata construita – 9900</i></li> </ul> Obiectivele proiectului: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</i></li> <li>- <i>Reducerea numarului de masini parcate neregulamentar</i></li> </ul> Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.

	Proiectul nu se incadreaza in activitatile eligibile ale Obiectivului Specific
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Utilizarea masinilor personale este inca foarte uzitata. Acest lucru creaza nevoia unui numar foarte mare de masini, in contradictie cu numarul limitat de locuri de parcare.</p> <p>Prin crearea unor astfel de parcari se vor realiza suplimentarea locurilor de parcare, concomitent cu eliberarea spatiului public pentru sporirea confortului deplasarilor pietonale si cresterea calitatii vietii.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Populatia Municipiului Slatina.</i></li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Nu se solicita finantare prin Programul Operational Regional 2014 - 2020.</p>
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investiti</b></p> <p>Nu se solicita finantare prin Programul Operational Regional 2014 - 2020.</p>
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat in corelare cu urmatoarele proiecte din PMUD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>P3.2 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor</i></li> <li>- <i>P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina</i></li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului Strategic OS9. <i>Sistem rutier modern si functional</i> respectiv programului 9.3 Program pentru sistematizarea/ optimizarea sistemului de parcare, concretizat prin urmatorul proiect:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>9.3.1 Proiect pentru realizarea de parcat supraetajate (sub sau supraterane) in zonele rezidentiale: Progresul I-II-III, Ecaterina Teodoroiu, Steaua, Crisan I-II, Valcea-Tunari (7 parcati)</i></li> </ul>

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> /
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Perioada 2017 - 2020</i></li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Buget total: 760,000.00 Euro</b>, din care:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30,000.00 Euro pentru Activitatea 1</li> <li>- 30,000.00 Euro pentru Activitatea 2</li> <li>- 50,000.00 Euro pentru Activitatea 3</li> <li>- 650,000.00 Euro pentru Activitatea 4</li> </ul> </li> </ul>
6.	<p><b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, Obiectivul specific Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</b></li> </ul>
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p><b>Activitatea 1: Realizarea regulamentului de parcare</b>  Diferentiere regulament pentru parcarile din zonele rezidentiale si parcati de scurta durata.  Parcati de scurta durata:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea tarifului de parcare</li> <li>- Limitarea timpului de parcare - 2 ore</li> </ul> Parcare rezidentiala:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limitarea numarului de locuri / familie. Primul loc va avea un cost modic, al doilea loc de parc are va avea costuri mult mai mari, al treilea loc nu este permis</li> </ul> Regulamentul propune realizarea de locuri de parcare pentru a satisface 40-50% din necesarul locurilor de parcare.</p> <p><b>Activitatea 2: Urmarirea aplicarii regulamentului de parcare</b>  Eficienta privind respectarea / verificarea aplicarii legii prin masuri de intarire a capacitatii de control si sanctionare a abaterilor. Cresterea amenzilor pentru nerespectarea reglementarilor de parcare.</p> <p><b>Activitatea 3: Introducerea de metode suplimentare de plata</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plata de la automate de parcare - achizitie automate de parcare</li> <li>- Plata prim SMS, etc.</li> </ul> </p> <p><b>Activitatea 4: Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate</b>  Acest sistem are ca scop principal managementul parcarilor (monitorizare, procesarea informatiilor, informare si interconectare) si al accesului in zonele restrictionate. Accesul la locurile de parcare si la zonele restrictionate se va face prin utilizare functiilor sistemului de impunere a regulilor, siguranta si securitate si a unei retele de senzori dedicati. Elementele de acces in locurile de parcare si zonele restrictionate (bariere, bolard etc.) vor fi comandate de catre sistem pe baza informatiilor primite de la alte sisteme sau de la reteaua proprie de senzori. Sistemul va permite informarea utilizatorilor asupra numarului de locuri de parcare disponibile.  Sistemul se va baza pe o retea de camere video care vor culege imagini ale locurilor de parcare si care vor permite implementarea unor sisteme de detectare automata a vehiculelor parcate si de recunoastere a numerelor de inmatriculare (ANPR). Se va realiza si un sistem mobil pentru citirea si recunoasterea numerelor de inmatriculare ( acesta va fi instalat pe un vehicul care va patrula pentru identificarea vehiculelor parcate ne regulamentar sau care nu au platit tariful de parcare).</p> <p>Obiectivele proiectului:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</i></li> <li>- <i>Reducerea numarului de masini parcate neregulamentar</i></li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO2 in zona urbana, activitatea eligibila Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum si a altor sisteme de transport inteligente (STI)</i></li> </ul>																															
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Utilizarea masinilor personale este inca foarte uzitata. Acest lucru creaza nevoia unui numar foarte mare de masini, in contradictie cu numarul limitat de locuri de parcare.</p> <p>Prin introducerea unei astfel de modalitati de plata, Cetatenii orasului si vizitatorii vor avea acces la locurile de parcare pe scurta durata din confortul propriului smartphone.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locuitorii Municipiului Slatina.</li> <li>- Locuitorii localitatilor invecinate</li> <li>- Societatile comerciale din municipiu.</li> </ul>																															
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect utilizarea eficienta a spatiului public, descurajarea indirecta a achizitiei unui automobil si orientarea catre alte moduri de transport, conducand la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.</p>																															
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th style="text-align: center;">S1</th> <th style="text-align: center;">S2</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">%</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">2021</th> <th style="text-align: center;">2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/ an</td> <td>130.254.629</td> <td>129.164.292</td> <td>-0,8%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>23.392.114</td> <td>23.642.857</td> <td>1,1%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.402.157</td> <td>4.512.343</td> <td>2,5%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.885</td> <td>18.708</td> <td>-0,9%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td></td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td></tr> </tbody> </table>		S1	S2	%	2021	2021	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	130.254.629	129.164.292	-0,8%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.642.857	1,1%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.512.343	2,5%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.708	-0,9%	Populatia afectata		> 20% din total populatie		
	S1		S2	%																												
	2021	2021																														
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	130.254.629	129.164.292	-0,8%																												
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.642.857	1,1%																												
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.512.343	2,5%																												
Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.708	-0,9%																												
Populatia afectata		> 20% din total populatie																														
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																															
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p>																															

	Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat în strânsă corelare cu proiecte din PMUD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P4.1 Construcția de parcare rezidențiale multi-etajate</li> </ul> <p>Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului Strategic OS9. Sistem rutier modern și funcțional, respectiv programului 9.3 Program pentru sistematizarea/ optimizarea sistemului de parcare, concretizat prin urmatorul proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9.3.2 Proiect de regulament local (hotărare Consiliu Local) – "Legea"/ regulamentul parcarii;</li> <li>- 9.3.3 Implementarea unui sistem IT integrat de parcare cu plată (corelat cu sistemul de management al traficului).</li> </ul>

1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 4.3 Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> /
4.	<b>Perioada de implementare estimată</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017 - 2020</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 2,700,000.00 Euro</b>, din care:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2,300,000.00 Euro pentru Sistemul integrat de management al traficului</li> <li>- 400,000.00 Euro pentru Sistemul de impunere a regulilor</li> </ul> </li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicită finanțare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor, Obiectivul specific Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</b></li> </ul>
7.	<b>Scurta descriere a activităților din cadrul proiectului</b> Sistemul integrat de management al traficului va avea ca elemente principale: un centru de management de trafic și integrarea a sistemelor ITS din aria urbană și metropolitana, sistem de comunicări între posturile locale și centrul de management al traficului, posturi locale pentru culegerea informațiilor de trafic (senzori) și posturi locale pentru comanda traficului în intersecții și pe străzi (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile). Sistemul va culege informații de trafic prin intermediul senzorilor legați la posturile locale. Aceste informații vor fi procesate local și apoi transmise către Centrul de management al traficului prin intermediul sistemului de comunicări. Centrul de management al traficului va prelua aceste informații și le va prelucra și va transmite informații și comenzi către posturile locale (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile) și către sistemul multimodal de informare. Acest sistem va fi conectat și cu sistemul de management al transportului urban pentru asigurarea priorității vehiculelor transportului public urban în intersecțiile comandate de

	<p>catre sistem. Sistemul va avea o componenta de monitorizare a calitatii aerului si zgomotelor, senzorii acestei componente vor fi amplasati in zona de emisii scazute. Strategia de trafic va avea in vedere si mentinerea unui nivel minim dorit al poluarii fonice si a aerului.</p> <p><i>Sistemul va avea si o componenta pentru servicii de mobilitate integrata (MaaS) care va prelua informatii de la toate sistemele existente si va permite realizarea de planuri de calatorie multimodala.</i></p> <p>Sistemul de impunere a regulilor se va baza pe o retea de camere CCTV care vor culege imagini in timp real si vor transmite aceste imagin catre un centru de procesare video. Centrul de procesare video sa va amplasa in cladirea centrului de management al traficului si va avea ca rol procesare imaginilor si luarea deciziilor in mod automat. Vor fi detectate toate vehiculele care nu respecta regulile de circulatie impuse pentru un anumit segment al retele rutiere urbane (rularea pe benzile dedicate transportului public, parcare in locurile nepermise etc.). Sistemul va avea si functii dedicate sigurantei rutiere prin identificarea vehiculelor care nu respecta regulile si realizarea unor functii de detectie automata a incidentelor. Sistemul va fi conectat cu sistemul de management al traficului si va permite monitorizarea video a intersecțiilor controlate de acesta precum si implementarea unor functii precum, calcularea timiplor de calatorie pe baza identificarii numerelor de inmatriculari (ANPR). Functiile de securitate vor permite monitorizarea diverselor obiective cu risc de securitate mare (statii, echipamente amplasate pe strazi etc.). Sistemul va avea implementata functia de urmarire a tintelor. Camerele vor fi amplasate in statii, in intersecții si in alte locuri (impuse de analiza amplasarii acestora). Pentru asigurarea bunei functionari a sistemului, se va moderniza iluminatul stradal in punctele de amplasare a camerelor.</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</i></li> <li>- <i>Reducerea timpului petrecut in trafic</i></li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO2 in zona urbana, activitatea eligibila Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum si a altor sisteme de transport inteligente (STI)</i></li> </ul>
	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Timpul petrecut in trafic, atat motorizat cat si nemotorizat, este foarte mare. De aceea un sistem integrat de management poate reduce acest timp, gestionand si preconizand tipurile de trafic care urmeaza sa apara, astfel fluidizand traficul.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locuitorii Municipiului Slatina.</li> <li>- Locuitorii localitatilor invecinate</li> <li>- Societatile comerciale din municipiu.</li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect utilizarea eficienta a infrastructurii, reducerea timpilor petrecuti in trafic, fluidizarea traficului conducand la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina.</p>

10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p>	<b>S1</b>	<b>S2</b>	<b>%</b>
		2021	2021	
	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	130.254.629	128.837.485 - 1,1%
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.485.436 0,4%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.637.220 5,3%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.558 - 1,7%
11.	<b>Maturitatea ideii de proiect</b>  Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate	> 20% din total populatie		
12.	<b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b>  Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate			
13.	<b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b>  Integrare cu SIDU – Proiectul corespunde Obiectivelor strategice OS7 <i>Siguranta crescuta in spatiul public si OS8 Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i> . Programele si proiectele asociate obiectivelor strategice sunt urmatoarele:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>7.1 Program de crestere a sigurantei in spatiul public:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <i>7.1.2. Modernizare si extindere sistem supraveghere video in municipiul Slatina</i></li> </ul> </li> <li>- <i>8.3. Managementul eficient al traficului:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <i>8.3.1 Realizare de sisteme de management si monitorizare a traficului (modernizare sistem de semaforizare, centru de comanda si monitorizare, supraveghere video).</i></li> </ul> </li> </ul>			

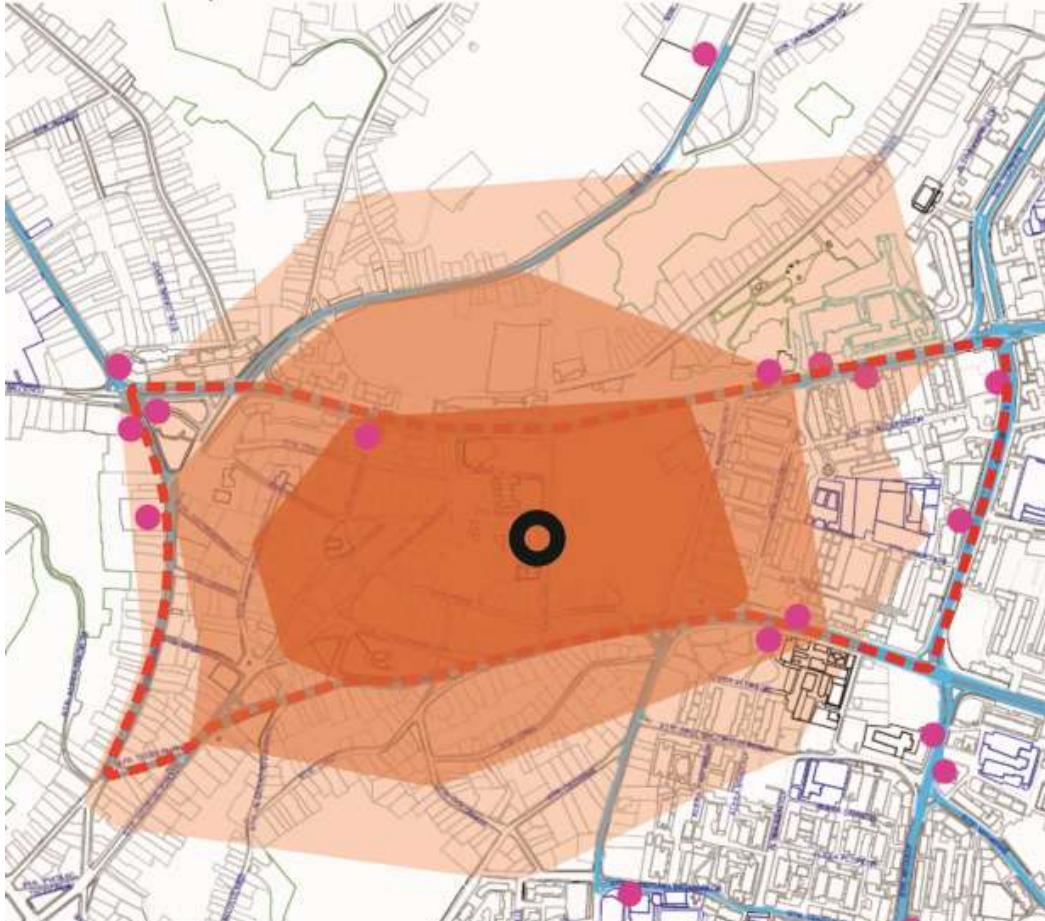
1.	<b>Titlul proiectului</b>  <b>P 4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b>  Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b>  /
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b>  • <i>Perioada 2017 - 2020</i>
5.	<b>Bugetul estimativ</b>  • <b><i>Buget total: 3,100,000.00 Euro</i></b>

6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1</b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, <b>Obiectivul specific</b> Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</li> </ul>
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>Acest sistem va avea urmatoarele componente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemul inteligent de iluminare va permite imbunatatirea mobilitatii urbane prin accesul persoanelor la infrastructura urbana de transport si prin optimizarea serviciilor si functiilor de mobilitate. Sistemul va fi conectat la celelalte sisteme pentru asigurarea vizibilitatii optime dar si a infrastructurii de alimentare cu energie electrica. Intensitate luminii furnizate de acest sistem se va modifica in functie de conditiile atmosferice dar si in functie de cererile celoralte sisteme.</li> <li>- Sistem de informare si semnalizare pentru pietoni (va include semnalizare sonora si video), inclusiv prezentarea rutelor pietonale sigure pentru diverse categorii (copii, persoane in varsta, persoane cu dizabilitati etc.)</li> <li>- Sistem de comunicatii mobile (Wi-Fi) care va acoperi rutele pietonale.</li> </ul> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Cresterea accesului la infrastructura urbana de transport;</i></li> <li>- <i>Cresterea mobilitatii urbane</i></li> <li>- <i>Cresterea sigurantei pietonilor</i></li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatea eligibila Construirea/modernizarea/extinderea de zone si trasee pietonale si semi-pietonale</i></li> </ul>
	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Existenta zonelor slab iluminate determina populatia sa evite deplasarea nemotorizata datorita riscurilor la care se expun.</p> <p>Insuficienta zonelor pietonale si lipsa de atractivitate a acestora sunt unii din principalii factori pentru alegerea mijloacelor de transport motorizate, in detrimentul mijloacelor alternative de deplasare</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Locuitorii Municipiului Slatina.</i></li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <b>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</b> deoarece are ca efect cresterea gradului de confort si siguranta a deplasarilor pietonale si implicit a numarului acestora, in detrimentul calatoriilor cu automobilul personal, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiul Slatina.</p>
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p>

			S1	S2	%				
			2021	2021					
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	130.254.629	127.653.037	-2,0%					
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	24.091.843	3,0%					
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.493.979	2,1%					
Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.552	-1,8%					
Populatia afectata		> 20% din total populatie							
11	<b>Gradul de maturitate al proiectului</b> Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate								
12.	<b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b> Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate								
13.	<b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b> Proiectul poate fi realizat in corelare cu urmatoarele proiecte din PMUD: <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>P3.3 – Dezvoltarea infrastructurii pietonale in Municipiul Slatina,</i></li><li>- <i>P3.1 – Realizare infrastructura pentru biciclete</i></li></ul> Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului Strategic OS14. Eficienta energetica crescuta, respectiv programului 14.3. Program de cresterea eficientei energetice prin modernizarea sistemului de iluminat public, concretizat prin urmatorul proiect: <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>14.3.1. Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal</i></li></ul>								

### 12.3.5. Zone complexe

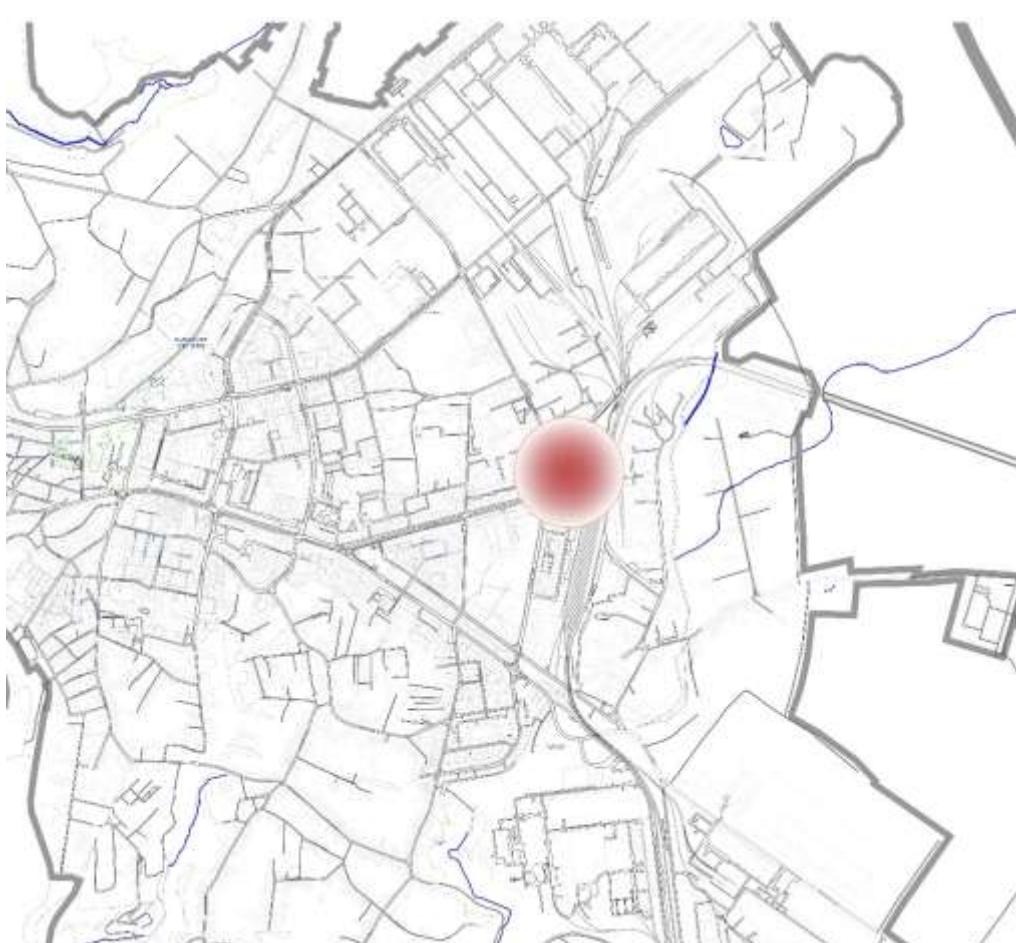
1.	<b>Titlul proiectului</b> <b>P 5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului</b>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> Proiectul este localizat in zona centrala a Municipiului Slatina si va fi realizata in suprafata determinata de strazile Oituz, George Poboran, Vintila Voda, Bulevardul A.I.Cuza, strazile Libertatii si Crisan si Bulevardul Nicolae Titulescu, dupa cum se observa in planul de mai jos.

	<p>Accesibilitate pietonală din zona "low emissions"</p>  <p><b>Legendă</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Zona cu emisii scăzute (low emissions)</li> <li>● Centru zona cu emisii scăzute</li> <li>● Stații transport public</li> <li>■ Izocronă deplasare pietonală - 5 minute - 350m</li> <li>■ Izocronă deplasare pietonală - 7 minute - 500m</li> <li>■ Izocronă deplasare pietonală - 10 minute - 750m</li> </ul>
4.	<p><b>Perioada de implementare estimata</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2019 - 2023</li> </ul>
5.	<p><b>Bugetul estimativ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 2,560,000.00 Euro</b></li> </ul>
6.	<p><b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, Obiectivul specific Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</b></li> </ul>
7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>Se propune transformarea zonei centrale a orasului intr-o zona cu emisii scazute, pe o</p>

	<p>suprafata de 44,6 Ha. In vederea realizarii acestor modificari sunt propuse urmatoarele actiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- delimitarea zonei prin intermediul semnelor rutiere si a altor solutii de semnalizare si informare (inclusiv harta interactiva - website)</li> <li>- implementarea de solutii pentru calmarea traficului. Acestea includ solutii de ingustare a benzilor, reducerea numarului de benzi, introducerea plantatiilor de aliniament, etc.</li> <li>- organizarea de evenimente sportive si culturale care sa conduca la informarea cetatenilor si reducerea poluariei in zona.</li> <li>- utilizarea informatiilor de la subsistemul de monitorizare a calitatii aerului si poluariei fonice - inclusiv pe harta interactiva</li> </ul> <p>utilizarea sistemului de impunere a regulilor pentru mentinerea nivelului minim dorit al poluariei in zona</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cresterea calitatii vietii locuitorilor;</li> <li>- Cresterea sigurantei rutiere;</li> <li>- Punerea in valoare si protejarea patrimoniului istoric valoros;</li> <li>- Reducerea poluariei fonice si a aerului.</li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatile eligibile:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Construirea/modernizarea/extinderea de zone si trasee pietonale si semi-pietonale</i></li> <li>○ <i>Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulatiei autoturismelor in anumite zone</i></li> </ul> </li> </ul>
8.	<p><b>Justificarea necesitatii proiectului / Modul in care acesta raspunde nevoilor specifice ale zonei</b></p> <p>Zona centrala este unul dintre cele mai complexe areale din municipiu, aceasta cuprinzand multe obiective si functiuni care genereaza sau/si atrag deplasari zilnice.</p> <p>Datorita distantei reduse si a bunei deserviri cu transportul public zona are un potential ridicat pentru a deveni prioritara deplasarilor nemotorizate. Se evidentaiza necesitatea cresterii treptate a traseelor preponderent pietonale.</p> <p><b>Grupul tinta al proiectului</b></p> <p>Grupul tinta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riveranii din zona centrala si proximitatea acesteia;</li> <li>- societati economice cu sediul in zona centrala;</li> <li>- angajati care lucreaza in zona.</li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i> deoarece are ca efect cresterea atraktivitatii deplasarilor pietonale, protejarea si punerea in valoare a zonei centrale a orasului, conducand cresterea</p>

	numarului de deplasari pietonale in defavoarea deplasarilor auto, cu efect de reducere a emisiilor de carbon in municipiu Slatina.																												
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>S1</th> <th>S2</th> <th>%</th> </tr> <tr> <th></th> <th>2024</th> <th>2024</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parcursul total al vehiculelor</td> <td>veh-km/ an</td> <td>141.277.245</td> <td>138.780.997 - 1,8%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos</td> <td>calatorii/ an</td> <td>25.059.043</td> <td>25.707.928 2,6%</td> </tr> <tr> <td>Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun</td> <td>calatorii / an</td> <td>4.203.771</td> <td>4.350.686 3,5%</td> </tr> <tr> <td>Emisii CO2echiv</td> <td>tone/an</td> <td>18.963</td> <td>18.681 - 1,5%</td> </tr> <tr> <td>Populatia afectata</td> <td colspan="3">&gt; 20% din total populatie</td></tr> </tbody> </table>		S1	S2	%		2024	2024		Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	138.780.997 - 1,8%	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.707.928 2,6%	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.350.686 3,5%	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.681 - 1,5%	Populatia afectata	> 20% din total populatie		
	S1	S2	%																										
	2024	2024																											
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/ an	141.277.245	138.780.997 - 1,8%																										
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	25.059.043	25.707.928 2,6%																										
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.350.686 3,5%																										
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.681 - 1,5%																										
Populatia afectata	> 20% din total populatie																												
11.	<p><b>Maturitatea ideii de proiect</b></p> <p>Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate</p>																												
12.	<p><b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b></p> <p>Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate</p>																												
13.	<p><b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b></p> <p>Proiectul poate fi realizat in corelare cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete</li> <li>- P3.2 Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)</li> <li>- P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiu Slatina</li> <li>- P4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate</li> <li>- P4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal</li> </ul> <p>Integreare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS9. <i>Sistem rutier modern si functional</i>, respectiv programului 9.2. Program de modernizare a centrului istoric, concretizat prin urmatoarele proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9.2.2 Continuarea pietonizarii centrului istoric si crearea unei zone low emissions</li> <li>- 9.2.4 Proiect pentru amenajarea unor spatii publice reprezentative la intrarile in centrul istoric (5 spatii) - in cadrul traseelor pietonale</li> </ul>																												

### 12.3.6. Intermodalitate

1.	<b>Titlul proiectului</b> <i>P 6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice</i>
2.	<b>Solicitantul proiectului /Parteneri propusi</b> Unitatea Administrativ – Teritoriala Municipiul Slatina
3.	<b>Localizarea proiectului (inclusiv harta/poza)</b> 
4.	<b>Perioada de implementare estimata</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada 2017-2020</li> </ul>
5.	<b>Bugetul estimativ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buget total: 550,000.00 Euro</b></li> </ul>
6.	<b>Obiectivul specific al Axei prioritare 4 din care se solicita finantare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eligibil pe <b>Axa prioritara 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile, Prioritatea de investitii 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, in particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbana si a unor masuri relevante pentru atenuarea adaptarilor, Obiectivul specific Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila</b></li> </ul>

7.	<p><b>Scurta descriere a activitatilor din cadrul proiectului</b></p> <p>Proiectul prevede realizarea punctului intermodal si amenajarea zonei garii.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punctul intermodal ofera informatii privind programul de transport public local, programul plecarilor/din autogara si programul CFR. De asemenea, ofera posibilitatea transferului facil intre diferitele moduri de transport in comun sau intre acestea si moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike sharing.</li> </ul> <p><b>Obiectivele proiectului</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oferirea de informatii privind transportul public local, programul plecarilor/sosirilor in/ din autogara si programul CFR</li> <li>- Oferirea posibilitatii unui transfer facil intre diferitele moduri de transport in comun sau intre acestea si moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike-sharing</li> </ul> <p><b>Scurta justificare a incadrarii acestora in activitatile eligibile ale O.S.</b></p> <p>Activitatile descrise mai sus se incadreaza in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>A.Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori, activitatea eligibila Construirea si modernizarea statilor de transport public de calatori;</i></li> <li>- <i>B.Investitii destinate transportului electric si nemotorizat, activitatea eligibila Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de inchiriere de biciclete</i></li> </ul>
8.	<p><b>Scurta justificare a necesitatii realizarii investitiei</b></p> <p>Zona propusa spre amenajare se incadreaza si in categoria zonelor cu nivel ridicat de complexitate, dat fiind ca aici sunt concentrate moduri de transport feroviar, transport in regim de taxi, transport public urban (cap de linie pentru 10 din cele 26 de linii de transport public local), transport auto privat (parcare)</p> <p>Datorita acestor caracteristici, zona prezinta toate premisele implementarii unei statii intermodale, prin care sa se asigure transferul mai facil al calatorilor intre diverse moduri de transport si atragerea acestora spre utilizarea transportului in comun, in defavoarea vehiculului personal prin informarea dinamica asupra conexiunilor disponibile.</p> <p><b>Grupul tinta vizat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Persoanele care parasesc Slatina sau sosesc aici, in special din/spre zona functionala a acestia</li> <li>- Persoane care folosesc Slatina ca punct de plecare pentru destinatii mai departe</li> <li>- Persoanele utilizatoare de transport local in comun care asteapta autobuzul in acest punct.</li> </ul>
9.	<p><b>Contributia ideii de proiect la atingerea Obiectivului specific al Prioritatii de investitii</b></p> <p>Ideea de proiect conduce la atingerea <i>Obiectivului specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila</i>. deoarece are ca efect cresterea atractivitatii si utilizarii transportului public si/sau a mersului pe bicicleta in detrimentul transportului auto individual, ceea ce conduce la reducerea emisiilor de carbon in municipiu Slatina.</p>
10.	<p><b>Contributia ideii de proiect la indeplinirea indicatorilor Prioritatii de Investitii</b></p> <p>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</p>

			S1	S2	%				
			2021	2021					
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	130.254.629	126.930.735	-2,6%					
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.837.152	1,9%					
Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.953.086	12,5%					
Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.447	-2,3%					
Populatia afectata		> 20% din total populatie							
11.	<b>Maturitatea ideii de proiect</b> Propunere la nivel strategic, nu exista Studiu de Fezabilitate								
12.	<b>Contributia ideii de proiect la obiectivele privind dezvoltarea durabila, egalitatea de sanse si nediscriminarea, egalitatea de gen</b> Se va completa ulterior in cadrul studiului de oportunitate								
13.	<b>Caracterul integrat al ideii de proiect cu alte investitii</b> Proiectul poate fi realizat impreuna cu urmatoarele proiecte din PMUD: <ul style="list-style-type: none"><li>- P4.6. Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate</li><li>- P3.2. Introducerea unui sistem de bike sharing</li><li>- P3.1. Realizare infrastructura pentru biciclete</li><li>- P2.4. Introducerea sistemului de management al transportului public</li><li>- P2.2. Modernizarea statiilor de transport public si introducerea sistemului multimodal de informare a calatorilor</li></ul> Integrare cu SIDU - Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructura care incurajeaza deplasarile durabile si deserveste intr-un mod eficient zonele rezidentiale</i> , respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea si extinderea serviciilor de transport in comun, concretizat prin urmatoarele proiecte: <ul style="list-style-type: none"><li>- 8.2.6 Proiect de amenajare a spatiului public, parcarii si statiilor de transport din zona Garii CFR in vederea constituirii unui nod intermodal</li></ul>								

## 12.4. Anexa 4 – Estimarea impactului proiectelor propuse

In cadrul pretestarii proiectelor propuse prin Planul de Mobilitate Urbana Durabila, sunt comparate valorile indicatorilor de rezultat relevanti pentru imbunatatirea mobilitatii urbane pentru primul an dupa implementarea proiectului, in scenariile: „fara proiect” (A face minimum) si „cu proiect” (A face ceva).

In Anexa 4 sunt prezentate rezultatele pretestarii proiectelor pe termen scurt si mediu, respectiv proiectele a caror implementare se finalizeaza pana in anul 2023.

### Rezultatele pretestarii pentru proiectul:

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P1.1	Modernizarea strazilor pe care circula transportul public	2017 - 2020	3,185,000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)			S1		S2	
	2017	2021	2017	2021	2017	2021
Auto	veh/zi	84.667	98.569	84.667	98.128	
Veh marfa	veh/zi	2.558	2.978	2.558	2.978	
Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.393	1.227	1.498	
Mers pe jos	Pers/zi	67.486	76.581	67.486	76.605	
Transport public	Pers/zi	15.776	14.674	15.776	15.286	

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
			2021	2021	
			130.254.629	129.655.463	-0,5%
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	23.392.114	23.430.846	0,2%
	Gradul de crestere a utilizarii transportului in comun	calatorii / an	4.402.157	4.585.800	4,2%

	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.810	-0,4%
	Populatia afectata	> 20% din total populatie			

Proiectul se incadreaza in activitatea „A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori”<sup>33</sup>. Acesta are ca efect cresterea utilizarii transportului public si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila**.

#### **Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P1.2	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	2017 - 2023	11,744,000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 si 4.3, Bugetul de stat, Bugetul local, Alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2024	2017	2024
Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	84.667	106.911	84.667	106.817
	Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.212
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.688
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	82.053
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	14.208

<sup>33</sup> Conform Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

			S1	S2	%
			2024	2024	
<b>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</b>	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	141.128.503	-0,1%
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	25.059.043	25.122.471	0,3%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.262.537	1,4%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.933	-0,2%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul are ca efect imbunatatirea infrastructurii rutiere din zonele defavorizate ale municipiului, si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si a **Obiectivului Tematic 9 Promovarea incluziunii sociale si combaterea saraciei**.

#### Rezultatele pretestarii pentru proiectul:

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P2.1	Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice	2017 - 2019	4.180.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile reședinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

			S1		S2	
			2017	2020	2017	2020
<b>Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)</b>	Auto	veh/zi	84.667	95.789	84.667	92.777
	Veh marfa	veh/zi	2.558	2.894	2.558	2.894
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.360	1.227	1.388
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	74.762	67.486	74.858
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.894	15.776	18.812

	Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
				2020	2020	
Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii / an	22.836.471	22.873.800	0,2%	
	Gradul de crestere a utilizarii transportului in comun	calatorii / an	4.468.286	5.643.600	26,3%	
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.825	18.297	-2,8%	
	Populatia afectata		> 20% din total populatie			

Proiectul se incadreaza in activitatea „A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori”<sup>34</sup>. Aceasta are ca efect cresterea utilizarii transportului public si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila**.

#### Rezultatele pretestarii pentru proiectul:

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P2.2	Dezvoltarea unei retele de statii de transport public local inteligente si autonome (Intelli Bus Hub Net)	2017 - 2023	2.900.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

<sup>34</sup> Conform Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2024	2017	2024
<b>Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)</b>	Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.230
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.548
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	83.679
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	21.848

	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
			2024	2024	
<b>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</b>	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	25.059.043	25.568.071	2,0%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	6.554.400	55,9%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	17.862	-5,8%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori”<sup>35</sup>. Aceasta are ca efect cresterea utilizarii transportului public si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila**.

#### Rezultatele pretestarii pentru proiectul:

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P2.3	Proiect integrat de	2017 - 2020	670.000	POR 2014-2020

<sup>35</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

	modernizare a sistemului de transport public			Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse
--	--	--	--	---

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2021	2017	2021
	Auto	veh/zi	84.667	98.569	84.667	96.386
	Veh marfa	veh/zi	2.558	2.978	2.558	2.978
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.393	1.227	1.410
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	76.581	67.486	77.730
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.674	15.776	16.510

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
			2021	2021	
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	130.254.629	127.279.406	-2,3%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	23.392.114	23.741.979	1,5%
	Emisii CO2echiv	tone/an	4.402.157	4.953.086	12,5%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „A. Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori”<sup>36</sup>. Aceasta are ca efect cresterea utilizarii transportului public si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate**

<sup>36</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

**sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.**

**Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	2020 - 2023	1.000.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	S1		S2		2024
	2017	2024	2017	2024	
Auto	veh/zi	84.667	106.911	84.667	102.349
Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.230
Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.548
Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	83.269
Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	18.910

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	% 2024
			2024	2024	
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	141.277.245	135.074.914	-4,4%
	Gradul de crestere a utilizarii transportului in comun	calatorii / an	25.059.043	25.445.014	1,5%
	Emisii CO2echiv	tone/an	4.203.771	5.672.914	34,9%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

**Proiectul are ca efect cresterea utilizarii transportului public si conduce la indeplinirea Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele si, implicit, a Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.**

**Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P3.1	Realizare infrastructura pentru biciclete	2017 – 2023	600,000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2024	2017	2024
	Auto	veh/zi	84.667	106.911	84.667	105.643
	Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.230
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.772
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	83.269
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	14.404

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	% 2024
			2024	2024	
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	25.059.043	25.512.214	1,8%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.321.303	2,8%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.771	-1,0%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „**B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat**”<sup>37</sup>. Acesta are ca efect cresterea numarului de deplasari cu bicicleta si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.**

#### **Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P3.2	Proiect integrat de mobilitate durabila (componentele biciclete si vehicule electrice)	2017 – 2023	1.100.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2024	2017	2024
Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	84.667	106.911	84.667	104.322
	Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.230
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.912
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	83.679
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	15.580

<sup>37</sup> Conform Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

			S1	S2	%
			2024	2024	
<b>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</b>	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	137.754.806	-2,5%
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	25.059.043	25.677.271	2,5%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.673.897	11,2%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.564	-2,1%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „**B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat**”<sup>38</sup>. Proiectul are ca efect cresterea utilizarii bicicletei si a transportului public, conducand la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila**.

#### Rezultatele pretestarii pentru proiectul:

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	2017 – 2023	11,172,400	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1 si PI 4.3, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

<sup>38</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2024	2017	2024
<b>Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)</b>	Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.230
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.548
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	84.499
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	14.502

	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
			2024	2024	
<b>Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane</b>	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	25.059.043	25.814.185	3,0%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.203.771	4.350.686	3,5%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.636	-1,7%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat”<sup>39</sup>. Acesta are ca efect cresterea numarului de deplasari pietonale, in detrimentul transportului auto si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila**.

#### Rezultatele pretestarii pentru proiectul:

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P3.4	Crearea de spatii si trasee cu prioritate	2017 - 2023	1.500.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget

<sup>39</sup> Conform Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

	pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor			de stat, Buget local, alte surse
--	---	--	--	----------------------------------

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)			S1		S2	
	2017	2024	2017	2024	2017	2024
Auto	veh/zi	84.667	106.911	84.667	105.216	
Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.230	
Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.520	
Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	84.089	
Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	14.404	

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane			S1	S2	%
	2024	2024	2024	2024	
Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	141.277.245	138.966.657	-1,6%	
Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	25.059.043	25.682.728	2,5%	
Gradul de crestere a utilizarii transportului in comun	calatorii / an	4.203.771	4.321.303	2,8%	
Emisii CO2echiv	tone/an	18.963	18.702	-1,4%	
Populatia afectata		> 20% din total populatie			

Proiectul se incadreaza in activitatea „**B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat**”<sup>40</sup>. Aceasta are ca efect cresterea utilizarii transportului public si a deplasarilor blande, reducerea parcursului total al vehiculelor si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu**

<sup>40</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

**emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele si, implicit, a Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.**

**Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P4.2	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	2017 - 2020	760.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2021	2017	2021
	Auto	veh/zi	84.667	98.569	84.667	97.788
	Veh marfa	veh/zi	2.558	2.978	2.558	2.950
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.393	1.227	1.463
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	76.581	67.486	77.347
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.674	15.776	15.041

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
			2021	2021	
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	23.392.114	23.642.857	1,1%
	Gradul de crestere a utilizarii transportului in comun	calatorii / an	4.402.157	4.512.343	2,5%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.708	-0,9%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> in zona urbana”<sup>41</sup> si conduce la indeplinirea Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele si, implicit, a Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.

**Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P4.3	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	2017 - 2020	2.700.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	S1		S2		%
	2017	2021	2017	2021	
Auto	veh/zi	84.667	98.569	84.667	97.854
Veh marfa	veh/zi	2.558	2.978	2.558	2.837
Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.393	1.227	1.463
Mers pe jos	Pers/zi	67.486	76.581	67.486	76.822
Transport public	Pers/zi	15.776	14.674	15.776	15.457

Indicatori de rezultat	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
			2021	2021	
			130.254.629	128.837.485	-1,1%

<sup>41</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

<b>privind imbunatatirea mobilitatii urbane</b>	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/ an	23.392.114	23.485.436	0,4%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.637.220	5,3%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.558	-1,7%
	Populatia afectata	> 20% din total populatie			

Proiectul se incadreaza in activitatea „C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> in zona urbana”<sup>42</sup> si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.**

#### **Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

<b>Cod</b>	<b>Denumirea proiectului</b>	<b>Perioada de implementare</b>	<b>Valoare implementare (Euro)</b>	<b>Surse de finantare</b>
P4.4	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	2017 - 2020	3.100.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

		<b>S1</b>		<b>S2</b>	
		<b>2017</b>	<b>2021</b>	<b>2017</b>	<b>2021</b>
<b>Impactul asupra cererii</b>	Auto	veh/zi	84.667	98.569	84.667
	Veh marfa	veh/zi	2.558	2.978	2.558

<sup>42</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

<b>de transport (totalul matricelor de cerere)</b>	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.393	1.227	1.428
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	76.581	67.486	78.878
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.674	15.776	14.980

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	% 2021
			2021	2021	
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	23.392.114	24.091.843	3,0%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.493.979	2,1%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.552	-1,8%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „C. Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> in zona urbana”<sup>43</sup> si conduce la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.**

#### Rezultatele pretestarii pentru proiectul:

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P5.1	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	2019 – 2023	2,560,000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 -

<sup>43</sup> Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)	Auto	veh/zi	S1		S2	
			2017	2024	2017	2024
	Veh marfa	veh/zi	2.558	3.230	2.558	3.230
	Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.492	1.227	1.604
	Mers pe jos	Pers/zi	67.486	82.038	67.486	84.089
	Transport public	Pers/zi	15.776	14.013	15.776	14.502

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	% 2024
			2024	2024	
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	141.277.245	138.780.997	-1,8%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	25.059.043	25.707.928	2,6%
	Emisii CO2echiv	tone/an	4.203.771	4.350.686	3,5%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul se incadreaza in activitatea „**B. Investitii destinate transportului electric si nemotorizat**”<sup>44</sup>. Acesta are ca efect cresterea atractivitatii deplasarilor pietonale, protejarea si punerea in valoare a zonei centrale a orasului, conducand la cresterea numarului de deplasari pietonale in defavoarea deplasarilor auto si contribuie la indeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele** si, implicit, a **Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila**.

<sup>44</sup> Conform Ghidul Solicitantului pentru Axa Prioritara 4, Prioritatea de Investitii 4e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila

**Rezultatele pretestarii pentru proiectul:**

Cod	Denumirea proiectului	Perioada de implementare	Valoare implementare (Euro)	Surse de finantare
P6.1	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	2017 - 2020	550.000	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1, Buget de stat, Buget local, alte surse

Impactul estimat al proiectului din punct de vedere al mobilitatii si al incadrarii in obiectivul specific al acestei Prioritati de Investitii 4e, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila a POR 2014-2020:

Impactul asupra cererii de transport (totalul matricelor de cerere)			S1		S2	
	2017	2021	2017	2021	2017	2021
Auto	veh/zi	84.667	98.569	84.667	96.164	
Veh marfa	veh/zi	2.558	2.978	2.558	2.950	
Bicicleta	Pers/zi	1.227	1.393	1.227	1.498	
Mers pe jos	Pers/zi	67.486	76.581	67.486	77.959	
Transport public	Pers/zi	15.776	14.674	15.776	16.510	

Indicatori de rezultat privind imbunatatirea mobilitatii urbane	Parcursul total al vehiculelor	veh-km/an	S1	S2	%
			2021	2021	
	Gradul de crestere a utilizarii bicicletei si mersului pe jos	calatorii/an	23.392.114	23.837.152	1,9%
	Gradul de crestere a utilizarii transportul in comun	calatorii / an	4.402.157	4.953.086	12,5%
	Emisii CO2echiv	tone/an	18.885	18.447	-2,3%
	Populatia afectata		> 20% din total populatie		

Proiectul conduce la indeplinirea ***Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de dioxid de carbon in toate sectoarele si, implicit, a Obiectivului Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe Planurile de Mobilitate Urbana Durabila.***