



Municipiul Roșorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

sas
architecture and urbanism



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ MUNICIPIUL ROȘORII DE VEDE



Municipiul Roșiori de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



aprilie 2017





Municipiul Roșiorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



Notă:

Planul de mobilitate urbană este un document strategic, ceea ce face ca nivelul de detaliere a propunerilor, să fie adaptate în consecință. În momentul implementării Planului de mobilitate urbană Mun. Roșiorii de Vede, respectiv a măsurilor și proiectelor cuprinse în documentația de față, va fi necesară elaborarea studiilor de fezabilitate, conform legislației în vigoare, inclusiv pentru amplasamentele exacte, soluțiile tehnice optime adoptate și impactul proiectelor asupra mediului.

Se recomandă actualizarea periodică a Planului de Mobilitate Urbana Mun. Roșiorii de Vede cel puțin o dată la 5 ani sau mai des, în funcție de evoluția municipiului din punct de vedere social, economic și spațial etc.





CUPRINS

I	COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC	9
1.	INTRODUCERE	9
1.1	Scopul și rolul documentației	9
1.2	Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială.....	14
1.3	Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale.....	18
1.4	Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor	19
2.	ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	22
2.1	Contextul socioeconomic.....	22
2.2	Rețeaua stradală	28
2.3	Transport public	38
2.4	Transport de marfă	44
2.5	Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)	46
2.6	Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare).....	51
2.7	Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale – gări, aerogări, etc.).....	56
3.	MODELUL DE TRANSPORT	57
3.1	Prezentare generală și definirea domeniului	57
3.2	Colectarea de date.....	57
3.3	Dezvoltarea rețelei de transport	57
3.4	Cererea de transport	57
3.5	Calibrarea și validarea datelor	57
3.6	Prognoze	57
3.7	Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz.....	57
4.	EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITATII	57
4.1	Eficiența economică	58
4.2	Impactul asupra mediului.....	60
4.3	Accesibilitate	62
4.4	Siguranță	69



4.5	Calitatea vieții	76
5.	VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITATII URBANE	80
5.1	Viziunea programată pentru cele 3 nivele teritoriale	81
5.4.1	Viziunea la nivel teritorial.....	81
5.4.2	Viziunea la nivel local.....	81
5.4.3	Viziunea la nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonelor complexe	82
5.2	Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor	82
6.	DIRECȚII DE ACTIUNE SI PROIECTE DE DEZVOLTARE	83
6.1	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	84
6.2	Direcții de acțiune și proiecte operaționale.....	92
6.3	Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	98
6.4	Direcții de acțiune și proiecte pe nivele teritoriale	102
6.4.1.	La scară periurbană/metropolitană	102
6.4.2.	La scara localităților	103
6.4.3.	La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate	105
6.4.4.	Listarea proiectelor în funcție de nivelul teritorial de influență.....	107
7.	EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITATII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	112
7.1.	Eficiență economică.....	112
7.2.	Impactul asupra mediului.....	120
7.3.	Accesibilitate.....	121
7.4.	Siguranță	121
7.5.	Calitatea vieții	122
ANEXE		123



LISTA DE FIGURI

Figură 1 – Ciclul de planificare pentru un plan de mobilitate urbană durabilă (sursa: eltis.org)	13
Figură 2 – Extras din PATN, Secțiunea I – Rețele de transport, DIRECȚII DE DEZVOLTARE A REȚELEI DE CAI FERROVIARE.....	15
Figură 3 – Extras din PATN, Secțiunea I – Rețele de transport, DIRECȚII DE DEZVOLTARE A REȚELEI DE CAI RUTIERE	16
Figură 4 - Extras din Reteaua trans-europeana de transport (TEN-T CORRIDORS) RHINE – DANUBE	17
Figură 5 - Extras din Master Planul General de Transport al MT.....	18
Figură 6 – P.U.G.Actualizare Municipiul Roșiorii de Vede	20
Figură 7 - Evoluția populației în municipiul Roșiorii de Vede	22
Figură 8 - Împărțirea populației pe categorii de vârstă	23
Figură 9 - Structura populației pe sexe [anul 2016].....	24
Figură 10 - Evoluția numărului de salariați	25
Figură 11 – Structura agenților economici din Municipiul Roșiorii de Vede	26
Figură 12 – Evoluția numărului de șomeri înregistrați la finalul anului [Perioada 2012-2016]	26
Figură 13 – Interpretare grafică a principalelor zone generatoare de trafic, după numărul de angajați	27
Figură 14 – Rețeaua stradală.....	30
Figură 15 – Schema artere categoria I	31
Figură 16 – Schemă artere categoria II	31
Figură 17 – Schemă artere categoria III	32
Figură 18 – Schemă artere categoria IV	33
Figură 19 - Rețelele lui W. Bunge	36
Figură 20 – Captură foto mun. Roșiorii de Vede_marcaje și indicatoare rutiere dergadate.....	37
Figură 21 – Grafic cu evoluția autoturismelor înmatriculate în mun. Roșiorii de Vede ..	37
Figură 22 – Destinații directe prin intermediul rețelei feroviare , dinspre și către Mun. Roșiorii de Vede	39
Figură 23 – Destinații directe dinspre și către Mun. Roșiorii de Vede, prin intermediul firmelor particulare, cu autovehicule de transport persoane	40
Figură 24 – Grafic chestionar “Care considerați că este principala problemă a rețelei de transport în comun?”	42
Figură 25 – Schemă cu reprezentarea stațiilor de taxi	43
Figură 26 – Captură foto stație taxi (Str. Dunării).....	44
Figură 27 – Captura foto (Bd. Comercial).....	45
Figură 28 – Schemă cu traseul unde circulația mijloacelor de transport este exceptată de la interdicția de circulație (cu indicarea zonei de disconfort asupra locuitorilor).....	45
Figură 29 – Captură foto (Str. Dunării).....	46
Figură 30 – Captură foto (Bd. Comercial)	47



Figură 31 – Captură foto (Str. Carpați).....	47
Figură 32 – Interpretare chestionare (“Ce mijloc de transport folositi pentru deplasările zilnice?”).....	48
Figură 33 – Interpretare chestionare (“În care din următoarele situații nu vă simțiți în siguranță?”).....	48
Figură 34 – Interpretare chestionare (Priorități în dezvoltarea infrastructurii)	50
Figură 35 – Schema intersecției amenajate cu sensuri giratorii	52
Figură 36 – Captură foto parcare Gara Roșiori Nord	53
Figură 37 – Schema parcare publice existente	54
Figură 38 - Recomandare construire parcare în subteran	55
Figură 39 – Captură foto Gara Roșiori Nord	56
Figură 40 - Estimarea gradului de motorizare al României, Sursa: Master Planul General de Transport, pag.81.....	60
Figură 41 - Gradul actual de deservire al transportului public	63
Figură 42 - Principalele probleme ale transportului public conform etapei de informare și chestionare	64
Figură 43 - Starea actuală a stațiilor pentru așteptarea mijloacelor de transport public conform etapei de informare și chestionare	64
Figură 44 – Captură foto (Situația existentă).....	65
Figură 45 – Grafic interpretare chestionar	65
Figură 46 – Dinamica accidentelor rutiere.(Sursa: Poliția Română, Direcția Rutieră).....	69
Figură 47 - Cauzele principale de producere a accidentelor, Sursa – adresă de răspuns a Serviciului Rutier din cadrul I.P.J. Teleorman	70
Figură 48 - Analiza străzilor care au prezentat un risc ridicat de producere a accidentelor rutiere, Sursa – adresă de răspuns a Serviciului Rutier din cadrul I.P.J. Teleorman	70
Figură 49 - Localizarea accidentelor la nivelul municipiului, Sursa – adresă de răspuns a Serviciului Rutier din cadrul I.P.J. Teleorman	71
Figură 50 - Siguranța participanților la trafic conform consultărilor publice	72
Figură 51 – Captura foto Str. Dunării	72
Figură 52 – Satisfacerea generală a vieții la nivel național (Sursa – EUROSTAT – www.insse.ro).....	76
Figură 53 - Scenariu de utilizare a mijloacelor de transport în comun.....	112
Figură 54 – Ponderea emisiilor de CO2 pe sectoare de activitate în România, Sursa – International Energy Agency – IEA.....	120



LISTA TABELE

Tabel 1 – Structura agentilor economici din Municipiul Roșiorii de Vede	25
Tabel 2 – Situația unităților de învățământ din municipiul Roșiorii de Vede	28
Tabel 3 – Străzi de categoria I, Mun. Roșiorii de Vede	31
Tabel 4 – Străzi categoria II, Mun. Roșiorii de Vede	31
Tabel 5 – Străzi categoria III, Mun. Roșiorii de Vede	32
Tabel 6 – Străzi categoria IV, Mun. Roșiorii de Vede	35
Tabel 7 – Graficul curselor județene/regulate în mun. Roșiorii de Vede	41
Tabel 8 – Traseele principale și programul de transport persoane	41
Tabel 9 – Index stații taxi	42
Tabel 10 – Intersecții și treceri de pietoni semaforizate	51
Tabel 11 – Intersecții amenajate cu sensuri giratorii.....	51
Tabel 12 – Inventariere parcuri publice	53
Tabel 13 – Inventariere locuri de parcare ale asociațiilor de proprietari	55
Tabel 14 – Inventariere locuri de parcare închiriate.....	56
Tabel 15 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind eficiența economică a sistemului de transport.....	59
Tabel 16 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind impactul asupra mediului	62
Tabel 17 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind accesibilitatea sistemului de transport.....	68
Tabel 18 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind siguranța participanților la trafic	76
Tabel 19 – Solicitari CBA pentru zone urbane, extras din Ghid Jaspers	82
Tabel 20 – Model matrice de prioritizare a proiectelor.....	83
Tabel 21 - Calculul punctajului pentru proiectele pentru infrastructura de transport ...	91
Tabel 22 - Scenariu de utilizare a mijloacelor de transport în comun	112
Tabel 23 – Clasificarea proiectelor pe obiective operaționale.	119



Municipiul Roșiorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



GLOSAR DE TERMENI

C.B.A.= Cost Benefit Analysis (RO: Analiză Cost-Beneficiu)
C.N.A.I.R.=Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere
F.C. = Fondul de coeziune
F.E.D.R. = Fondul European de Dezvoltare Regională
P.M.U. = Plan de mobilitate urbană
PM 2,5/PM10 = Particule în suspensie cu diametru de $\leq 2,5/\leq 10 \mu\text{m}$
PMR = Persoane cu mobilitate redusă
M.P.G.T. = Master plan general de transport
M.T. = Ministerul Transporturilor
NOx = Oxid de azot
S.D.T.R. = STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI
TEN = Trans-european Transport Network
U.A.T.= Unitate Administrativ Teritorială



I COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC

1. INTRODUCERE

Municipiul Roșiori de Vede este un municipiu în Județul Teleorman și este situat în partea de sud a țării, în zona centrală a Câmpiei Române, la intersecția dintre paralela 44° N și meridianul 25° E.

Teritoriul județului Teleorman este încadrat în partea de nord de județele Argeș și Dâmbovița, în partea de est de județul Giurgiu, în partea de vest de județul Olt, iar la sud este delimitat de fluviul Dunarea care constituie și granița României cu Bulgaria. Dunarea, scaldând toată latura sudică a județului, reprezintă unul dintre atuurile acestuia, constituind un potențial vector de dezvoltare prin oportunitățile de cooperare transfrontalieră cu Bulgaria.

Regiunea Sud Muntenia este a treia regiune ca mărime din România ocupând o suprafață de 34.453 km². Este localizată în partea de sud a țării, înconjurând regiunea București - Ilfov. În partea de sud a regiunii, fluviul Dunarea reprezintă granița naturală cu Bulgaria, oferind posibilitatea de a avea comunicații cu cele 8 țări riverane, iar prin intermediul canalului Dunare - Marea Neagră de a avea ieșire la Marea Neagră și deci acces la Portul Constanța - principala poartă maritimă a țării.

Datorită poziției sale avantajoase pe importante cai de comunicație din Muntenia, teritoriul municipiului a fost locuit din cele mai vechi timpuri. Orașul de azi s-a dezvoltat într-un loc de important trafic comercial datorită trecerii pe aici, încă din cele mai vechi timpuri, a unor importante drumuri, ca "drumul lui Traian" și "drumul oii". Aceste cai de comunicație legau Ardealul de Dunare și se intersectau aici cu alte drumuri paralele cu fluviul – drumurile "tintei" și "olacului", motiv pentru care localitatea a fost cunoscută, încă de la prima sa atestare documentară, sub forma de targ. Acest potențial al municipiului poate fi dezvoltat în viitor, contribuind astfel la dezvoltarea localității, redevenind astfel un important centru comercial și de tranzit.

1.1 Scopul și rolul documentației

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă prezintă perspective din domeniul transporturilor, nevoi actuale și de viitor ale populației, influențate de conceptul de intermodalitate.

Este o mișcare ce are ca scop conectarea eficientă a diferitelor mijloace de transport, precum transportul pe cale ferată, tramvai, autobuz, ș.a.m.d. Tendințele de integrare și transformare a diferitelor stații în noduri intermodale sunt din ce în ce mai evidente în ultimul timp. Pe lângă modificările de ordin spațial care au intervenit în arhitectura și designul interior pentru schimbarea imaginii convenționale a stațiilor, au intervenit și schimbările de natură socio-economică – subiecte discutate în prezenta lucrare.

În România, Legea nr. 190 din data de 26/06/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul introduce expresia **Plan de mobilitate urbană**, cu următoarea definiție:



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

Aceste planuri au ca prioritate următoarele:

- Reducerea utilizării automobilelor personale în oraș;
- Dezvoltarea și modernizarea transportului public și a modurilor de transport local (mersul pe jos, mersul cu bicicleta);
- Organizarea transportului de mărfuri și persoane;
- Îmbunătățirea calității mediului și a vieții – prin creșterea eficienței în transport;
- Stimularea mediului de afaceri.

Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare. Două dintre țările care înregistrează progrese și care creează cadre strategice de planificare a mobilității urbane sunt Marea Britanie prin **Local Transport Plans (L.T.P.)** și Franța prin **Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.)**.

Cu ajutorul **Planurilor de mobilitate urbană**, autoritățile publice:

- facilitează accesul la locurile de muncă și la servicii;
- îmbunătățesc **siguranța și securitatea** în trafic;
- **reduc** nivelul de poluare, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- cresc **eficiența** privind costurile transportului;
- sporesc **atractivitatea și calitatea** mediului urban, suburban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Scopurile principale ale unui **Plan de mobilitate urbană** sunt:

1. de oferire acces la finanțarea disponibilă pentru soluții inovatoare, aducând un **avantaj decisiv** față de alte orașe atunci când concurează pentru finanțarea publică și
2. de a crea un sistem de transport urban **durabil și sustenabil**.



Prin Planurile de mobilitate urbană se reglementează:

- organizarea intermodalității;
- dezvoltarea rețelelor de **transport public**;
- crearea unor artere ocolitoare;
- închiderea inelelor rutiere;
- crearea rețelelor pentru trafic nemotorizat și motorizat;
- **redimensionarea arterelor majore** de circulație în raport cu cerințele de trafic;
- organizarea infrastructurilor și suprastructurilor de staționare;
- **clasificarea și corelarea** zonelor cu restricții de circulație;
- **reabilitarea** zonelor centrale istorice și a zonelor garilor, autogărilor și aerogărilor;
- **integrarea** infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice).

Caracteristicile unui **Plan de mobilitate urbană** sunt:

- O **viziune** pe termen lung și un plan de implementare clar definite;
- Dezvoltarea **echilibrată și integrată** a tuturor modurilor de transport;
- Îmbunătățirea calității vieții;
- Evaluarea **performanțelor** actuale și viitoare;
- O abordare participativă;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru **toate modurile de transport**;
- Costuri economisite – crearea unor **beneficii** economice;
- Utilizarea **eficientă** a resurselor limitate.

Un *Plan de mobilitate urbană* are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile *către, prin și în* zona urbană pentru care se elaborează.

Obiectivul planului de mobilitate constă în analiza stării actuale a municipiului Roșiorii de Vede din diferite perspective, în care infrastructura de transport reprezintă elementul angrenant în dezvoltarea unei localități și a unei regiuni.

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



Un plan de mobilitate urbană durabilă este un concept care contribuie la atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică stabilite de liderii U.E.

Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile sociale mai extinse, cu scopul de a internaliza costurile și de a sublinia importanța evaluării.

În vederea realizării acestui plan, s-au studiat numeroase alte localități cu caracteristici comune, ce au avut parte de o dezvoltare bazată pe măsurile și intervențiile cuprinse în planurile de mobilitate aferente fiecăreia.

O importanță majoră în eficientizarea unei rețele o reprezintă intermodalitatea – „Constă în colaborarea între diverse moduri de transport în scopul unei activități economice maxime pentru fiecare mod de transport în parte. Astfel se pun în valoare diferitele mijloace de transport, deschizând calea spre o utilizare mai rațională a infrastructurilor existente și viitoare pentru asigurarea mobilității circulației. În această colaborare un rol important îl ocupă transportul combinat feroviar și rutier, bazat pe containerizare (paletizare) și semitrailere. Transportul combinat se aplică și în transportul naval și aerian.”¹

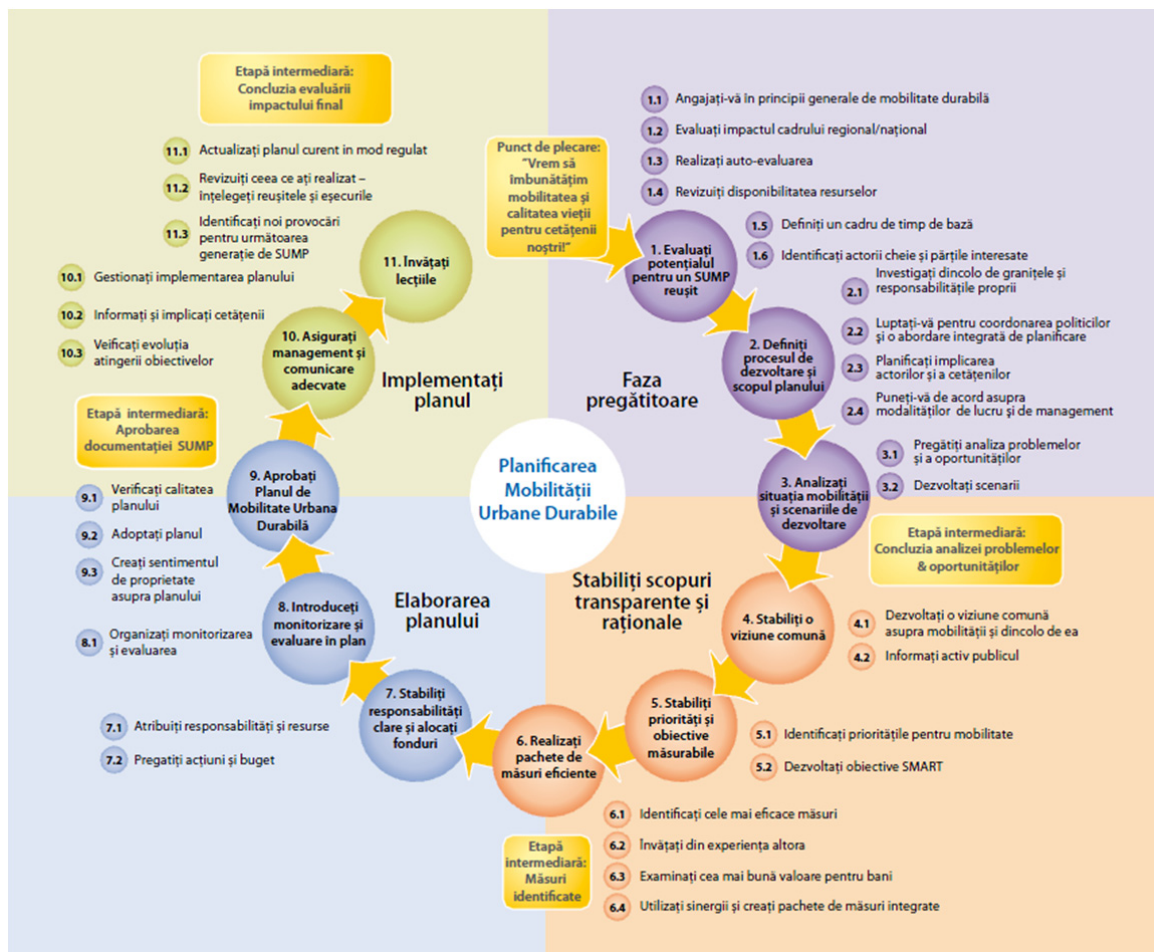
Un plan de mobilitate urbană durabilă este mai întâi de toate:

- Un proiect strategic și unificator;
- Un instrument de dialog între parteneri, între populație și utilizatori;

Un instrument de acțiune în:

- Creșterea eficienței pe termen scurt și mediu;
- Perspectiva apropiată – 10 ani;
- Dezvoltarea durabilă – 25 de ani.

¹ TINA = Transport infrastructure needs assessment, EN (Determinarea necesităților infrastructurii de transport, RO) Secretariatul TINA – Identification of the network components for a future Trans-European Transport Network în Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, România, Slovakia and Slovenia, Octombrie 1999



Figură 1 – Ciclul de planificare pentru un plan de mobilitate urbană durabilă (sursa: eltis.org)

Planul de mobilitate urbană Mun. Roșiorii de Vede va avea următoarele componente:

- Analizarea și diagnosticarea rețelei actuale de mobilitate și transport, infrastructura, dotari și fluxuri de trafic;
- Identificarea disfuncționalităților din trafic;
- Mobilitatea, accesibilitatea și nevoile de conectivitate;
- Dezvoltarea rețelelor de transport public;
- Dezvoltarea urbanistică – funcțională și socio-economică a municipiului.



1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

În cadrul elaborării P.M.U. al Mun. Roșiorii de Vede, s-a avut în vedere punerea în acord a documentațiilor de amenajare a teritoriului, strategiilor de dezvoltare și planificare spațială la nivel european, național, zonal, județean și local.

Strategia de dezvoltare teritorială a României (Versiunea 4 – Varianta aprobată)

Obiectivele generale privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul 2035 stabilite în cadrul strategiei sunt:

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

SDTR propune o serie de măsuri cu influență asupra Municipiului Roșiorii de Vede, ce sunt studiate și atinse în cadrul PMU Mun. Roșiorii de Vede:

4.2.2.1 Măsură – Sprijinirea proceselor de dezvoltare localizate la nivelul axelor de dezvoltare de la nivel național și macroregional.

Axele de dezvoltare interregionale:

• București - Brașov, București - Constanța, Oradea – Cluj Napoca – Brașov și București – Craiova;

4.2.3.10 Măsură - Dezvoltarea spațiilor verzi la nivel urban și a centurilor verzi în jurul marilor orașe.

Organizația mondială a sănătății recomandă ca spațiile verzi la nivel urban, unde să se poată face și activități sportive, să fie la cel puțin 15 minute de mers pe jos de zonele de locuit. Procesele de retrocedare a spațiilor verzi dintre blocuri urmată de construirea din ce în ce mai densă la nivel urban, concomitent cu invadarea spațiului public și a spațiilor verzi cu mașini pentru care nu există locuri de parcare a dus la diminuarea drastică a spațiilor verzi cu precădere în marile ansambluri de locuit.

Este necesară realizarea demararea unor procese de planificare a spațiilor publice și dezvoltare unei rețele de spații verzi, la nivel de ansambluri de locuit și la nivelul orașelor. Totodată, cercetările europene indică faptul că o rețea de spații verzi planificată coerent la nivel urban reprezintă și o bună măsură de adaptare a orașului la schimbările climatice.



4.3.1.6 Măsură - Asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane.

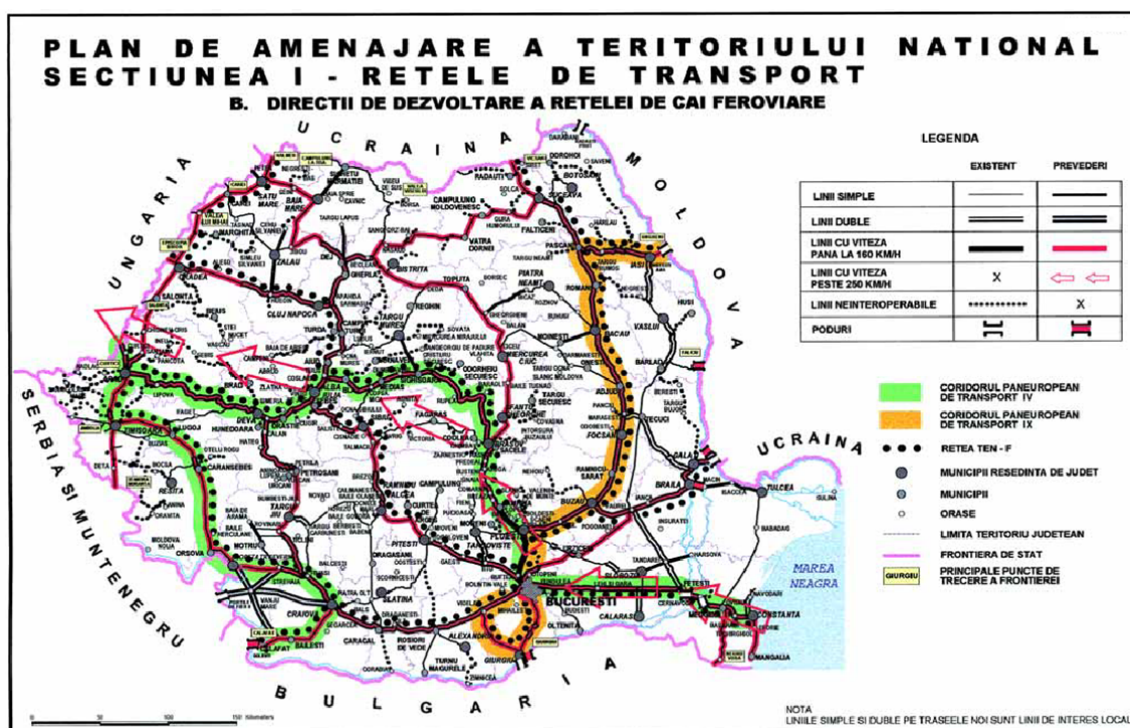
Mobilitatea urbană este un factor important ce contribuie la atractivitatea unui oraș. Crearea unor condiții de viață calitative reprezintă o prioritate pentru Strategia de dezvoltare teritorială a României. Integrarea sistemelor urbane de transport și dezvoltarea infrastructurii de interconectare a acestora sunt acțiuni cheie pentru orașul orizontului de timp 2035.

4.3.1.8 Măsură – Protejarea orașelor împotriva vulnerabilităților naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice.

Acțiune: Reabilitarea, modernizarea și dotarea spațiilor verzi și de agrement din mediul urban, cu precădere de la nivelul orașelor cu mai puțin de 30 mp/locuitor: [...] Roșiorii de Vede,[...].²

Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)

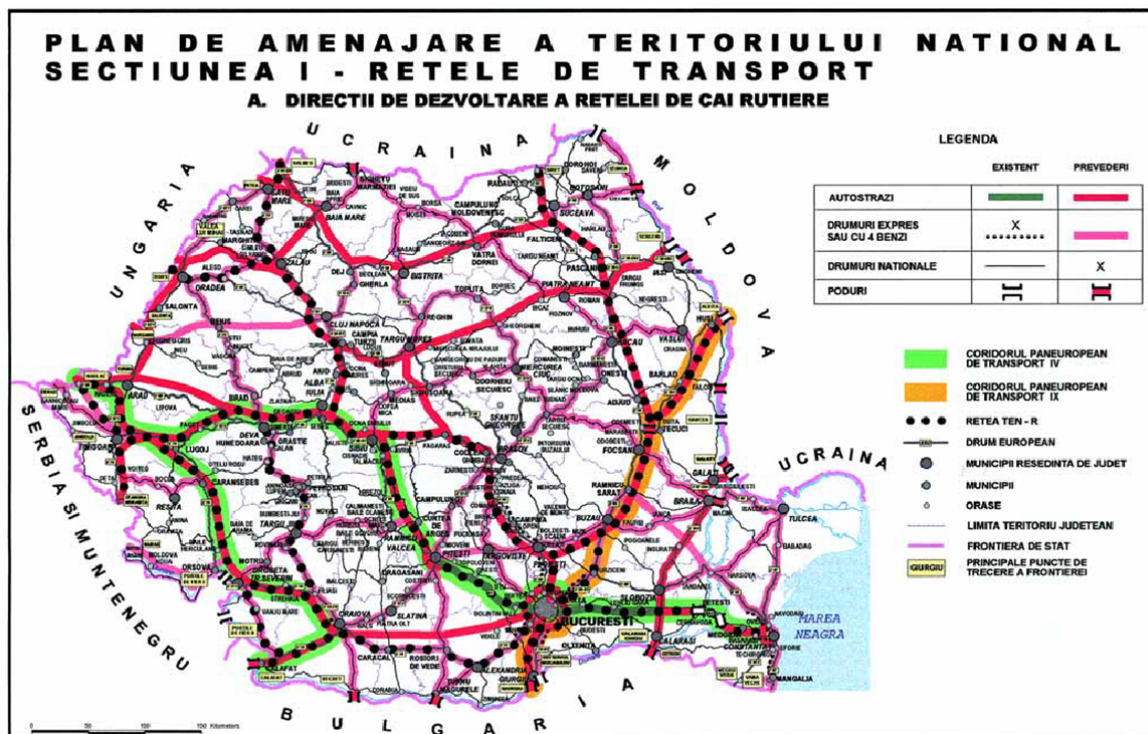
Conform Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, PATN este documentația de amenajare a teritoriului, având *caracter director și reprezintă sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întregul teritoriu al țării*.³



Figură 2 – Extras din PATN, Secțiunea I – Rețele de transport, DIRECȚII DE DEZVOLTARE A REȚELEI DE CAI FERUVIARE

² Extras din STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI, Anexa 1 ,Versiunea 4, Octombrie 2015

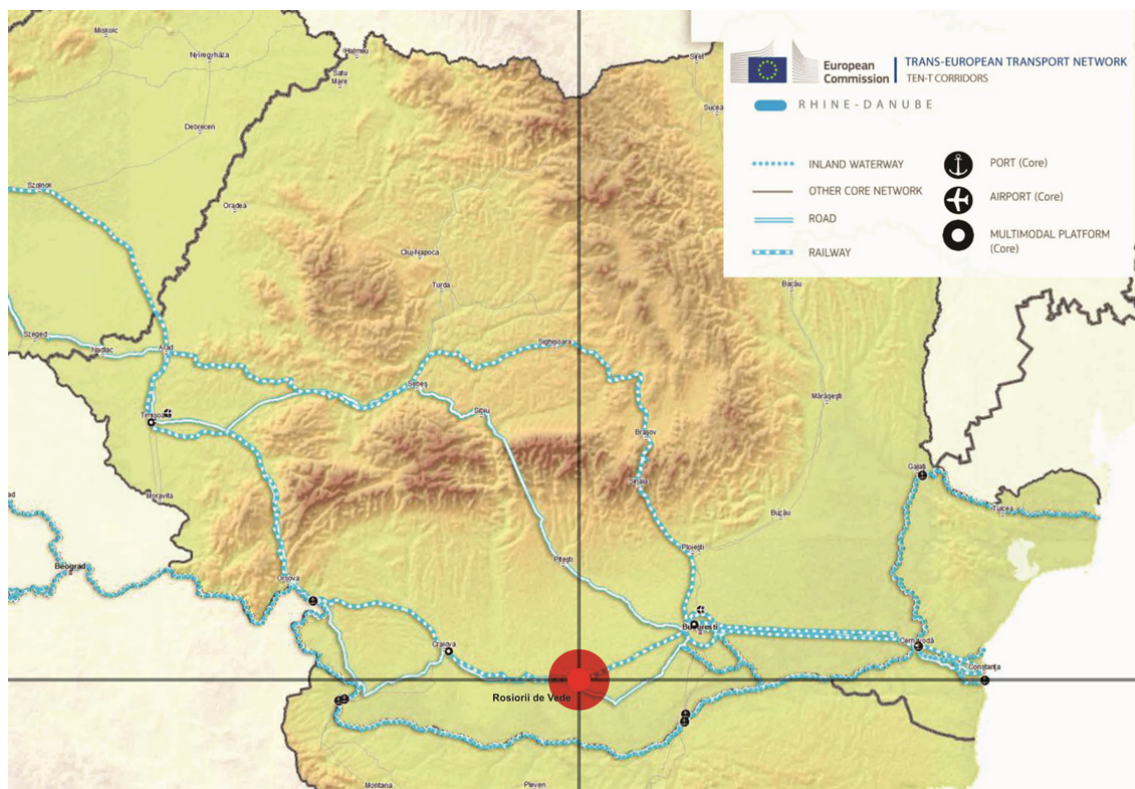
³ Extras din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Secțiunea a 2-a, Art. 41.-(1)



Figură 3 – Extras din PATN, Secțiunea I – Rețele de transport, DIRECȚII DE DEZVOLTARE A REȚELEI DE CĂI RUTIERE

Conform PATN, Secțiunea IV – Rețeaua de localități, Roșiorii de Vede se situează în cadrul localităților urbane de rangul II, categoria Alte municipii.

În cadrul Rețelei de transport rutier, pentru mun. Roșiorii de Vede au fost prevăzute drumuri expres sau cu 4 benzi, pe direcția est-vest, acest traseu făcând parte și din rețeaua Trans-europeana de transport (TEN), culoarul Rin-Dunăre. De asemenea, mun. Roșiorii de Vede este străbatut pe direcția est-vest de către culoarul feroviar Rin-Dunăre (conform TEN) – actuala Magistrala CFR 900 (în context național), propus spre modernizare prin PATN, cu linii de viteză de până la 160km/h.



Figură 4 - Extras din Reteaua trans-europeana de transport (TEN-T CORRIDORS) RHINE – DANUBE

Planul Urbanistic Genral al Mun. Roșiorii de Vede

P.M.U. Mun. Roșiorii de Vede de față, reprezintă lucrarea complementară documentației de urbanism PUG Mun. Roșiorii de Vede, în curs de avizare la data elaborării documentației.

În ceea ce privește suprafața terenului intravilan, documentația PUG aflată în curs de avizare, reprezintă o actualizare a documentației PUG 2000 cu zonele introduse în intravilan prin documentații de urbanism PUZ și zone noi, introduse în intravilan pentru armonizarea teritoriului cu cerințele actuale și în vederea răspunderii nevoilor de dezvoltare ulterioare.

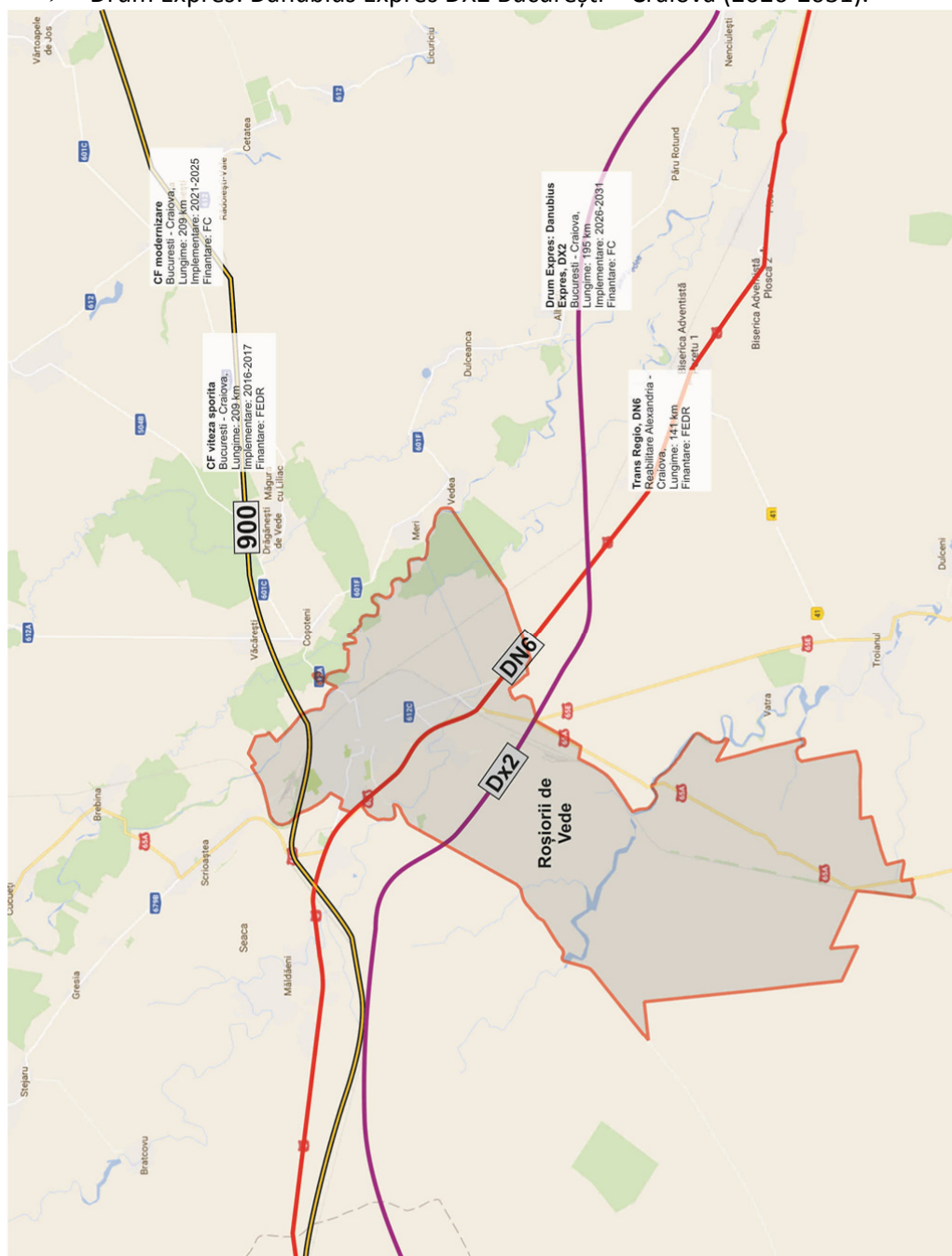
Din punct de vedere al mobilității, problemele întâmpinate sunt în general cauzate de lipsa de viziune asupra dezvoltării mun. Roșiorii de Vede și lipsa unui instrument de lucru al autorității în ceea ce privește direcțiile strategice de dezvoltare la nivel de mobilitate. Situația actuală fiind rezultatul unei dezvoltări mai degrabă reactive decât proactive.



1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

MPGT include 4 proiecte cu impact major asupra municipiului Roșiorii de Vede:

- CF viteză sporită: București – Craiova (2016-2017);
- CF modernizare: București – Craiova (2021-2025);
- Trans Regio, DN6: Alexandria – Craiova;
- Drum Expres: Danubius Expres DX2 București – Craiova (2026-2031).



Figură 5 - Extras din Master Planul General de Transport al MT



Politica urbană integrată a municipiului Roșiorii de Vede – 2015.

Obiectiv general: Valorificarea statutului de centru polarizator și a poziției favorabile a municipiului Roșiorii de Vede în vederea asigurării unei dezvoltări incluzive și transformarea lui într-un centru agroindustrial important.

OS1⁴: Menținerea și atragerea locuitorilor în municipiul Roșiorii de Vede și dezvoltarea unei comunități incluzive și durabile.

- AP1⁵: Creșterea calității infrastructurii și serviciilor oferite locuitorilor municipiului, în special în cartierele dezavantajate și protejarea mediului.

OS2: Creșterea atractivității municipiului Roșiorii de Vede pentru investitori.

- AP2: Crearea condițiilor necesare pentru atragerea de investitori.

OS3: Creșterea accesibilității și mobilității municipiului Roșiorii de Vede.

- AP3: Dezvoltarea infrastructurii de transport a municipiului în vederea valorificării poziției favorabile și consolidării statutului de nod de comunicații.

OS4: Creșterea capacității administrative și a implicării cetățenilor în luarea deciziilor de dezvoltare a municipiului Roșiorii de Vede.

- AP4: Bună guvernare pentru asigurarea unei dezvoltări integrate a municipiului.

Viziune 2030: Municipiul Roșiorii de Vede va deveni, la nivelul anului 2030, un centru urban conectat la coridoarele de dezvoltare și atractiv pentru cetățeni, inclusiv pentru tineri, prin accesul la locuri de muncă bine plătite, la o infrastructură de transport, de locuire și tehnico-edilitară modernă, precum și la servicii educaționale, culturale, sociale și medicale de calitate, care să asigure un standard de viață european.⁶

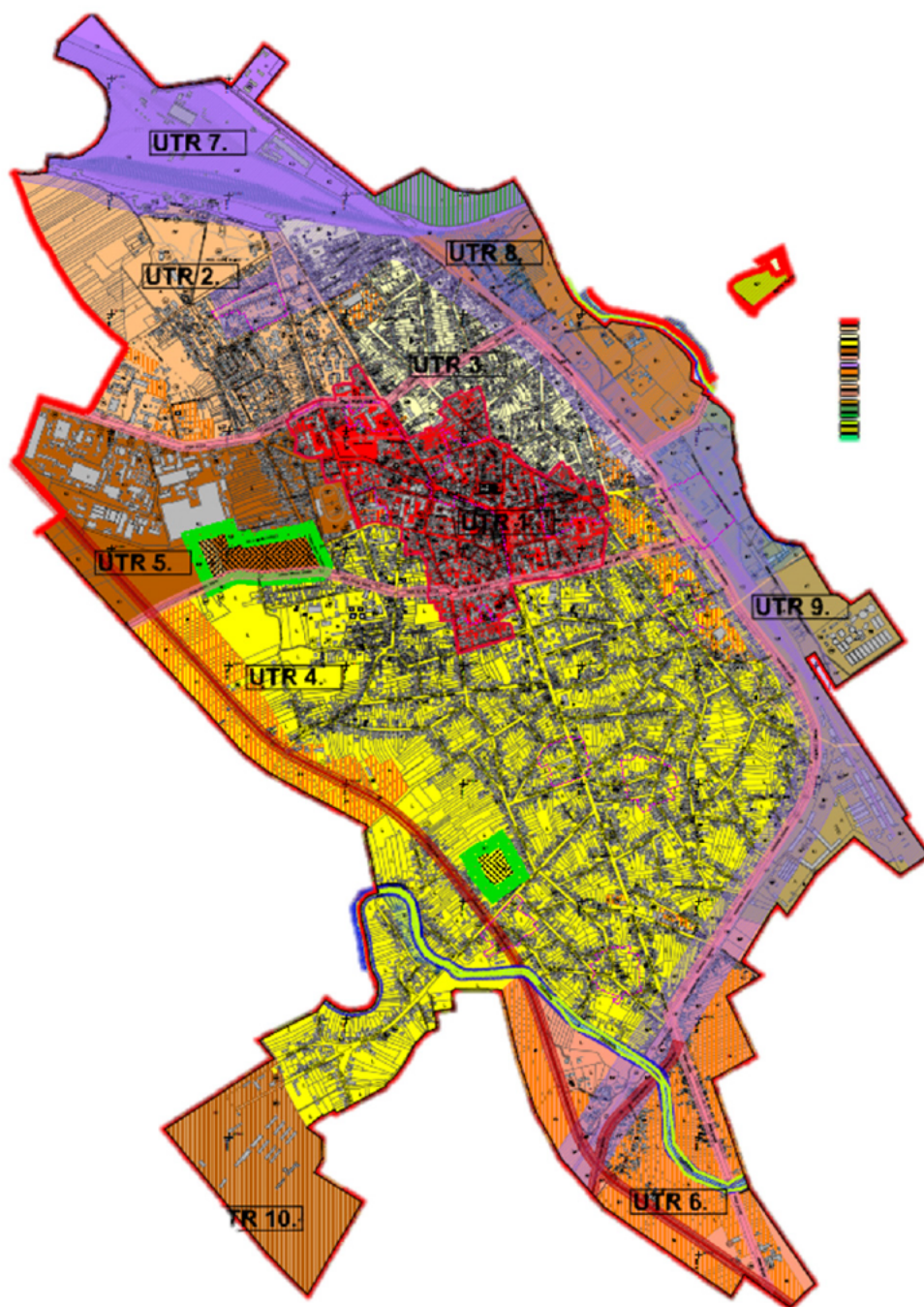
1.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor

Planul Urbanistic General Municipiul Roșiorii de Vede are atât caracter de reglementare cât și caracter director și strategic, acesta reprezentând principalul instrument de planificare operațională.

⁴ OS = Obiectiv Strategic

⁵ AP = Axa prioritară

⁶ Politică urbană integrată a Municipiului Roșiorii de Vede – 2015, p. 25.



Figură 6 – P.U.G.Actualizare Municipiul Roșiori de Vede



Municipiul Roșiori de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE





2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1 Contextul socioeconomic

În acest subcapitol sunt prezentate tendințele generale din punct de vedere al dezvoltării urbane și socio-economice, cu evidențierea datelor referitoare la populația existentă, distribuția populației în teritoriu, structura populației pe grupe de vârstă, densitate și tendințele demografice.

Municipiul Roșiorii de Vede este situat în partea vestică a județului Teleorman, în lunca râului Vedea, la o distanță de aproximativ 35km față de municipiul reședință de județ, Alexandria. Din punct de vedere al populației, municipiul Roșiorii de Vede, ocupă locul al II-lea din județul Teleorman, cu 32.339 de locuitori⁷.

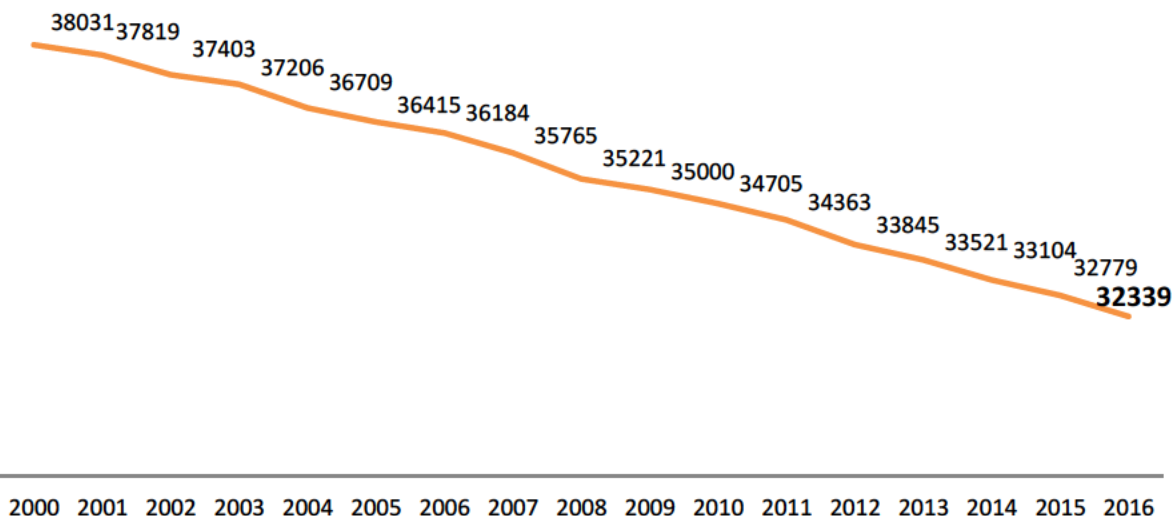
Municipiul Roșiorii de Vede

Populație: **32.339 locuitori**

Suprafață: **42,65 km²**

Densitatea populației: **758,24 loc/km²**

Evoluția populației în municipiul Roșiorii de Vede [Perioada 2000-2016]⁸:



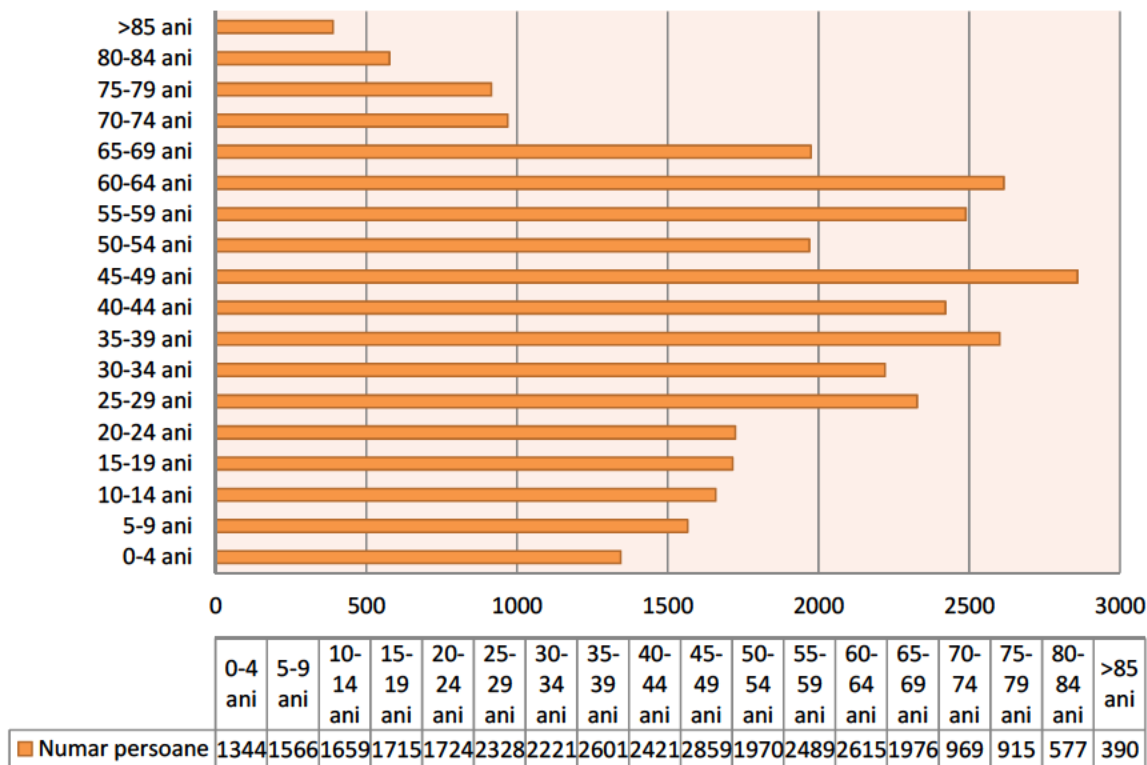
Figură 7 - Evoluția populației în municipiul Roșiorii de Vede

⁷ Institutul national de statistică

⁸ Institutul national de statistică



Împărțirea populației pe categorii de vârstă⁹:



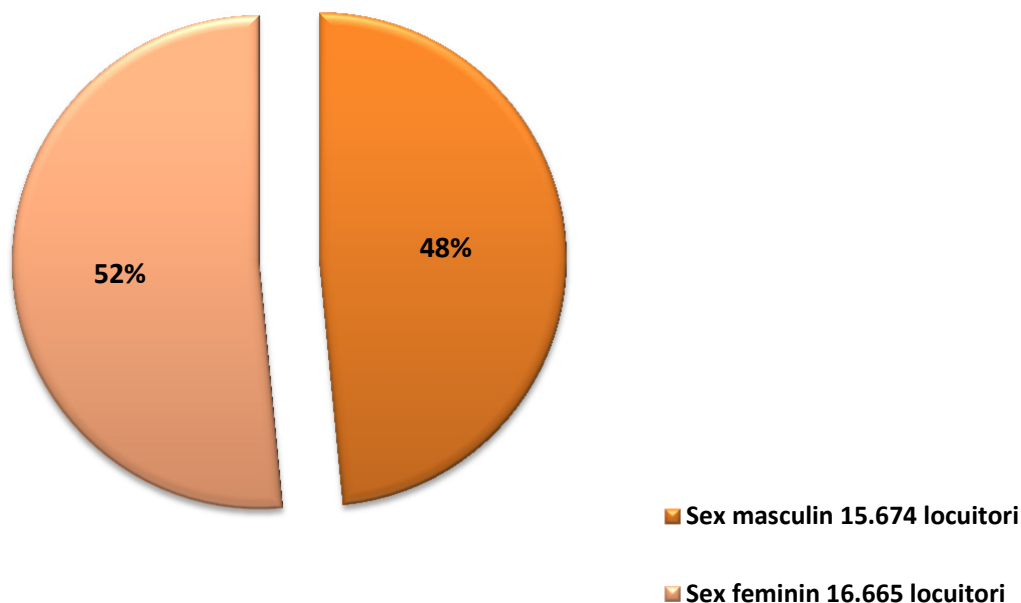
Figură 8 - Împărțirea populației pe categorii de vârstă

Din analiza graficului reprezentând împărțirea populației pe grupe de vârstă, reiese faptul că populația municipiului Roșiori de Vede prezintă o tendință generală a sporului natural negativ, conducând astfel la o populație preponderent adultă, în creștere mai ales pe segmentul >50 de ani.

Structura pe sexe a populației municipiului Roșiori de Vede [An 2016]¹⁰:

⁹ Institutul national de statistică

¹⁰ Institutul national de statistică



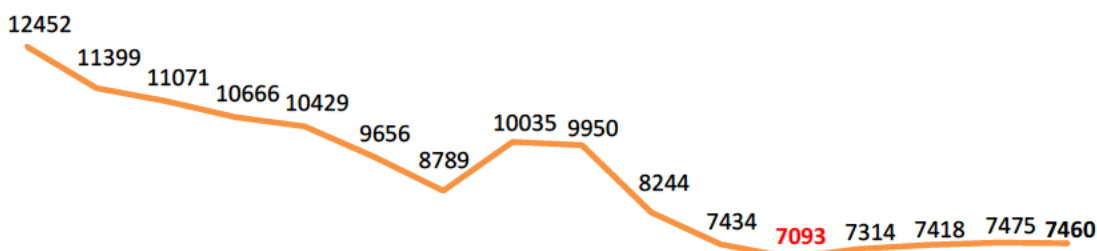
Figură 9 - Structura populației pe sexe [anul 2016]

În ceea ce privește structura populației pe sexe în municipiul Roșiorii de Vede, se observa o pondere a sexului feminin mai mare cu 4 procente decât cel masculin.

Structura forței de muncă este strâns legată de dinamica populației, fapt ce generează un puternic impact asupra mobilității în municipiul Roșiorii de Vede. Din punct de vedere statistic, populația activă reprezintă acea parte a populației care se încadrează în limitele de vârstă, competență și sănătate pentru a putea fi angajată la un moment dat, împreună cu cea care este angajată. Populația ocupată reprezintă indicatorul care măsoară doar partea din populația activă care deține un loc de muncă.

Evoluția numărului de salariați [Perioada 2000-2015]¹¹:

¹¹ Institutul national de statistică



Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015

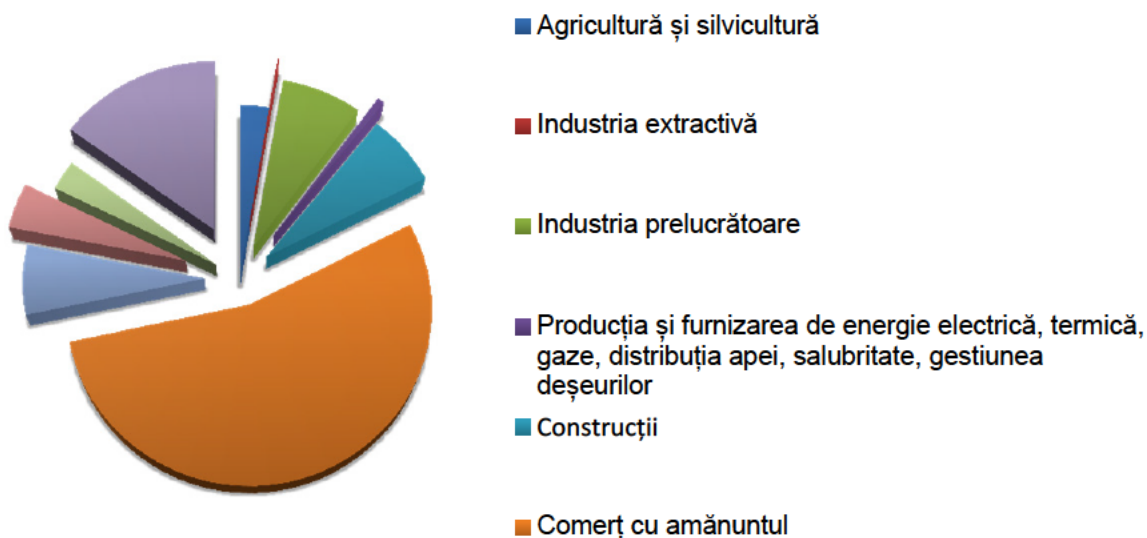
Figură 10 - Evoluția numărului de salariați

Evoluția numărului de salariați din anul 2000 până în anul 2015 este prezentată în graficul de la Figura 10. În acest grafic se pot observa oscilațiile numărului de salariați, acesta cunoscând o ușoară tendință de creștere începând cu anul 2011. În anul 2015, conform datelor furnizate de către Institutul National de Statistică, exista un număr de 7460 de angajați.

Domeniu de activitate	Nr. de firme	Cifra de afaceri totala (lei)	Nr. de salariați
Agricultură și silvicultură	20	16.495.351,00	84
Industria extractivă	1	1.104.979,00	1
Industria prelucrătoare	56	38.413.041,00	560
Producția și furnizarea de energie electrică, termică, gaze, distribuția apei, salubritate, gestiunea deșeurilor	5	110.007,00	3
Construcții	51	22.048.222,00	248
Comerț cu amănuntul	413	200.976.866,00	931
Transport și depozitare	49	22.226.634,00	172
Hoteluri și restaurante	32	4.738.930,00	73
Informații și comunicații	21	2.952.951,00	33
Alte servicii	114	22.945.684,00	340

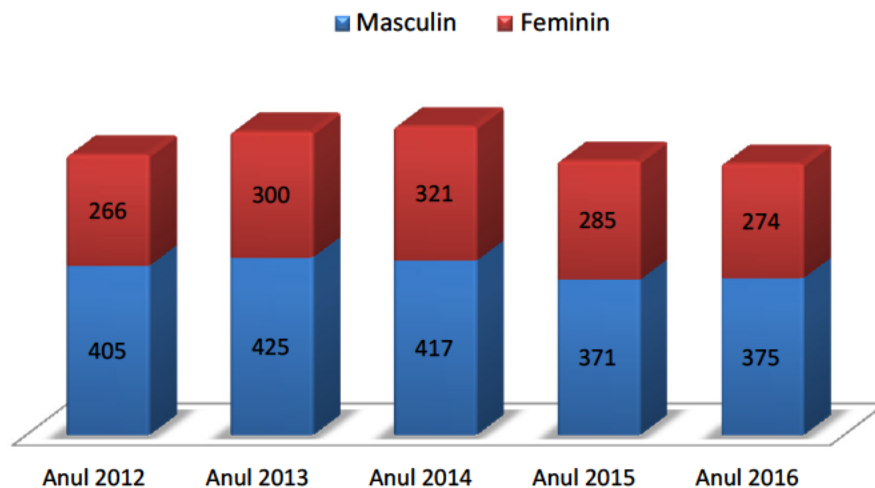
Tabel 1 – Structura agentilor economici din Municipiul Roșiorii de Vede¹²

¹² listafirme.ro



Figură 11 – Structura agenților economici din Municipiul Roșiorii de Vede¹³

Conform tabelului cu Structura agenților economici, se poate observa că la nivelul municipiului Roșiorii de Vede, principalul obiect de activitate este comerțul cu amănuntul, urmat de industria prelucrătoare, construcții, transport și depozitare, dar și alte servicii precum, serviciile din administrația publică, sănătate, învățământ etc.



Figură 12 – Evoluția numărului de șomeri înregistrați la finalul anului [Perioada 2012-2016]¹⁴

¹³ listafirme.ro

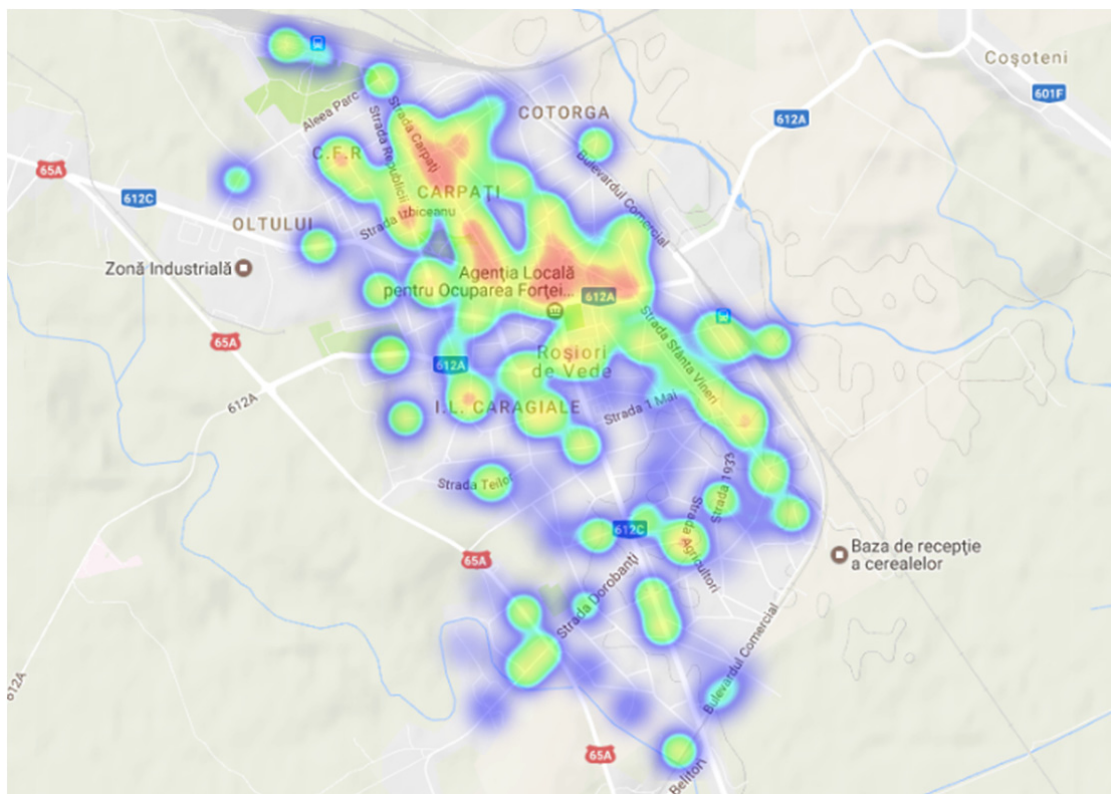
¹⁴ Institutul Național de Statistică



În ceea ce privește evoluția numărului de șomeri înregistrați la sfârșitul anului, conform datelor furnizate de către INS, acesta se află într-o ușoară scădere în ultimii 3 ani, fapt ce confirmă evoluția economică pozitivă, a municipiului Roșiorii de Vede.

În capitolele următoare, documentația de față va analiza impactul pe care îl are evoluția economică asupra mobilității urbane și invers. Între cele două elemente existând o relație de reciprocitate în ceea ce privește termenul de evoluție.

Din punct de vedere al distribuției spațiale a locurilor de muncă, ponderea cea mai mare o deține zona centrală și zonele industriale.



Figură 13 – Interpretare grafică a principalelor zone generatoare de trafic, după numărul de angajați¹⁵

Pe lângă traficul generat de către angajați către și dinspre locul de muncă, trafic important a fost identificat în scopul cumpărăturilor. Principalele zone de atragere sau generatoare de trafic în scopul cumpărăturilor fiind zona centrală, Piața Agroindustrială, Penny Market și Lidl.

În interpretarea datelor și găsirea soluțiilor în ceea ce privește eficientizarea mobilității în municipiul Roșiorii de Vede s-a avut în vedere și traficul generat de infrastructura școlară din municipiu, respectiv cele 6360 de persoane înscrise în sistemul de învățământ.

În municipiul Roșiorii de Vede funcționează un număr de 18 unități de învățământ preuniversitar¹⁶.

¹⁵ listaфирme.ro



Nr. Crt.	Denumire instituție	Nivel	Forma de învățământ
1	Grădinița nr. 1	învățământ preșcolar cu program normal/prelungit	zi
2	Grădinița nr. 2	învățământ preșcolar cu program normal/prelungit	zi
3	Grădinița nr. 3	învățământ preșcolar cu program normal/prelungit	zi
4	Grădinița nr. 4	învățământ preșcolar cu program normal/prelungit	zi
5	Grădinița nr. 5	învățământ preșcolar cu program normal	zi
6	Grădinița nr. 6	învățământ preșcolar cu program normal	zi
7	Grădinița nr. 7	învățământ preșcolar cu program normal	zi
8	Școala Mihai Eminescu	învățământ primar, gimnazial	zi
9	Școala Al. Depărațeanu	învățământ primar, gimnazial	zi
10	Școala Galagalaction	învățământ primar, gimnazial	zi
11	Școala Nr. 4	învățământ primar, gimnazial	zi
12	Școala Nr. 5	învățământ primar	zi
13	Școala Zaharia Stancu	învățământ primar, gimnazial	zi
14	Grupul Școlar Agricol	învățământ liceal	zi, seral
15	Colegiul Tehnic Anghel Saligny	învățământ liceal	zi, seral
16	Liceul Economic Administrativ	învățământ liceal	zi
17	Colegiul Național Anastasescu	învățământ gimnazial, liceal	zi
18	Grup Școlar Auto	învățământ liceal	zi

Tabel 2 – Situația unităților de învățământ din municipiul Roșiorii de Vede

2.2 Rețeaua stradală

Principalele căi de intrare/ieșire în/din municipiul Roșiorii de Vede sunt:

București/Alexandria – **DN6 (DJ612C)**;

Turnu Măgurele – **DN65A**;

Craiova – **DN6 (DJ612C)**;

Pitești – **DN65A**;

Coșoteni/Balta Sărată – **DJ612A**;



¹⁶ Strategia de dezvoltare locală a municipiului Roșiorii de Vede



Legăturile între punctele de intrare/ieșire din municipiu sunt realizate prin:

- Strada Uzinei Electrice, Str. Oltului, Str. I.L. Caragiale, Str. Dunării pe direcția NV-SE;
- Strada Mărășești, Str. Dunării, Str. Sf. Teodor pe direcția E-V;
- Sos. De Centură(DN65A) pe latura Vestică.

Lungimea totală a rețelei stradale a municipiului Roșiorii de Vede este de 74,583km, din care:

- 35,581km sunt străzi modernizate
- 39,002km sunt strazi nemodernizate

Trama stradală a municipiului este compusă din străzi de categorii diferite, începând de la străzi cu 2 benzi de circulație pe sens și trotuare generoase, până la străzi înguste.

Din punct de vedere al gabaritelor, rețeaua stradală a fost împărțită în 5 categorii, astfel:

- Străzi/Bulevarde ce prezintă o distanță între aliniamente de peste 17m;
- Străzi cu o distanță între aliniamente cuprinsă între 14-16,9m;
- Străzi cu distanța între aliniamente între 12-13,9m;
- Străzi cu distanța între aliniamente între 10-11,9m;
- Străzi cu distanța între aliniamente sub 9,9m.

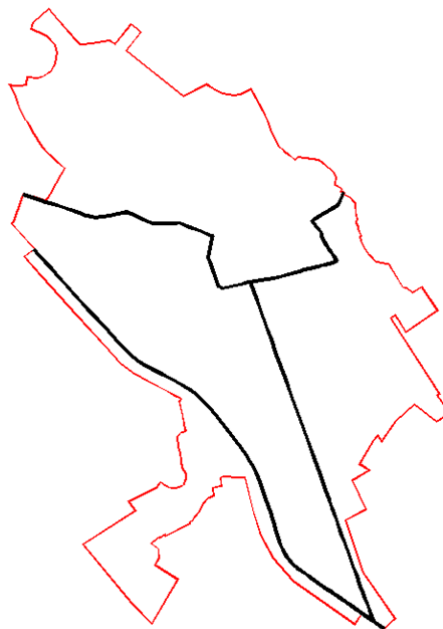
O astfel de analiză preliminară a fost necesară în vederea identificării oportunităților de dezvoltare sau a amenințărilor ce ar putea îngreuna dezvoltarea infrastructurii rutiere.



Figură 14 – Rețeaua stradală



Nr. crt.	Strada	Lungime (m)
1	Avram Iancu	2162
2	Belitori	772
3	Dunarii	3206
4	Oltului	1754
5	IL Caragiale	515
6	Sfantul Teodor	261
7	Mihai Bravu	789
8	Comercial (Bd.)	809
9	Viilor	2531
10	Total	12799



Tabel 3 – Străzi de categoria I, Mun. Roșiori de Vede

Nr. crt.	Strada	Lungime (m)
1	1 Decembrie	663
2	612A	386
3	Al Cuza	280
4	Belitori	772
5	Carpati	1675
6	Comercial (Bd.)	2718
7	Dorobanti	1485
8	Dunarii	2359
9	Locotenent Dogeanu	403
10	Marasesti	682
11	Marasti	320
12	Mihai Eminescu	393
13	Mihail Kogalniceanu	345
14	Rahovei	311
15	Republicii	1340
16	Sergent Izbiceanu	578
17	Sfanta Vineri (Bd.)	1516
18	Sfantul Teodor	1414
19	Total	17640

Tabel 4 – Străzi categoria II, Mun. Roșiori de Vede

Figură 15 – Schema artere categoria I



Figură 16 – Schemă artere categoria II



Nr. crt.	Strada	Lungime (m)
1	1917	108
2	1 Mai	854
3	9 Mai	107
4	Agricultori	844
5	Al Cuza	214
6	Al. Dobrescu	363
7	Aleea Parc Nord	1142
8	Anton Ionescu	845
9	Capitan Corlatescu	1186
10	CD Gherea	784
11	Comercial (Bd.)	570
12	Egalitatii	559
13	Elena Doamna	201
14	Gheorghe Doja	267
15	Giratiilor	316
16	IL Caragiale	2162
17	Infratirii	492
18	Libertatii	674
19	Marasti	245
20	Mihai Eminescu	301
21	Mihail Kogalniceanu	706
22	Mr. A. Burcea Copilescu	160
23	Nicolae Balcescu	231
24	Oituz	725
25	Plt. Popa Gheorghe	501
26	Plt. Radulescu	311
27	Renasterii	828
28	Sanatatii	721
29	Stelian Popescu	619
30	Total	17036

Tabel 5 – Străzi categoria III, Mun. Roșiorii de Vede



Figură 17 – Schemă artere categoria III



Nr. crt.	Strada	Lungime (m)
1	1907	137
2	1933	735
3	13 Decembrie	583
4	A. Ciocanaru	406
5	Al Cuza	120
6	Alexandru Depareteanu	262
7	Ana Ipatescu	329
8	Badea Cartan	179
9	Baltoilor	339
10	Bratcov	166
11	Broscariei	207
12	Buzesti	475
13	Calusari	609
14	Cantemir Voda	571
15	Cap. Dumitrescu	265
16	Cap. Joita	412
17	Cap. Moroiu	119
18	Caporal Ghencea	459
19	Ceaus Firica	721
20	Ceaus Mitrea	344
21	Ciresului	118
22	Closca	243
23	Constantin Noica	102
24	Cotelici	505
25	Cpt. Gh. Dumitrescu	287
26	Cpt. Corlatescu	240
27	Crisan	252
28	Decebal	482
29	Delcel	502
30	Dorobanti	299
31	Florilor	63
32	Frumoasei	119
33	Gala Galaction	411
34	Gugesti	266
35	Horia	221
36	Iordan Baluta	142
37	Iorgu Constantinescu	477
38	Linistei	258
39	Lt. Balacescu	654



Figură 18 – Schemă artere categoria IV



40	Lunca Vezii	940
41	Lunei	211
42	Maidanului	455
43	Malurescu	539
44	Manafilor	398
45	Mr. A. Burcea Copilescu	190
46	Nucilor	378
47	Olaresei	691
48	Pacii	174
49	Pastorului	337
50	Piata Garii	397
51	Plantelor	292
52	Plopilor	147
53	Plt. Constantin Surpeteanu	209
54	Popa Stancu	162
55	Porumbeilor	215
56	Renasterii	136
57	Salcamilor	235
58	Salciilor	452
59	Sd. Petre Atanasiu	411
60	Sd. T. Barbu	217
61	Sergent Izbiceanu	370
62	Sfantul Teodor	600
63	Soarelui	242
64	Sold. Lazar Ciocanaru	241
65	Sold. Magureanu	156
66	Spatarului	322
67	Stegarului	469
68	Stelian Popescu	89
69	Teilor	618
70	Traian	422
71	Tudor Vladimirescu	277
72	Ulmilor	175
73	Umbroasa	327
74	Unirii	62
75	Uzinei	183
76	Vadu Vezii	193
77	Vastesti	153
78	Verzisor	296
79	Viicsoreanu	117
80	Virogii	395
81	Zaharia Stancu	382



82	Zavoiului	1068
83	Zefirului	245
84	Total	27667

Tabel 6 – Străzi categoria IV, Mun. Roșiorii de Vede

În ceea ce privește traficul de tranzit, acesta se desfășoară pe DN65A, ce are rolul de arteră ocolitoare pe direcția Alexandria – Roșiorii de Vede – Caracal – Craiova. Această arteră prezintă un profil constant de 12m, cu o bandă de circulație pe sens.

În prezent, orașul nu mai reprezintă doar totalitatea clădirilor sau a construcțiilor și amenajărilor. Orașul este un mecanism extrem de complex, care, pentru realizarea unei funcționări normale și menținerea unui mediu sănătos și sigur, este necesară o foarte bună relaționare între activitățile desfășurate pe teritoriul orașului și sistemul de transport, iar configurarea și organizarea unui sistem de transport corespunzător unei dezvoltări durabile, este condiționată într-o foarte mare măsură de rețeaua stradală.

Posibilitatea de a utiliza o stradă pentru circulația motorizată, într-un sens sau în ambele sensuri și pentru vehiculele de transport public, este determinată de caracteristicile tehnice ale acesteia.

Necesitatea și structura rețelei de transport public sunt influențate de localizarea zonelor de interes ce trebuie servite sau a generatorilor de trafic, în concluzie, toate aceste variabile subordonându-se formei și structurii orașului. De aceea, problemele dezvoltării rețelei de transport public sunt în strânsă legătură cu planul orașului și trebuie analizate simultan.

Sistemul de bulevarde, străzi și drumuri ale unei localități reprezintă o serie de ramificații și întretăieri care constituie modul prin care căile de comunicație terestră își îndeplinesc sarcina: **asigurarea conectivității în teritoriu**.

Rețelele sau străzile în cazul de față, nu sunt consecințe ale inovațiilor tehnologice. Ele sunt principii de amenajare a teritoriului și a urbanismului, care stabilesc rapoarte între posibilitățile tehnice și deservirea teritorială. Amenajarea teritoriului se realizează prin rețele pe care îl deservesc și îl organizează.

Dacă în epoca preindustrială rețelele se realizau spontan (aleile pietonale din localități, drumuri înguste cât sa aibă loc un cal), în epoca modernă proiectantul a căutat minimizarea costurilor și optimizarea rețelei, având în vedere asigurarea serviciilor necesare exploatarea acesteia.

William Bunge¹⁷ a studiat 6 variante de rețele, după cum urmează¹⁸ :

- Rețeaua A este conexă, aceasta având toate elementele legate direct între ele prin cel mai scurt drum;
- Rețeaua B, reprezintă un circuit închis, care unește toate elementele;
- Rețeaua C, reprezintă o rețea dominată de un pol;
- Rețeaua D, este rețeaua maximală, în care orice vârf este legat direct cu celelalte vârfuri;

¹⁷ William Bunge – (născut în 1928, La Crosse, Wisconsin) a studiat geografia și teoriile spațiale.

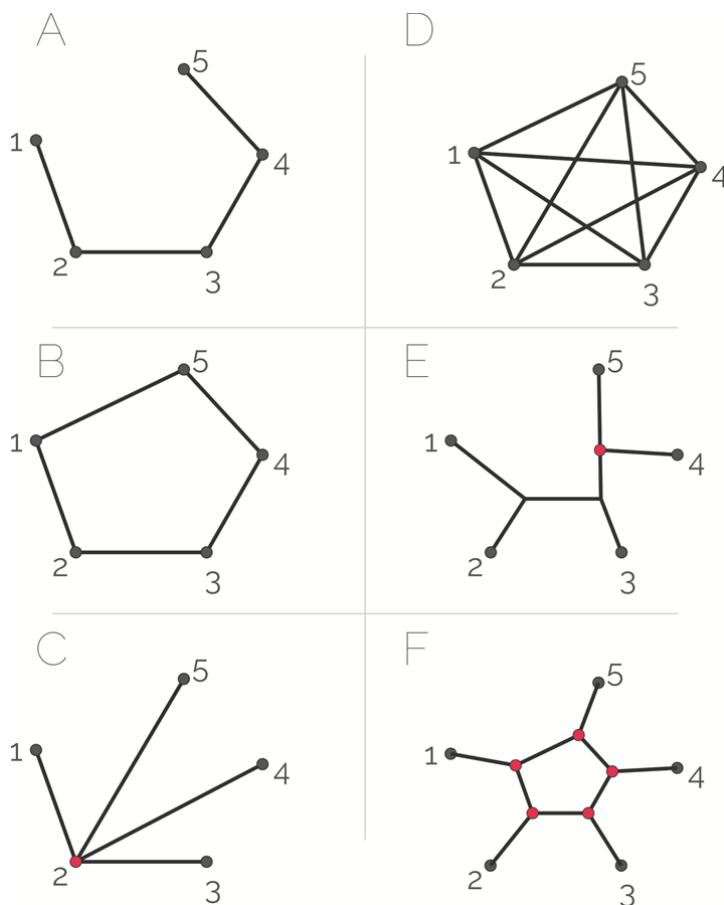
¹⁸ Merlin, Petter (1992) "Géographie des Transports, Que sais-je?", Paris: Presses Universitaires de



- Rețeaua E, este reprezentată de conectarea tuturor elementelor, în care, pentru minimizarea lungimii apar noduri intermediare;
- Rețeaua F – rețeaua lui Beckman – este o rețea generală, cu conectivitate foarte ridicată, asigurată prin inelul central.

Este lesne de înțeles care este cea mai optimă soluție atât din punct de vedere al conectivității cât și al resurselor consumate. Însă, chiar și așa, în funcție de caz, se poate recurge la soluții extreme de rețea minimală (tip E) sau cea maximală (tip D). De remarcat, faptul că în cazul rețelei de tip “D”, cele 5 puncte au aceeași valoare sau același grad de conectivitate, neexistând nicio diferență între ele, pe când în cazul rețelei tip “E” și “F”, și-au făcut apariția 3 (E) noduri, respectiv 5 noduri care induc un caracter de polarizare.

În cazul rețelei de tip “C”, se poate observa polarizarea punctului 2 și subordonarea celorlalte puncte. Cazul acesta este reprezentat de efectul produs de marile orașe asupra celor din jur, pe majoritatea palierelor funcționale.



Figură 19 - Rețelele lui W. Bunge

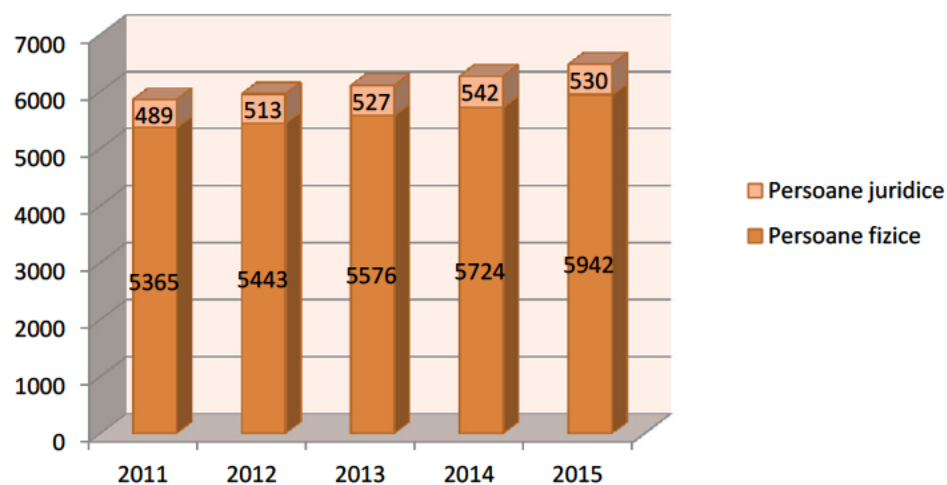


Figură 20 – Captură foto mun. Roșiorii de Vede_marcaje și indicatoare rutiere dergadate

În ceea ce privește siguranța rutieră a tuturor participanților la trafic (pietoni, bicicliști, conducători auto etc.), indicatoarele și marcajele rutiere se prezintă într-o stare de degradare, acestea punând în pericol siguranța locuitorilor.

Conform informațiilor obținute în urma solicitărilor către Ministerul Afacerilor Interne – Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor, în municipiul Roșiorii de Vede, la 31.12.2015 existau 6472 de autoturisme înmatriculate în municipiul Roșiorii de Vede (din care 5942 aparținând persoanelor fizice și 530 persoanelor juridice).

Evolutia autoturismelor înmatriculate în mun. Roșiorii de Vede



Figură 21 – Grafic cu evoluția autoturismelor înmatriculate în mun. Roșiorii de Vede



2.3 Transport public

Exista numeroase obstacole in incercarea de a imbunatati calitatea transporturilor de calatori. Conform Eurostat¹⁹, in 2006, 72,7% din europeni preferau utilizarea automobilului personal pentru activitatile de zi cu zi, pe cand statisticile realizate pe noile state membre aratau mult mai descurajator.

De asemenea, trebuie precizat ca autovehiculele, mai ales autoturismele personale, sunt mari consumatoare de energie non-regenerabila ce are un impact negativ asupra mediului, atât la nivel local cat si la nivel global. Prin urmare, conceptul de transport intermodal a fost propus de către Comisia Europeană ca alternativă la modurile existente de desfășurare a transportului public. Noul concept bazându-se pe integrarea tuturor modurilor de transport, a noilor tehnologii si a cunoștințelor acumulate de-a lungul timpului. In ciuda beneficiilor evidente, ce se bazează pe confort, economie, servicii îmbunătățite, siguranță sporită, etc., este neapărat necesară coordonarea si integrarea nodurilor intermodale la nivel local, regional și global.

Uniunea Europeană a inițiat o serie de programe si proiecte axate pe diferite aspecte ale intermodalității. In mod evident, acest concept a fost prioritizat sau promovat, prin Cartea Alba a Comisiei Europene privind Transporturile, intitulata "Politica transportului European pentru 2010: momentul deciziei" , Protocolul de la Kyoto²⁰, sau diverse studii cum ar fi "Intermodalitatea calatorului in Uniunea Europeana". Unul dintre cele mai interesante proiecte este LINK ²¹ lansat in anul 2007 in cadrul Programului Cadru 6. Scopul principal al forumului este de a oferi o platforma pentru facilitarea transferului de cunostinte si promovarea solutiilor de intermodalitate. In acelasi timp, LINK reuseste sa reuneasca și să îmbunătățească comunicarea intre cei mai importanti actori – autoritati, asociatii, operatori, utilizatori si reprezentati ai industriei de profil. In plus, forumul prezinta diferite studii de caz, o biblioteca virtuala si un glosar de intermodalitate, care incurajeaza mult schimbul de cunoștințe/practici.

Realizarea unei noi rețele, presupune și modificări majore ale teritoriului. O rețea nouă se poate construi, numai în strânsă legătură cu realizarea unui sistem nou sau cu transformarea majoră a unui sistem existent, acest lucru revoluționând sistemul, care va trebui să suporte o redefinire a teritoriului la rândul lui. Luând ca exemplu rețeaua urbană de transport public, putem susține ca ea reprezintă "morfogeneza unei rețele" .

"Asemenea rețea are ca finalitate transformarea mobilității sociale, ca mobilitate potențială, în circulație (trafic) ca mobilitate organizată, relativ stabilă și regulată."

O rețea de transport public se află într-un continuu proces de transformare și reglare – aceasta suportând stabilizări și regularizări, în timp și spațiu, ca răspuns la cerere. În funcție de amplitudinea necesităților care îi afectează funcțiunile, rețeaua va evolua mai mult sau mai puțin. O rețea cu deficiențe majore se poate confrunta cu adevărate rupturi sau crize, fiind necesare acțiuni de reproiectare sau reconstrucție a rețelei care să coreleze cererea cu oferta.

¹⁹ Eurostat – Oficiul Statistic al Comunitatilor Europene

²⁰ La conventia – Cadru a Natiunilor Unite asupra schimbarilor climatice, Kyoto 1997

²¹ LINK – Forumul European dedicate intermodalitatii deplasarii calatorului.



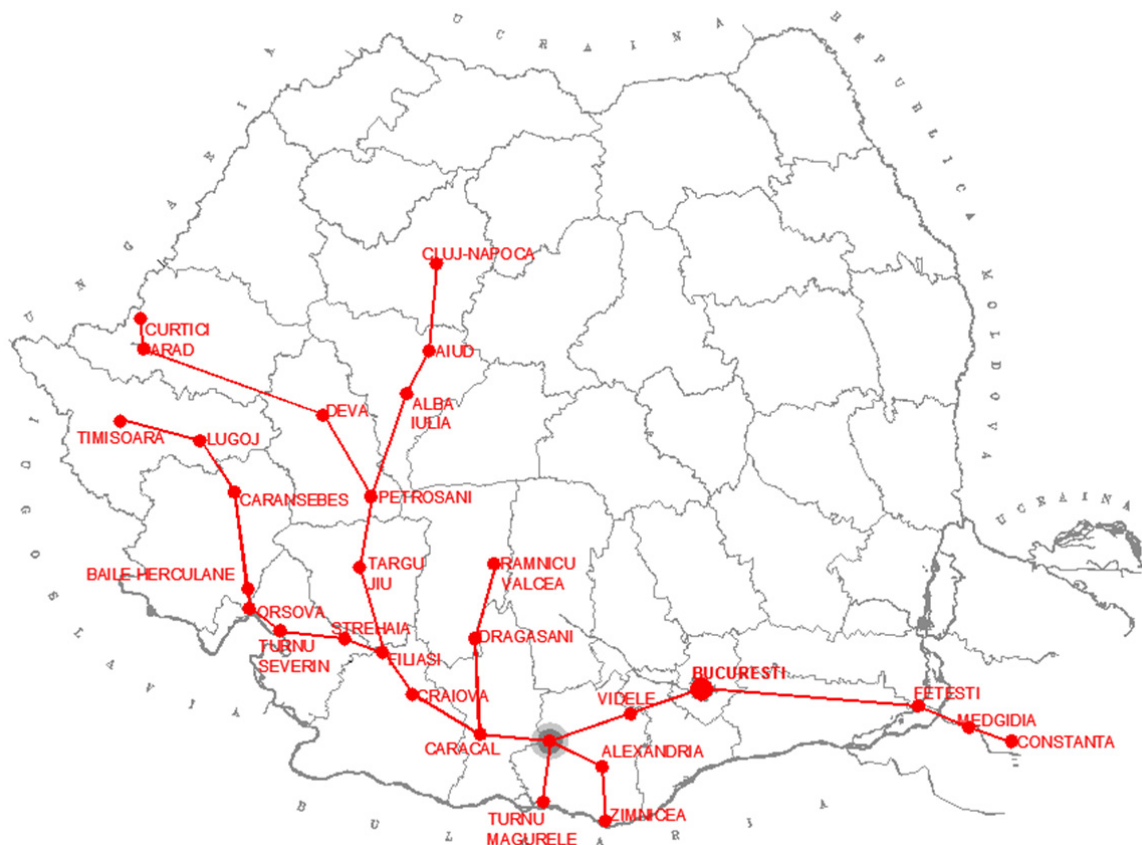
Modurile de transport public funcționale în municipiul Roșiorii de Vede sunt următoarele:

- Transport feroviar;
- Transport auto interurban;
- Transport auto local;
- Taxi.

Transportul feroviar

Municipiul Roșiorii de Vede reprezintă un nod important de cale ferată pentru transportul de marfă și călători, asigurând importante legături la nivel național prin magistrala CFR 900, inclusă în rețeaua TEN-T (Rin - Dunăre)

În municipiul Roșiorii de Vede exista 2 gări: Gara Roșiori Nord și Gara Roșiori Est.



Figură 22 – Destinații directe prin intermediul rețelei feroviare , dinspre și către Mun. Roșiorii de Vede



Transportul interurban



Figură 23 – Destinații directe dinspre și către Mun. Roșiorii de Vede, prin intermediul firmelor particulare, cu autovehicule de transport persoane

Graficul curselor județene/regulate în municipiul Roșiorii de Vede

Nr. crt.	Denumire operator	Destinație	Punct de îmbarcare	Pret bilet
1	Transurbana SA	Cucueti	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
2	Transurbana SA	Maldaeni	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
3	Transurbana SA	Troianul	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
4	Transurbana SA	Dorobanțu	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
5	Transurbana SA	Tecuci	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
6	Transurbana SA	Balaci	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
7	Transurbana SA	Zimbireasca	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
8	Transurbana SA	Merisani	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
9	Transurbana SA	Furculesti	Autogara Transurbana-Gara Rosiori Nord	-
10	DLS	București	Piata Centrala	-
11	DLS	Caracal	Piata Centrala	-
12	Rom Bau SRL	Cetatea	Gara Rosiori Nord	-
13	Astra	Pitești	Gara Rosiori Nord	-
14	Lil Trans SRL	Calmatuiu	Gara Rosiori Nord	-



15	Lil Trans SRL	Ciolanestii din Deal	Gara Rosiori Nord	-
16	Lil Trans SRL	Socetu	Gara Rosiori Nord	-
17	Lil Trans SRL	Burculesti	Gara Rosiori Nord	-
18	Lil Trans SRL	Albesti	Gara Rosiori Nord	-
19	Lil Trans SRL	Beuca	Gara Rosiori Nord	-
20	Transcar SRL	Alexandria	Gara Rosiori Nord	-

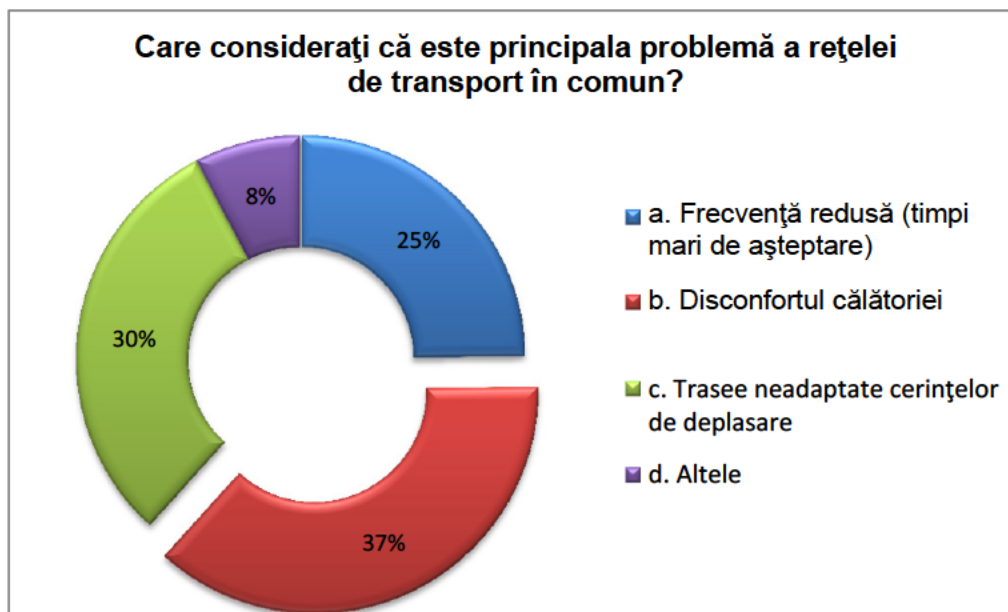
Tabel 7 – Graficul curselor județene/regulate în mun. Roșiorii de Vede

Transportul local de persoane

Linia	Lungime traseu (km)	Traseu	Nr. Stații	Capacitate	Plecari de la capetele de traseu	
					Prima	Ultima
1	8,1 km	Bariera - Centru - Gara de Nord si retur pe ruta Bariera Str. Dunării - Str. Sf. Teodor - Str. I.L. Caragiale - Str. Carpați - Str. Izbiceanu - Str. Republicii - Str. Aleea Parc Nord - Gara de Nord	11	Min.24 locuri	05:30	22:15
2	4,75 km	Gară - Centru - Uzina de Vagoane si retur pe ruta Gara de Nord - Str. Aleea Parc Nord - Str. Republicii - Str. Oltului - Str, I.L.Caragiale - Str. Sf. Teodor - Str. Dunării - Str. Dorobanți - Str. Uzina de Vagoane	11	Min.24 locuri	05:30	22:00
3	2,95 km	Bariera - Centru - T.B.C. Si retur pe ruta Barieră - Str. Dunării - Str. Sf. Teodor - T.B.C.	7	Min.24 locuri	06:30	19:00

Tabel 8 – Traseele principale și programul de transport persoane

Tarifele de călătorie pentru operatorul TRANSURBANA SA, sunt următoarele:
Cost călătorie: 2,00 lei.



Figură 24 – Grafic chestionar “Care considerați că este principala problemă a rețelei de transport în comun?”

Din analiza răspunsurilor la întrebările din chestionar referitoare la transportul în comun, au rezultat următoarele aspecte:

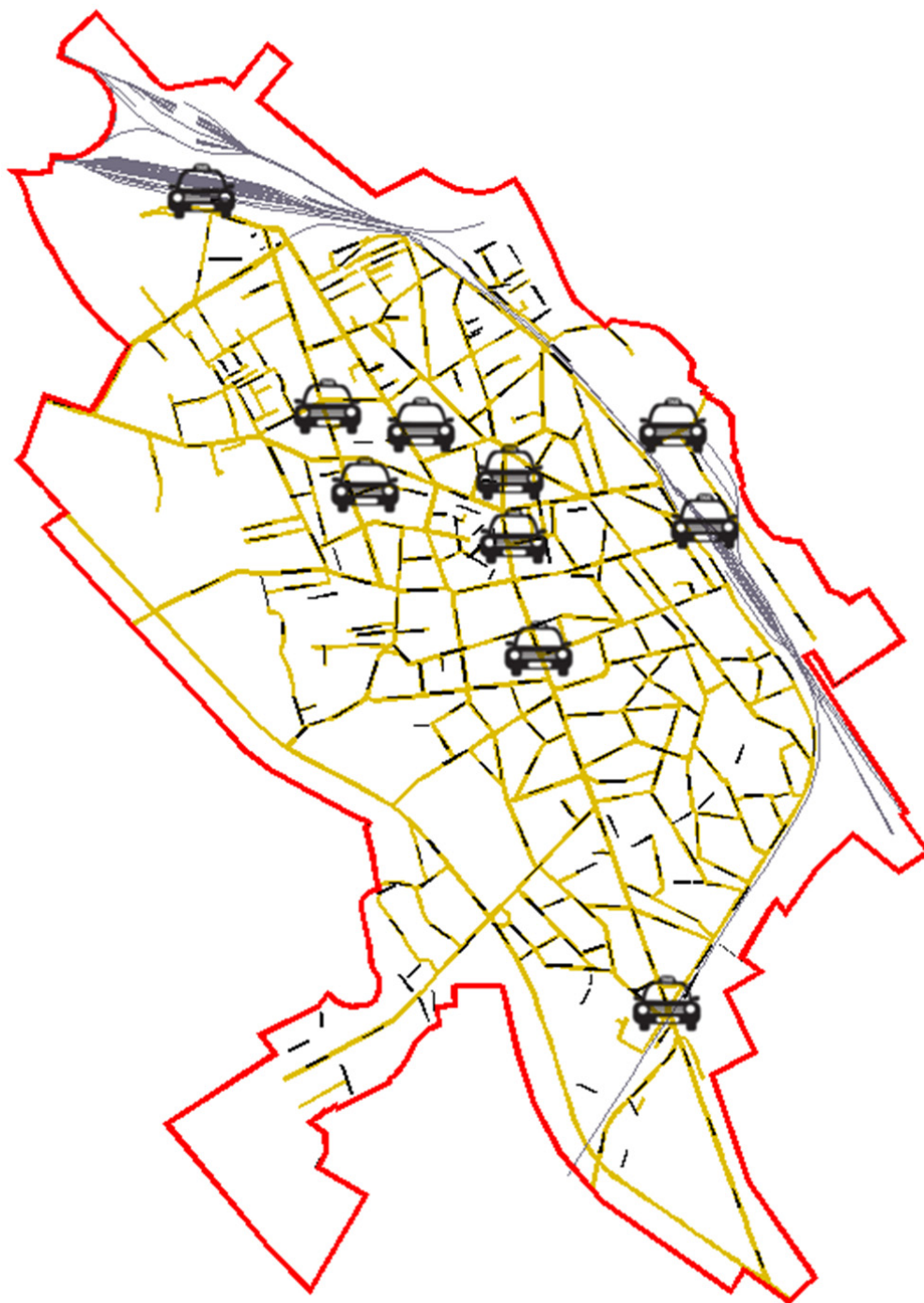
- 37% din populația chestionată este nemulțumită de disconfortul călătoriei, lucru ce influențează negativ atractivitatea față de utilizarea mijloacelor de transport în comun;
- 73% din populația chestionată consideră stațiile de transport în comun ca fiind neamenajate corespunzător

Transportul cu taximetrul

În municipiul Roșiorii de Vede există un număr de 9 stații amenajate pentru staționarea taximetrelor.

Nr. crt.	Amplasament	Nr. Locuri
1	Gara	22
2	Str. Republicii – Lic. Economic	4
3	Str. Republicii - Stadion	15
4	Str. Carpați	5
5	Str. Mihail Kogălniceanu	26
6	Str. Dunării – Bl. D1, D10	13
7	Gara de Est	18
8	Obor	10
9	Str. Dunării - Barieră	5

Tabel 9 – Index stații taxi



Figură 25 – Schemă cu reprezentarea stațiilor de taxi



Figură 26 – Captură foto stație taxi (Str. Dunării)

Majoritatea stațiilor taxi sunt amenajate necorespunzător, iar în lipsa spațiului, staționarea taximetrelor se face de cele mai multe ori spontan, cu obstrucționarea traseelor pietonale.

Se recomandă înnoirea parcului auto al taximetrelor cu autoturisme nepoluante/electrice și modernizarea stațiilor acestora, inclusiv dotarea acestora cu stații de încărcare a vehiculelor electrice sau hibrid.

2.4 Transport de marfă

În prezent, în mun. Roșiorii de Vede este interzisă circulația autovehiculelor destinate transportului de mărfuri, care au masa totală autorizată mai mare de 3,5 tone, cu excepția mijloacelor de transport pe următoarele sectoare de străzi, numai în baza unei autorizații de acces:

- Str. Dunării, de la intrarea în municipiu, până la intersecția cu Bd. Comercial;
- Bd. Comercial - de la intersecția cu Str. Dunării până la intersecția cu strada 1 Decembrie;
- 1 Decembrie – de la Bd. Comercial până la intersecția cu strada Carpați;
- Strada Izbiceanu – de la intersecția cu strada Carpați până la intersecția cu strada Oltului;
- Strada Oltului – de la intersecția cu strada Izbiceanu până la limita municipiului, intersecția cu E70;
- Strada Avram Iancu;
- Strada Viilor.

Taxe de acces în zona restricționată sunt:

- Pentru 1 zi – 50 lei;
- Pentru 1 lună – 400 lei;
- Pentru un an calendaristic – 2.000 lei.

Faptul că regulamentul de organizare a traficului autovehiculelor cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone în municipiul Roșiorii de Vede nu reglementează și un orar în care este autorizată circulația în baza autorizației de acces, acest aspect duce atât la îngreunarea circulației cât și la crearea unui disconfort asupra locuitorilor din zonele tranzitate,

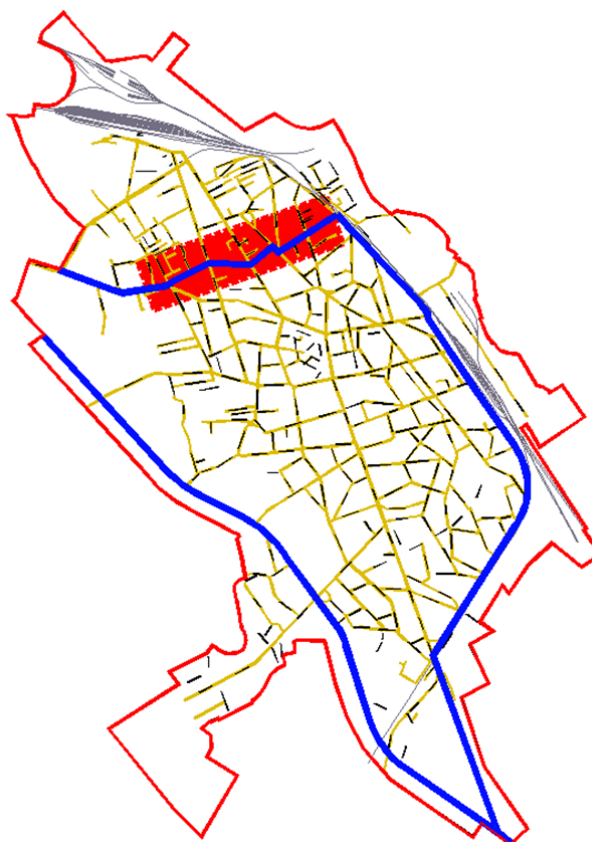


prin poluare fonica, cu noxe și vibrații, această nemulțumire fiind exprimată de către locuitorii municipiului în urma chestionării populației.

Un alt dezavantaj în ceea ce privește circulația autovehiculelor de mare tonaj, este lipsa instrumentelor de control din partea autorităților – supraveghere video și detecție acces.



Figură 27 – Captura foto (Bd. Comercial)



Figură 28 – Schemă cu traseul unde circulația mijloacelor de transport este exceptată de la interdicția de circulație (cu indicarea zonei de disconfort asupra locuitorilor)



Concluzia în ceea ce privește situația actuală din punct de vedere al traficului de mărfuri este următoarea:

- Lipsa unui traseu și a unui orar clar stabilit prin autorizația de acces destinat transportului de marfă desfășurat pe teritoriul municipiului Roșiorii de Vede;
- Din punct de vedere al poluării cu zgomot și cu noxe, impactul este negativ;
- Siguranța locuitorilor este pusă în pericol de către vehiculele de transport marfă;
- Vehiculele de marfă ce tranzitează municipiul, utilizează DN65A pentru ruta Alexandria – Craiova, unde traficul se desfășoară în condiții normale.

2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)

Mersul cu bicicleta reprezintă un mijloc de transport eficient, nepoluant, necostisitor și la îndemână.

În prezent, pe raza municipiului Roșiorii de Vede, nu există piste pentru biciclete sau infrastructură care să încurajeze sau să crească atractivitatea acestui mod de transport, cu toate că, s-a constatat un număr mare de utilizatori, conform studiilor și măsurătorilor din teren. Au fost identificate zonele cele mai utilizate de către bicicliști, acestea reprezentând artere cuprinse între zona centrală și artere principale de penetrație în oraș – din localitățile învecinate.



Figură 29 – Captură foto (Str. Dunării)



Municipiul Roșiori de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro

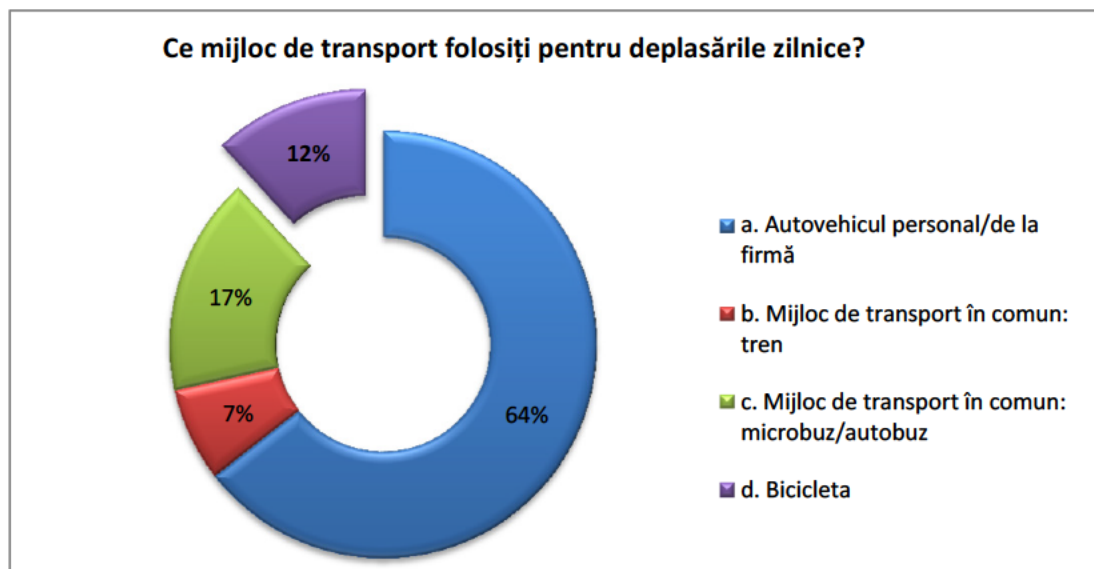
sas
architecture and urbanism



Figură 30 – Captură foto (Bd. Comercial)

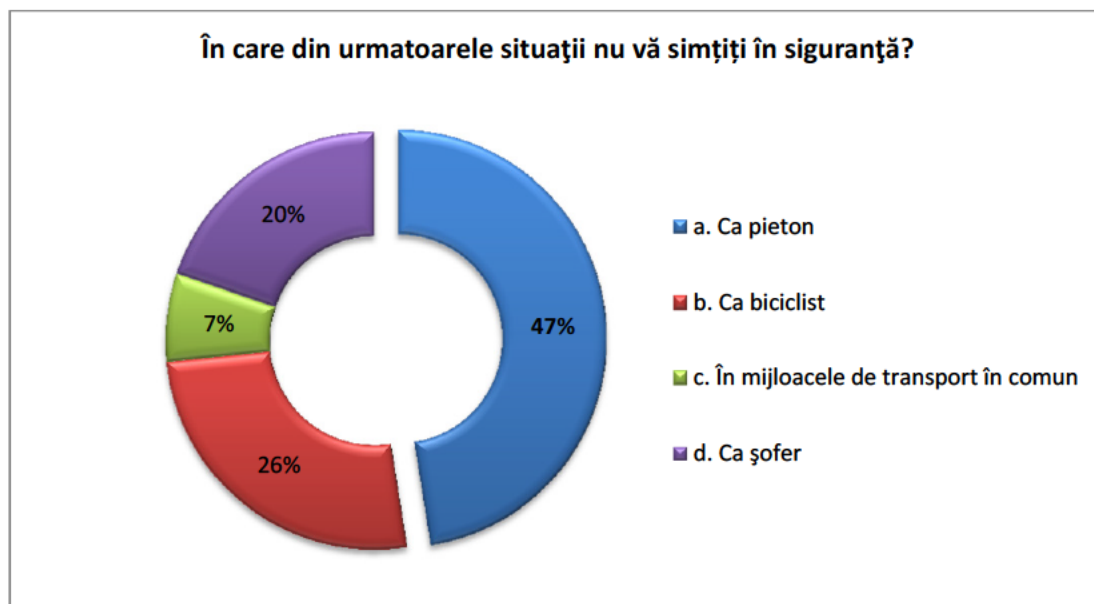


Figură 31 – Captură foto (Str. Carpați)



Figură 32 – Interpretare chestionare ("Ce mijloc de transport folosiți pentru deplasările zilnice?")

În urma interpretării chestionarelor cu privire la problemele legate de mobilitate, un procent de 12% dintre respondenți, utilizează bicicleta ca mijloc de transport cotidian. Aceasta fiind a 3-a opțiune după cei 64% ce folosesc autovehiculul și cei 17% de utilizatori ai transportului în comun. Procentul de 12% este încurajator pentru dezvoltarea în viitor a infrastructurii ce permite mersul pe bicicletă în municipiul Roșiorii de Vede.



Figură 33 – Interpretare chestionare ("În care din următoarele situații nu vă simțiți în siguranță?")



De asemenea, un procent semnificativ de 26% dintre cetățenii chestionați, au răspuns că nu se simt în siguranță ca bicicliști, ceea ce transformă într-o prioritate majoră viitoarele investiții ale autorităților în dezvoltarea infrastructurii velo.

Din rezultatele chestionarelor, este evident că realizarea unei infrastructuri corespunzătoare pentru deplasările cu bicicleta în condiții de siguranță și oferirea unor servicii suplimentare pentru utilizatorii acestui mod de deplasare vor conduce la creșterea semnificativă a ponderii mersului cu bicicleta. Acest lucru a reieșit chiar din declarațiile persoanelor chestionate, unde 20% au declarat că ar prefera modul de deplasare cu bicicleta în cazul în care infrastructura ar permite, ceea ce reprezintă o creștere cu 8 procente față de stadiul actual.

De menționat este faptul că dimensiunile și relieful municipiului Roșiorii de Vede ce nu prezintă pante accentuate, configurația tramei stradale, fac favorabilă conturarea unei rețele de piste pentru biciclete ce pot asigura legăturile între principalele puncte de interes (zona centrală, parcuri, scoli, instituții etc.).

De asemenea, nu există un sistem de “bike sharing”²² în municipiul Roșiorii de Vede. În cazul implementării unui astfel de sistem, stațiile de preluare și predare a bicicletelor, trebuie să acopere întreaga suprafață a orașului și să fie accesibile tuturor locuitorilor sau vizitatorilor. Toate mijloacele de mobilitate alternativă trebuie să fie integrate cu sistemul de transport public, astfel încât să se poată regăsi o stație de biciclete în apropierea stațiilor de transport în comun, a zonelor pietonale, gară, parcuri și restul punctelor de interes din municipiu.

În ceea ce privește mersul pe jos, acesta reprezintă una dintre opțiunile fundamentale ale mobilității, fiind extrem de avantajos atât cu mediul cât și cu sănătatea celor care practică acest mod de deplasare. Rețeaua stradală a municipiului Roșiorii de Vede este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonilor. De asemenea, există zone strict pietonale, parcuri de recreere, piețe etc. Extinderea și modernizarea spațiilor pietonale reprezintă un factor important în atingerea obiectivului de mobilitate urbană durabilă.

Având în vedere dimensiunile orașului, mersul pe jos ar trebui să se afle printre primele opțiuni ale populației în materie de mobilitate, însă un procent extrem de mare din populația chestionată (47%) declară faptul că nu se simt în siguranță **ca pietoni**, iar printre principalele nemulțumiri în calitate de pietoni, se află trecerile de pietoni și trotuarele neamenajate (46% din populația chestionată).

Ca urmare a analizei răspunsurilor la chestionarul referitor la problemele de mobilitate din municipiul Roșiorii de Vede, 34% din totalul respondenților au indicat modernizarea trotuarelor ca fiind o prioritate în următoarele intervenții în dezvoltarea infrastructurii.

În ceea ce privește problemele de siguranță pentru modurile de transport alternative, analizate în cadrul acestui capitol, principalele probleme sunt:

- Necesitatea modernizării infrastructurii pietonale;
- Sporirea gradului de siguranță a pietonilor prin amenajarea trecerilor de pietoni, modernizarea marcajelor și îmbunătățirea semnalisticii;

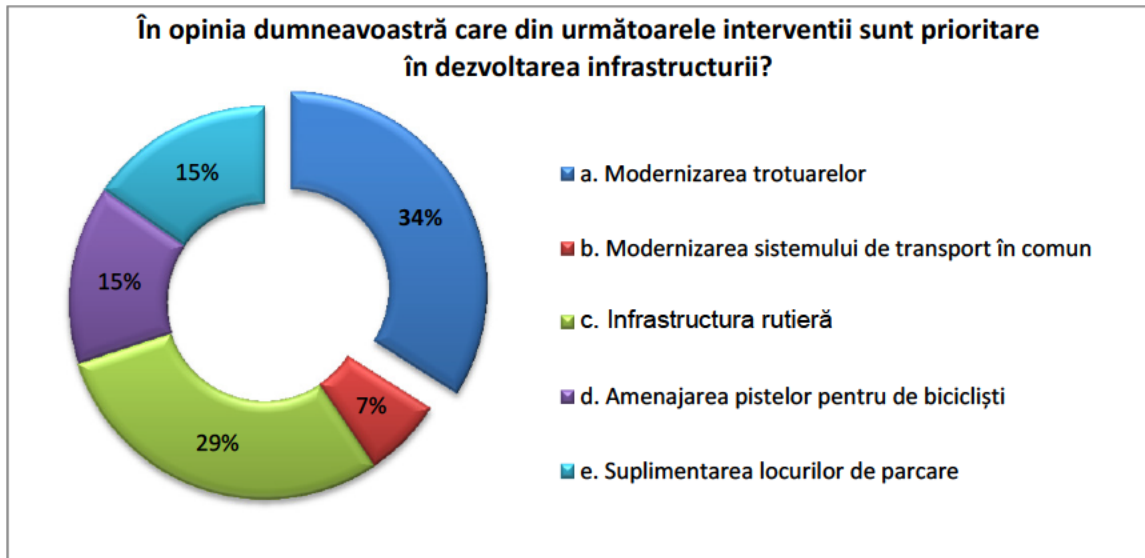
²² Bike sharing system = serviciu ce constă în amenajarea mai multor stații de biciclete, conectate printr-o rețea – piste pentru biciclete, ce permite utilizatorului închirierea unei biciclete în punctul A și returnarea acesteia în punctul B al municipiului.



- Realizarea pistelor pentru biciclete pentru sporirea gradului de siguranță a utilizatorilor, integrarea acestora într-o rețea și oferirea unor facilități suplimentare cu rolul de creștere a atractivității deplasărilor cu bicicleta;
- Extinderea zonelor pietonale;
- Realizarea unor punți de legătură între rețeaua velo și zonele pietonale;

În cazul deplasărilor persoanelor cu mobilitate redusă, au fost observate următoarele aspecte:

- Infrastructura pietonală necesită modernizare astfel încât să fie accesibilă și persoanelor cu handicap – realizarea pantelor trotuarelor până la nivelul carosabilului pentru a permite traversarea de către persoanele cu mobilitate redusă;
- Îmbunătățirea controlului asupra locurilor de parcare pentru persoanele cu dizabilități astfel încât acestea să poată fi utilizate strict de către persoanele în cauză;
- Parcul auto de transport în comun ce efectuează transport public de călători trebuie necesită înnoire astfel încât toate autovehiculele să respecte prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;



Figură 34 – Interpretare chestionare (Priorități în dezvoltarea infrastructurii)

Printre mijloacele alternative de mobilitate se numără și autovehiculele electrice sau hibride, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. În momentul actual, nu există facilități pentru acest tip de vehicule. Se recomandă instalarea de sisteme de alimentare a autovehiculelor electrice sau hibride în principalele zone de interes din municipiu, parările tip Park & Ride, stații taxi, zone intermodale etc.



2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare)

În municipiul Roșiorii de Vede, controlul traficului rutier și pietonal sunt realizate pe baza indicatoarelor de circulație și a marcajelor rutiere (semnalizare rutieră statică) și prin semaforizare (semnalizare rutieră dinamică) – în zonele mai intens circulate (zona centrală).

Conform datelor culese din teren, intersecțiile și trecerile de pietoni semaforizate sunt cele menționate mai jos:

Nr. Crt.	Amplasament
1	Intersecție Str. Mihai Bravu, Str. Dunării, Str. Sf. Teodor
2	Intersecție Str. Oltului, Str. Republicii
3	Intersecție Str. Izbiceanu, Str. Republicii

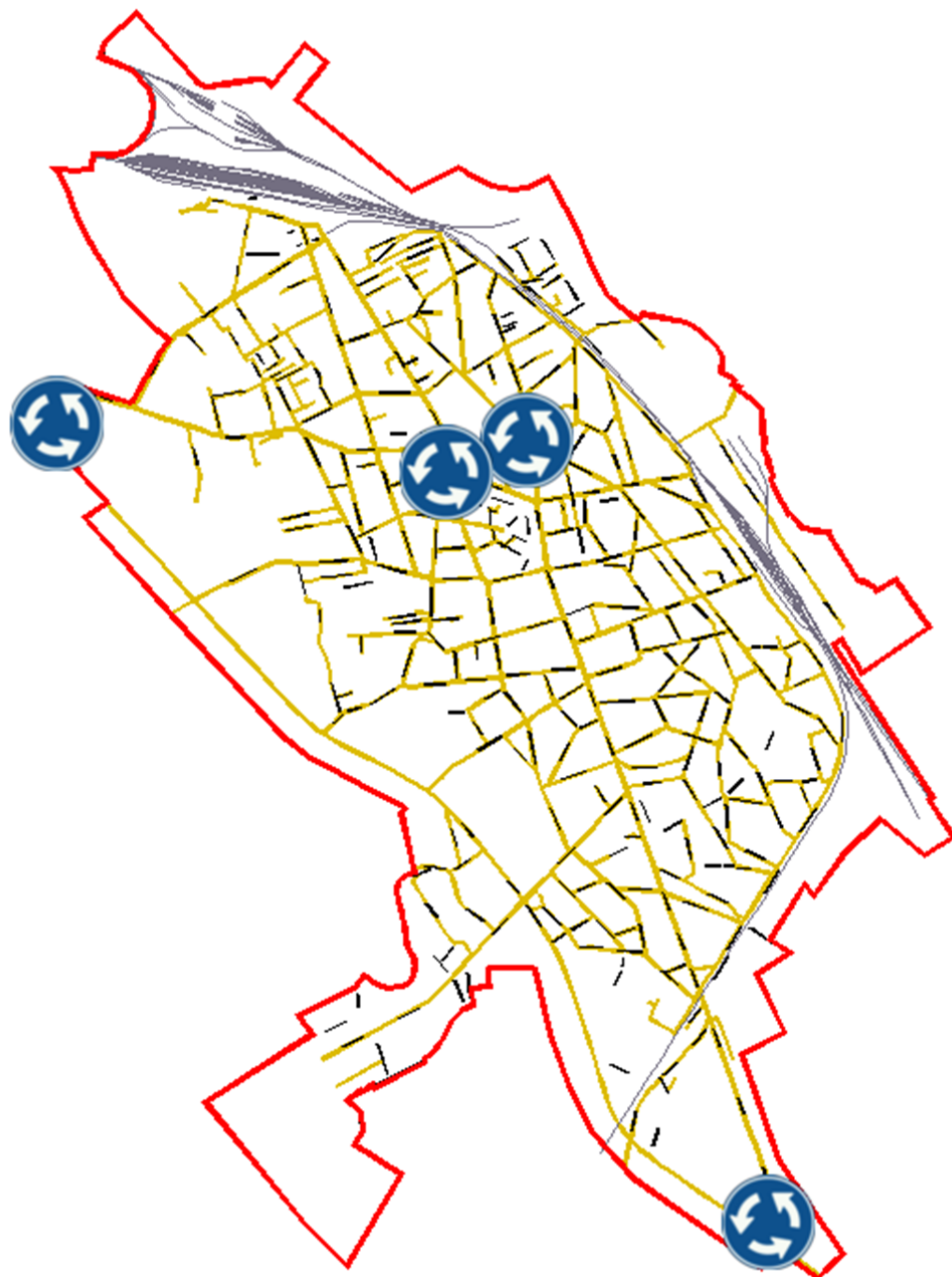
Tabel 10 – Intersecții și treceri de pietoni semaforizate

Sistemul de semaforizare utilizat nu este unul inteligent, ceea ce se traduce într-o scădere a eficienței, o lipsă de fluiditate și o incapacitate de adaptare permanentă la trafic.

O altă modalitate de creștere a siguranței și fluidității în trafic este reprezentată de către sensurile giratorii. Lista intersecțiilor organizate cu sensuri giratorii din municipiul Roșiorii de Vede este prezentată mai jos:

Nr. Crt.	Amplasament
1	Strada Uzinei Electrice – DN65A
2	Strada Mihail Kogălniceanu – Strada Mărăști – Strada Lt. Dogeanu (Petrom)
3	Strada Dunării – DN65A
4	Strada Carpați – Str. Oltului – Str. I.L. Caragiale

Tabel 11 – Intersecții amenajate cu sensuri giratorii



Figură 35 – Schema intersecției amenajate cu sensuri giratorii

În ceea ce privește staționarea, în municipiul Roșiori de Vede nu există un sistem automat de gestionare a locurilor de parcare, semnalizare a acestora sau informarea asupra locurilor libere și taxare automată.



Figură 36 – Captură foto parcare Gara Roșiori Nord

Situația locurilor de parcare din municipiul Roșiorii de Vede este prezentată mai jos, numărul total de locuri de parcare amenajate pe raza municipiului, fiind de 800 de locuri:

Parcari publice			
Adresa		Amplasament	Nr. locuri
Str.	Mihai Kogalniceanu	Penny	28
Str.	Gara Nord		22
Str.	Carpati	Gradina publica	5
Str.	Dunarii	Metropol (D10)	5
	Bariera		4
	Stadion ROVA	Republicii	15
	Gara Est		18
	Obor		10
Str.	Republicii	Lic. Economic	4
TOTAL			111

Tabel 12 – Inventariere parcări publice

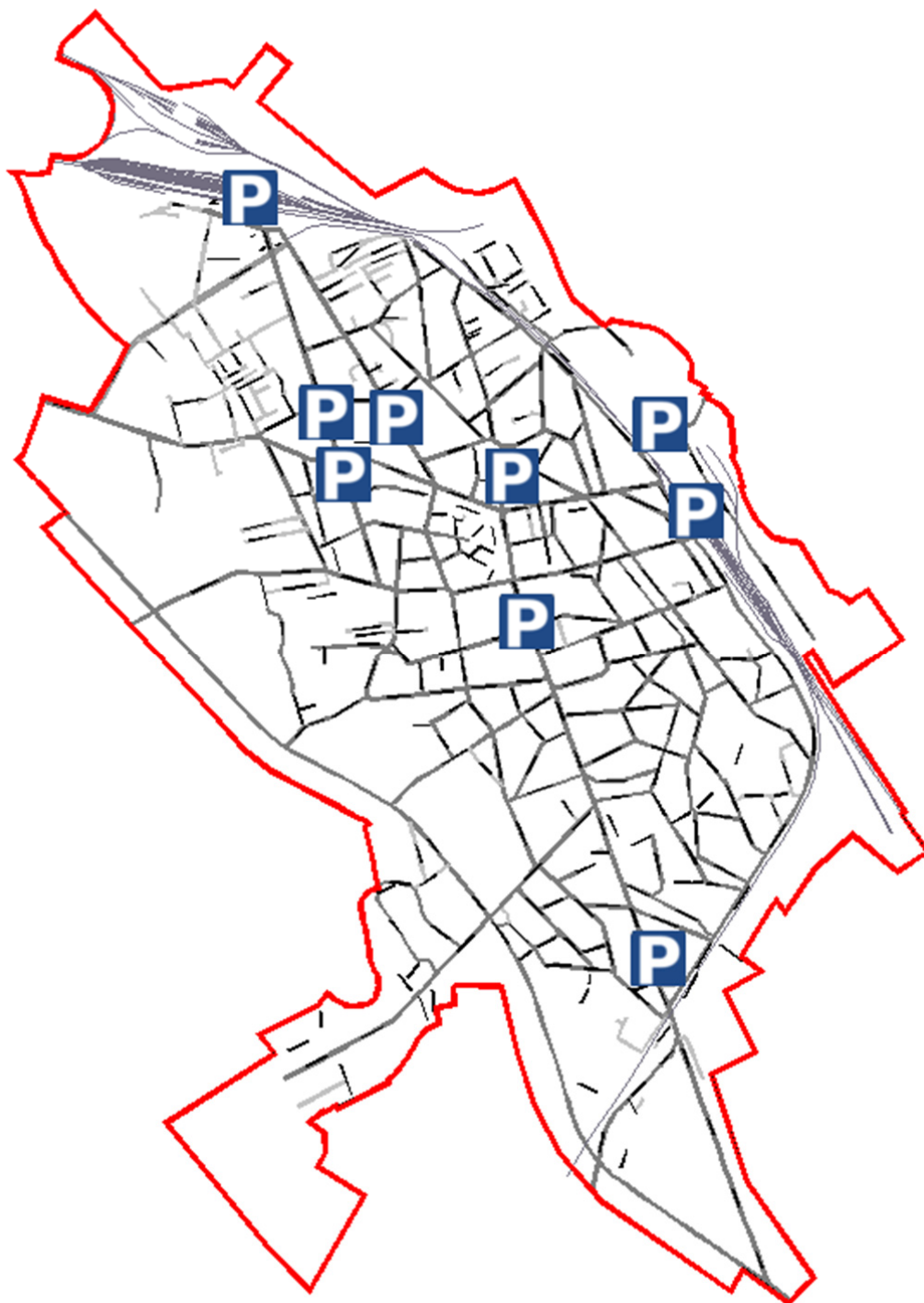
Numărul total al locurilor de parcare (800 de locuri) este infim mai mic decât numărul autoturismelor înmatriculate în municipiul Roșiorii de Vede, respectiv 6.472.

Parcarile din zona centrală sau din zonele de interes public sau zone cu caracter functional mixt (de exemplu prezenta unor banci, institutii publice sau hypermarketuri unde lucrează un numar mare de angajați, atrag un numar mare de vizitatori) genereaza ocuparea în proportie de 100% a locurilor de parcare amenajate, ajungandu-se în situația în care autovehiculele sunt parcate în locuri nepermise.

Intervalele orare în care fluxul traficului este maxim pe trama stradală, adica dimineata între orele 07:30 și 08:15, apoi după ora 12.00 crescând treptat, cu atingerea intensitatii din orele diminetii în intervalul orar 15:00 la 17:00, favorizează apariția (in zone pariculare precum cele menționate anterior) unei cereri suplimentare față de locurile de parcare disponibile.



Din cauza densității crescute a fondului construit din zona centrală, posibilitățile de suplimentare a locurilor de parcare la sol sunt destul de limitate, fapt ceea ce duce la soluțiile de amenajare în subteran.



Figură 37 – Schema parcarilor publice existente



Figură 38 - Recomandare construire parcare în subteran

Parcari Asociatii			
	Amplasament	Adresa	
1	As. De proprietari	Aleea CFR	137
2	As. De proprietari	Nr. 6 INTIM	16
3	As. De proprietari	Sanatatii	22
4	As. De proprietari	Izbiceanu Nr. 7	15
5	As. De proprietari	Carpati	18
6	As. De proprietari	Rahova	14
7	As. De proprietari	Renasterea	14
8	As. De proprietari	Renasterea	37
9	As. De proprietari	Dunarea	15
10	As. De proprietari	Macul	26
11	As. De proprietari	Renasterea+Rahova	30
12	As. De proprietari	Parc	15
13	As. De proprietari	Elena Doamna	13
14	As. De proprietari	Elena Doamna	41
15	Bloc S1-S4	-	46
16	Bloc F1 si F2	-	12
17	Zona Bl. J100, J106, J107	-	17
18	Zona Bl. K	-	20
19	Zona Bl. L6-L8	-	10
TOTAL			518

Tabel 13 – Inventariere locuri de parcare ale asociațiilor de proprietari



Parcari inchiriate			
	Adresa	Reper	
Str.	1917	-	54
Str.	Lt. Balacescu	-	15
Str.	Rahova	Ceas	19
Str.	Rahova	Profi	6
Str.	Carpati	Gradina Publica	19
Str.	Dunarii	Parcare de la ceas	38
Str.	Gara	-	20
TOTAL			171

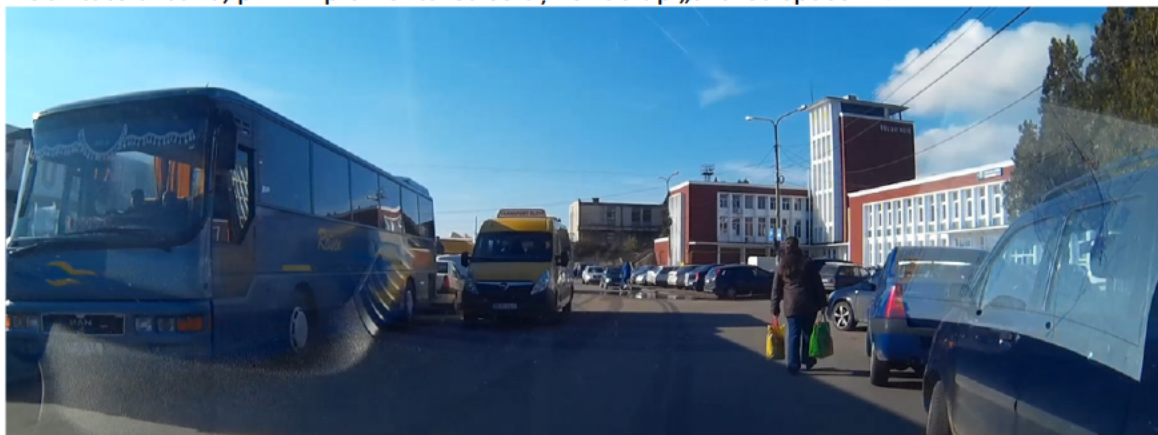
Tabel 14 – Inventariere locuri de parcare închiriate

2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale – gări, aerogări, etc.)

Zonele cu nivel ridicat de complexitate din cadrul municipiului Roșiorii de Vede, reprezintă arealele specifice pentru care au fost identificate aspecte complexe ce țin de transportul intermodal, cum ar fi zonele comerciale și zonele intermodale – Gara Nord în cazul de față.

Pentru municipiul Roșiorii de Vede au fost identificate 2 astfel de zone: **zona centrală** și **Gara Nord**.

Zona centrală – structură complexă constituită marile puncte de interes ale municipiului (din punct de vedere funcțional – piață, servicii administrativ-bancare, alimentație publică, comerț), zone pietonale – Str. Rahovei etc. Este o zonă de atracție dar și de tranzit, drept pentru care este necesară o abordare modernă în integrarea acestora în rețeaua de mobilitate urbană, prin implementarea soluțiilor de tip „shared space”²³.



Figură 39 – Captură foto Gara Roșiori Nord

²³ Shared space – abordare urbanistică care încearcă să minimizeze segregarea pietonilor și a vehiculelor. Acest lucru se obține prin eliminarea bordurilor, marcaje ale drumului, introducerea elementelor de mobilier urban, vegetație etc. în urma cărora strada va deveni mai sigură și mai apropiată de pietoni.



Datorită caracteristicilor zonei, se urmărește valorificarea potențialului acestei zone prin amenajări urbanistice și peisagistice, cu scopul de a crește calitatea spațiului public, siguranța și atragerea utilizatorilor spre moduri de transport alternative nepoluante. Prin proiectele recomandate se numără extinderea și modernizarea zonelor pietonale, conectarea acestora cu piste pentru biciclete și mijloace de transport în comun nepoluante, realizarea unor puncte de preluare/predare a bicicletelor închiriate și parcare pentru bicicletele proprii, modernizarea mobilierului stradal și a iluminatului public.

Proiectele care includ zona Gara de Nord propun transformarea Gării Nord într-un nod intermodal modern, ce va integra o parcare tip Park & Ride, terminale de transport în comun atât regional cât și local, parcare pentru biciclete, spații pietonale ample, toate acestea contribuind la mărirea gradului de mobilitate atât la nivel local în municipiul Roșiorii de Vede cât și la nivel regional și național, spre și dinspre municipiul analizat, creșterea confortului populației, siguranță și atractivitate către un mod de transport sustenabil nepoluant.

Este recomandat ca proiectele ce vor avea ca scop transformarea Gării Nord în nod intermodal, să urmărească transferul facil între următoarele moduri de transport:

- Vehicule de transport public local și/sau regional;
- Transport feroviar;
- Biciclete;
- Taximetre;
- Mobilitate pietonală;
- Alte soluții de mobilitate.

Prin contribuția ce o aduce nodul intermodal la creșterea atractivității utilizatorilor asupra transportului public și integrarea cu zonele de parcare tip Park & Ride, proiectele vor influența pozitiv eficiența transportului public și vor favoriza fluenta traficului în oraș. Un terminal intermodal va asigura un acces mai ușor al utilizatorilor, la locurile de muncă, va conduce la scăderea timpilor petrecuți în trafic și a costurilor de transport, va reduce nivelul de poluare și consumul de energie.

Se va avea în vedere identificarea și a altor zone cu potențial intermodal în punctele de acces în municipiul Roșiorii de Vede.

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

În ceea ce privește sectorul de transport tendința actuală este reprezentată de cererea din ce în ce mai ridicată a nevoii de mobilitate și o creștere continuă a numărului de mașini, atât la nivel global, cât și în România. Fără o planificare integrată a sistemelor de transport localitățile se vor confrunta cu o mobilitate greoaie și ineficientă, destructurare a țesutului urban, excluziune socială (comunități izolate) și nu în ultimul rând un puternic impact asupra mediului și a stării de sănătate a locuitorilor, diminuând calitatea vieții acestora.

Acest capitol prezintă o analiză a principalelor disfuncționalități ale mobilității, identificate în municipiul Roșiorii de Vede, ce ajută la construirea unui scenariu preliminar prin clasificarea problemelor și atribuirea de noi obiective operaționale în vederea soluționării acestora.



4.1 Eficiența economică

În această secțiune este prezentată o analiză a problemelor sistemului de transport, cu impact asupra eficienței economice a acestuia, prin identificarea problemelor și rezolvarea acestora cu ajutorul măsurilor recomandate.

Eficiența economică reprezintă un aspect sensibil deoarece cuprinde o varietate de probleme la nivelul tuturor palierelor componente ale sistemului, de la nivelul instituțional la cel de gestionare, de operare și de implementare.

Pentru ca planul de mobilitate urbană al municipiului Roșiorii de Vede să fie sustenabil, acesta trebuie să fie operațional și eficient din punct de vedere al costurilor, atât pentru utilizatori, cât și pentru autoritățile publice și operatorii privați.

În tabelul următor sunt prezentate principalele disfuncționalități privind eficiența economică și recomandările propuse pentru a ameliora efectele acestora:

Nr.	Axa	Disfuncționalități	Recomandări
1	Transportul în comun	Administrația publică nu dispune de un serviciu propriu de transport public.	Elaborarea unui studiu privind realizarea unui serviciu propriu de transport public în vederea creșterii eficienței economice.
		Eficiența redusă a transportului public datorită traseelor neadaptate cerințelor de deplasare.	Extinderea rețelei de transport public către zonele nedeservite de acesta și dezvoltarea unui sistem de gestionare a rutelor și interacționarea permanentă cu utilizatorii serviciului de transport în comun.
		Microbuzele existente oferă servicii de calitate scăzută și călătorii neconfortabile.	Operatorul este nevoit să asigure microbuze conforme cu standardele actuale pentru livrarea serviciilor de transport.
		Managementul actual al sistemului de transport nu oferă prioritate transportului public (benzi dedicate transportului în comun).	Reorganizarea sistemului de management al traficului prioritizând eficiența și creșterea atractivității transportului public, în vederea utilizării acestuia în detrimentul autovehiculului personal.
		Inexistența unui nod intermodal și necorelarea mijloacelor de transport în comun, alimentează reticența utilizatorilor în ceea ce privește mijloacele de transport public.	Abordarea conceptului de intermodalitate facilitează accesul utilizatorilor și crește eficiența mijloacelor de transport public.



2	Nod intermodal	Taxarea diferențiată impusă de fiecare operator în parte scade eficiența transportului public.	Introducerea sistemului comun de taxare de tip E-Ticket pentru toate mijloacele de transport în comun, vor crește atractivitatea transportului public.
		Accesul redus către informații în ceea ce privește mijloacele de transport în comun (bilete, rute, orar, conexiuni, etc.).	Crearea unor puncte de informare a utilizatorilor cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public, dezvoltarea de aplicații mobile.
3	Infrastructur a rutiera	Numărul ridicat al autoturismelor private și numărul insuficient al locurilor de parcare amenajate au condus la parări libere pe domeniul public (pe stradă, trotuar, spațiu verde, etc.).	Amenajarea de noi locuri de parcare și suplimentarea locurilor în zonele de locuit. Implementarea unui sistem de taxare diferențiat pe zone . Astfel, parcare în zonele de interes (zona centrală, zona gării, instituții publice, etc.) să fie disponibilă exclusiv pentru scurtă durată (taxare la oră sau jumătate de oră), iar taxarea în zonele de locuit să se efectueze anual.
		Starea degradată a infrastructurii rutiere	Ierarhizarea circulațiilor și identificarea axelor majore. Refacerea învelișului asfaltic și aducerea la nivel european a tuturor străzilor din municipiu.
4	Transportul de marfă	Gestionarea defectuoasă a transportului de marfă generează un număr crescut de vehicule ce afectează eficiența economică a municipiului.	Transformarea Bulevardului Comercial în ax major de gestionare a transportului local de marfă.
		Lipsa spațiilor speciale amenajate pentru încărcarea/ descărcarea marfurilor și a unor politici în vederea utilizării spațiului public pentru aprovizionare.	Amenajarea unor platforme logistice în puncte cheie aflate pe raza municipiului și impunerea unui grafic strict de aprovizionare.

Tabel 15 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind eficiența economică a sistemului de transport

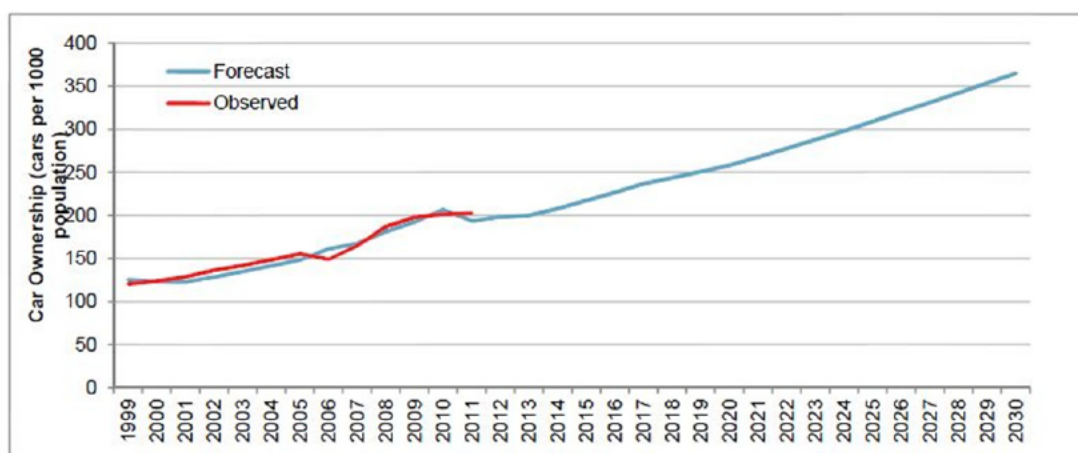


4.2 Impactul asupra mediului

Unul dintre principalii factori generatori de poluare îl reprezintă sectorul de transport motorizat prin poluarea fonică și cu noxe.

Agencia Europeană de Mediu a emis un raport în cadrul căruia sunt menționate substanțele din atmosfera urbană care creează probleme în ceea ce privește calitatea aerului pe termen scurt : dioxidul de azot, particule materiale aflate în suspensie, ozonul și monoxidul de carbon – se regasesc în substanțele emise de vehicule.

Conform Master Planului General de Transport se estimează o creștere a gradului de motorizare cu aproximativ 5% pe an la nivelul țării până în anul 2020, grad ce va fi încă sub media curentă din restul Europei.



Figură 40 - Estimarea gradului de motorizare al României, Sursa: Master Planul General de Transport, pag.81

În urma analizei privind impactul asupra mediului, se propun următoarele recomandări menite să reducă poluarea generată de traficul motorizat, prin încurajarea populației spre utilizarea mijloacelor de transport în comun și a mijloacelor de transport alternative în detrimentul autovehiculului personal.

	Axa	Disfuncționalități	Recomandări
1	Transportul în comun	O parte semnificativă a parcului auto al transportului public nu se încadrează în normele actuale de poluare (euro VI).	Înnoirea parcului auto cu autovehicule conforme cu standardele actuale (euro VI sau autovehicule electrice/hibrid).
		Lipsa unor proiecte pentru creșterea eficienței și atractivității transportului public.	Implementarea proiectelor pentru creșterea eficienței și atractivității transportului public în vederea măririi numărului de utilizatori.



2	Nod intermodal	Inexistența unui nod intermodal și necorelarea mijloacelor de transport în comun, conduc la supraaglomerarea arterelor de circulație, încurajând automobilitatea.	Prin abordarea conceptului de intermodalitate se facilitează accesul către mijloacele de transport în comun și încurajează utilizarea acestora în detrimentul autovehiculului personal.
3	Infrastructura rutiera	Starea degradată a carosabilului și volumul de trafic la orele de vârf, care este peste capacitatea rețelei rutiere urbane, contribuie semnificativ la nivelul de poluare al municipiului.	Ierarhizarea circulațiilor și identificarea axelor majore , crearea unei rute alternative de tranzitare a municipiului, refacerea învelișului asfaltic și aducerea la nivel european a tuturor străzilor din municipiu, vor contribui la scăderea disconfortului populației în ceea ce privește noxele, zgomotul și vibrațiile datorate traficului rutier.
		Lipsa unei bariere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial pentru reducerea poluării atmosferice și fonice.	Crearea unei perdele forestiere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial ce va reduce poluarea atmosferică și fonică generată de transportul pe calea ferată.
		Lipsa unui sistem centralizat de colectare și dirijare a apelor pluviale, conduce la poluarea apelor de suprafață, a puțurilor și pot provoca inundații la nivelul gospodăriilor.	Implementarea unui proiect complet de modernizare a tramei stradale ce va include și realizarea santurilor și a rigolelor pentru scurgerea apelor pluviale.
4	Infrastructura pietonala	Procentul mare al trotuarelor neamenajate corespunzător și a celor neamenajate descurajează deplasările pietonale.	Amenajare trotuarelor și crearea unor trasee pietonale atractive , vor crește calitatea deplasărilor pietonale prin reducerea gradului de poluare cauzat de traficul motorizat.



5	Transport nemotorizat	Lipsa pistelor pentru biciclete.	Rețea de piste pentru biciclete amenajate corespunzător pentru o deplasare confortabilă va încuraja folosirea mijloacelor de transport alternative (bicicleta, role, trotinetă).
6	Transportul de marfă	Deși accesul vehiculelor grele în municipiul Roșiorii de Vede este restricționat, acestea contribuie simțitor la gradul de poluare și disconfortul locuitorilor.	Transformarea Bulevardului Comercial în ax major de gestionare a transportului local de marfă. Amenajarea unor platforme logistice în puncte cheie, de unde aprovizionarea în interiorul municipiului se va efectua cu ajutorul autovehiculelor de aprovizionare electrice (cu zero emisii CO2).

Tabel 16 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind impactul asupra mediului

4.3 Accesibilitate

Accesibilitatea reprezintă o caracteristică a sistemului de transport, dependentă de rețeaua rutieră și definită prin abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile deorice, de către toți locuitorii.

Mobilitatea generează accesibilitate și reprezintă componentele de bază ale unui sistem integrat de transport.

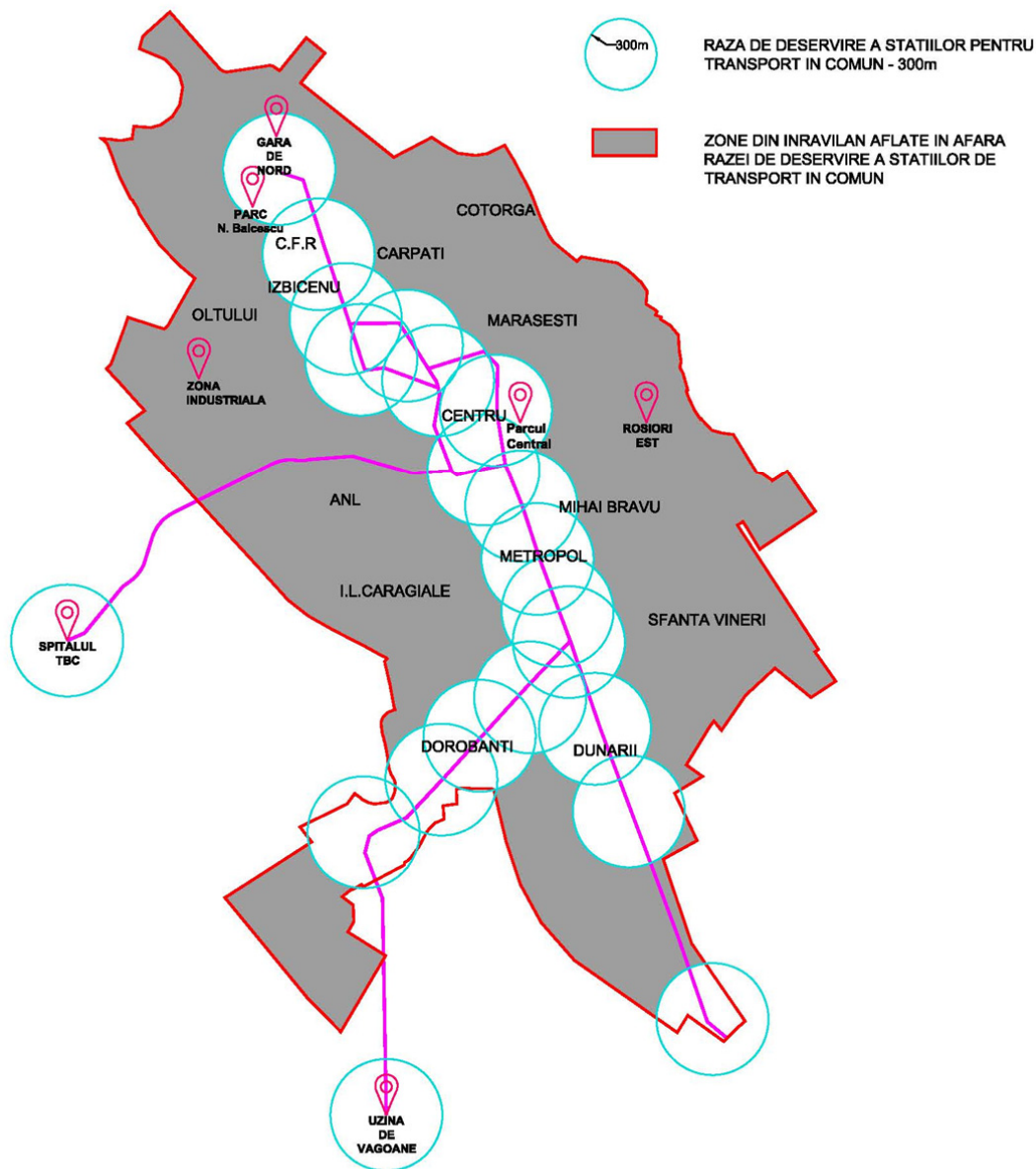
Un sistem de transport planificat pentru a răspunde cerințelor actuale de mobilitate a populației trebuie să aibă la bază raportul dintre accesibilitatea rețelei fizice de transport și a rețelei de servicii.

În urma analizei situației existente în ceea ce privește gradul de deservire al mijloacelor de transport public la nivelul municipiului Roșiorii de Vede, reiese o acoperire satisfăcătoare a punctelor de interes (centru, gară, școli, spitale, zone comerciale, etc.). Cu toate acestea se conturează zone ce nu au acces imediat la transportul public -cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială, fapt ce încurajează utilizarea autovehiculului personal.

Dezvoltarea accesibilității permite integrarea categoriilor sociale cu risc crescut de izolare prin accesul acestora către educație, cultură, locuri de muncă, sănătate, determinând creșterea calității vieții și a dezvoltării social-economice.



**SCHEMA RAZE DESERVIRE A STATIILOR PENTRU
TRANSPORT IN COMUN**

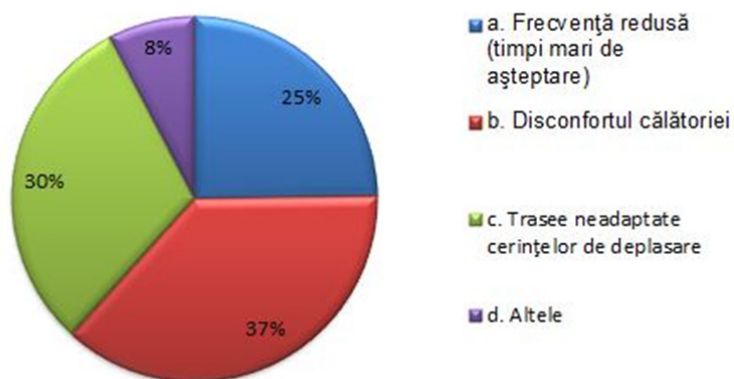


Figură 41 - Gradul actual de deservire al transportului public



În urma parcurgerii etapei de informare și chestionare a locuitorilor din municipiul Roșiori de Vede cu privire la principala problemă a rețelei de transport în comun, a reieșit faptul că o treime din populația chestionată acuză disconfortul în timpul călătoriei, iar 30% considera că traseele mijloacelor de transport în comun nu sunt adaptate cerințelor de deplasare.

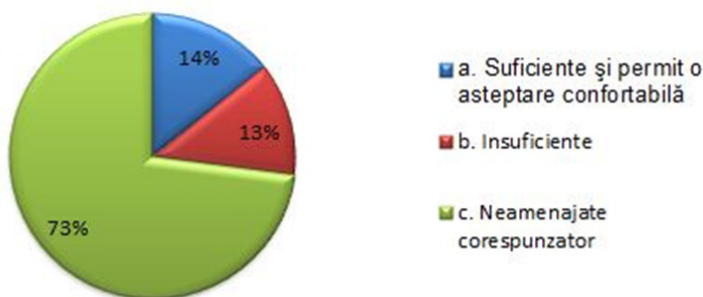
Care considerați că este principala problemă a rețelei de transport în comun?



Figură 42 - Principalele probleme ale transportului public conform etapei de informare și chestionare

O altă problemă a sistemului de transport public identificată în urma parcurgerii etapei de informare și chestionare a locuitorilor din municipiul Roșiori de Vede, este reprezentată prin starea stațiilor pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun. Aproximativ trei sferturi din populația chestionată cataloghează stațiile pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun ca fiind neamenajate corespunzător.

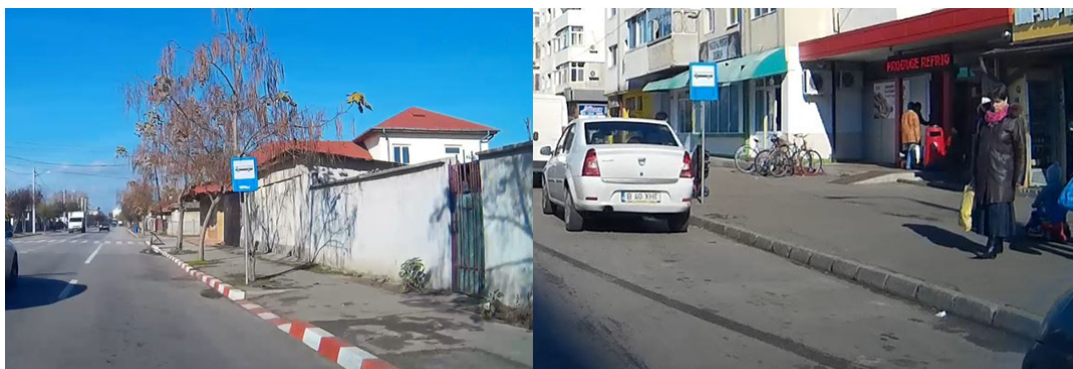
Cum catalogați stațiile destinate transportului în comun?



Figură 43 - Starea actuală a stațiilor pentru așteptarea mijloacelor de transport public conform etapei de informare și chestionare



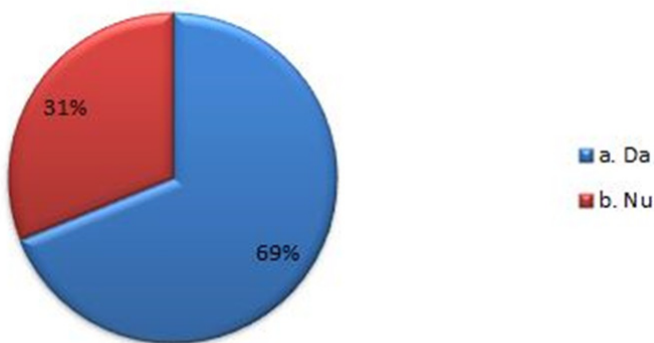
Analiza situației existente susține părerea locuitorilor exprimată prin chestionare, așa cum se poate observa și în ilustrarea foto de mai jos, privind starea stațiilor pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun. Stațiile actuale sunt semnalizate cu ajutorul semnelor rutiere și nu beneficiază de niciun fel de amenajare care să permită o așteptare confortabilă atunci când condițiile meteo sunt nefavorabile.



Figură 44 – Captură foto (Situația existentă)

În ceea ce privește mijloacele de transport alternative – bicicleta, în urma consultării publice prin completarea chestionarelor s-a constatat că un procent majoritar de 69% dintre cei chestionați susțin amenajarea rețelei de piste pentru biciclete și dotarea corespunzătoare a acestora.

Ați utiliza bicicleta dacă ar exista o rețea coerentă de piste pentru bicicliști?



Figură 45 – Grafic interpretare chestionar



În tabelul următor sunt prezentate principalele disfuncționalități și recomandările propuse în ceea ce privește accesibilitatea la nivelul municipiului Roșiorii de Vede:

Nr.	Axa	Disfuncționalități	Recomandări
1	Transportul în comun	Zone ale municipiului ce nu au acces imediat la mijloacele de transport în comun.	Extinderea rețelei de transport public către zonele ce nu sunt acoperite.
		Microbuzele existente oferă servicii de calitate scăzută creând disconfort în timpul călătoriei.	Asigurarea unei flote de microbuze conforme cu standardele actuale pentru livrarea serviciilor de transport.
		Flota transportului public nu răspunde nevoilor utilizatorilor cu mobilitate redusă.	Înnoirea parcului auto al transportului public cu vehicule cu podea joasă pentru a permite accesul persoanelor cu mobilitate redusă.
		Stațiile pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun nu sunt amenajate corespunzător, iar accesul către acestea nu este optimizat mai ales pentru persoanele cu mobilitate redusă.	Amenajarea stațiilor și asigurarea accesului în condiții optime către acestea pentru toate tipurile de utilizatori.
		Accesul redus către informații în ceea ce privește mijloacele de transport în comun (bilete, rute, orar, conexiuni, etc.).	Crearea unor puncte de informare a utilizatorilor cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public.
2	Nod intermodal	Inexistența unui nod intermodal și necorelarea mijloacelor de transport în comun scad accesibilitatea tranferului între diverse moduri de transport (public local, extraurban, feroviar).	Prin abordarea conceptului de intermodalitate se facilitează accesul către mijloacele de transport și se încurajează utilizarea acestora în detrimentul autovehiculului personal.
		Taxarea diferențiată a fiecărui operator în parte afectează în mod direct accesibilitatea mijloacelor de transport public.	Introducerea sistemului comun de taxare de tip E-Ticket/abonamente Smart ce pot fi utilizate pe toate mijloacele de transport în comun, vor crește atractivitatea transportului public prin facilitarea accesului utilizatorilor.
		Accesul redus către informații în ceea ce privește mijloacele de transport în comun (bilete, rute, orar, conexiuni, etc.).	Crearea unor puncte de informare a utilizatorilor cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public.



3	Infrastructura rutiera	Starea degradată a carosabilului și volumul de trafic la orele de vârf, care este peste capacitatea rețelei rutiere urbane, pot cauza ambuteaje și întârzieri ale mijloacelor de transport.	Ierarhizarea circulațiilor și identificarea axelor majore. Crearea unei rute alternative de tranzitare a municipiului. Refacerea învelișului asfaltic și aducerea la nivel european a tuturor străzilor din municipiu.
		Numarul insuficient al locurilor de parcare a determinat ocuparea domeniului public în zone nepermise.	Amenajarea de noi parcaje în zonele cele mai aglomerate, cum ar fi zona centrala, piață, gară, zone de locuit.
		Lipsa reglementărilor în ceea ce privește parcare a autovehiculelor a condus la parări libere pe domeniul public (pe stradă, trotuar, spațiu verde, etc.), afectând atât traficul auto cât și traseul pietonilor.	Implementarea unui sistem de taxare diferențiat pe zone pentru descongestionarea centrului municipiului, eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public. Astfel parcare în zonele de interes (zona centrală, zona gării, instituții publice, etc.) să fie disponibilă exclusiv pentru scurtă durată (taxare la oră sau jumătate de oră), iar parcare în zonele de locuințe colective cu taxare anuală.
4	Infrastructura pietonala	Procentul mare al trotuarelor neamenajate corespunzător și a celor neamenajate descurajează deplasările pietonale.	Amenajarea corespunzătoare a trotuarelor prin crearea unui traseu pietonal atractiv .
		Calitatea slabă a infrastructurii pietonale îngreunează mobilitatea persoanelor cu probleme locomotorii, a persoanelor cu copii în cărucioare, etc.	Amenajarea corespunzătoare a trotuarelor prin crearea unui traseu pietonal atractiv , care să răspundă nevoilor tuturor tipurilor de utilizatori.
		Lipsa pistelor pentru biciclete.	O rețea de piste pentru biciclete amenajate corespunzător pentru o deplasare confortabilă va încuraja folosirea mijloacelor de transport alternative (bicicleta, role, trotinetă).



5	Transport nemotorizat	Rastelurile pentru biciclete sunt insuficiente și se află într-o stare avansată de degradare.	Amenajarea parcărilor pentru biciclete și încurajarea dezvoltatorilor privați în amplasarea acestora.
		Lipsa posibilităților de închiriere a bicicletelor.	Introducerea sistemului de BikeShare , sistem de închiriere biciclete cu posibilitatea preluării din punctul A și returnării în punctul B.
		Lipsa punctelor de informare.	Amenajarea punctelor de informare a populației asupra noului sistem de BikeShare – circuit, regulament, obiective.
6	Transportul de marfă	Deși accesul vehiculelor grele în municipiul Roșiorii de Vede este restricționat, cu excepția celor cu autorizație de acces, acestea îngreunează accesibilitatea și creează disconfortul locuitorilor.	Transformarea Bulevardului Comercial în ax major de gestionare a transportului local de marfă. Identificarea și amenajarea unor rute alternative de aprovizionare și stabilirea unor intervale orare de acces care să nu cauzeze disconfort locuitorilor.
		Lipsa parcărilor pentru autovehiculele de marfă și a spațiilor speciale pentru aprovizionare duc la îngreunarea traficului.	Amenajarea unor platforme logistice în puncte cheie aflate pe raza municipiului.
		Lipsa unui sistem integrat de management al transportului de marfă și aprovizionare.	Implementarea unui sistem de management, supraveghere strictă a transportului de marfă și aprovizionare prin: - restricții de gabarit, orar; - prin realizarea și respectarea unei scheme optime de aprovizionare; - facilitarea achiziționării unor autovehicule de aprovizionare electrice (cu zero emisii CO ₂).

Tabel 17 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind accesibilitatea sistemului de transport



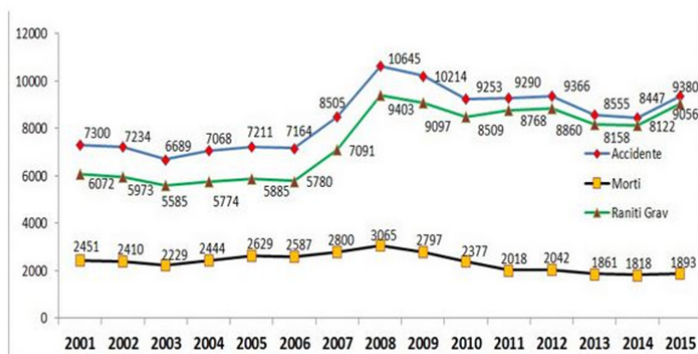
4.4 Siguranță

În planificarea și dezvoltarea sectorului de transport, siguranța și securitatea tuturor utilizatorilor se numără printre cele mai importante aspectele în vederea dezvoltării unui sistem care să asigure o mobilitate durabilă.

Conform datelor statistice furnizate pe site-ul Poliției Române numărul accidentelor a crescut semnificativ la nivel național, fapt ce poziționează România pe locurile fruntașe în UE datorită numărului ridicat de accidente de circulație și a victimelor acestora.

Dinamica accidentelor rutiere grave 2001 – 2015

	Accidente	Morti	Raniti Grav
2001	7300	2451	6072
2002	7234	2410	5973
2003	6689	2229	5585
2004	7068	2444	5774
2005	7211	2629	5885
2006	7164	2587	5780
2007	8505	2800	7091
2008	10645	3065	9403
2009	10214	2797	9097
2010	9253	2377	8509
2011	9290	2018	8768
2012	9366	2042	8860
2013	8555	1861	8158
2014	8447	1818	8122
2015	9380	1893	9056



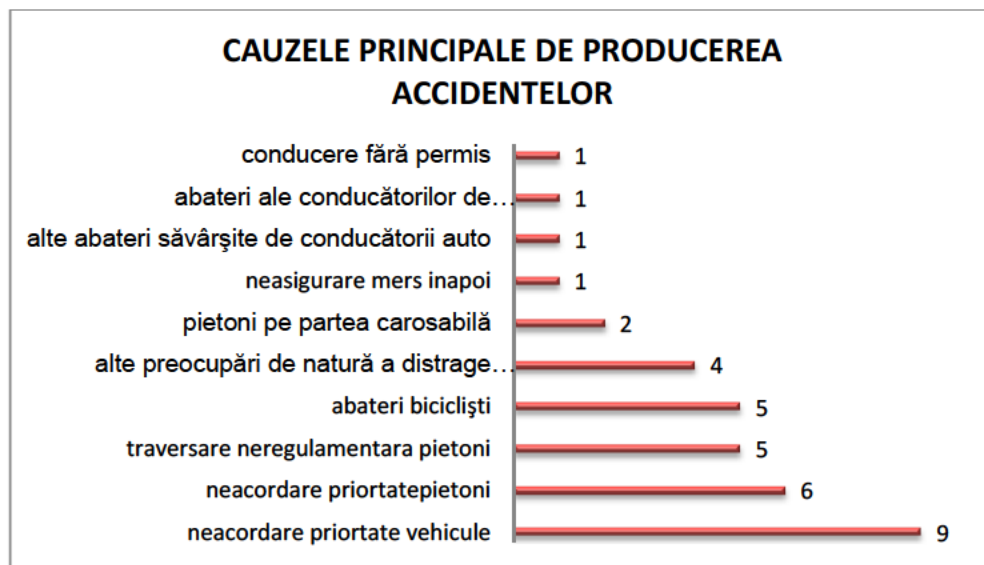
Figură 46 – Dinamica accidentelor rutiere.(Sursa: Poliția Română, Direcția Rutieră)²⁴

Impactul actual al mobilității în ceea ce privește siguranța utilizatorilor este evaluat cu ajutorul următorilor indicatori: numărul de accidente și numărul de victime.

²⁴ <https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera/statistici>

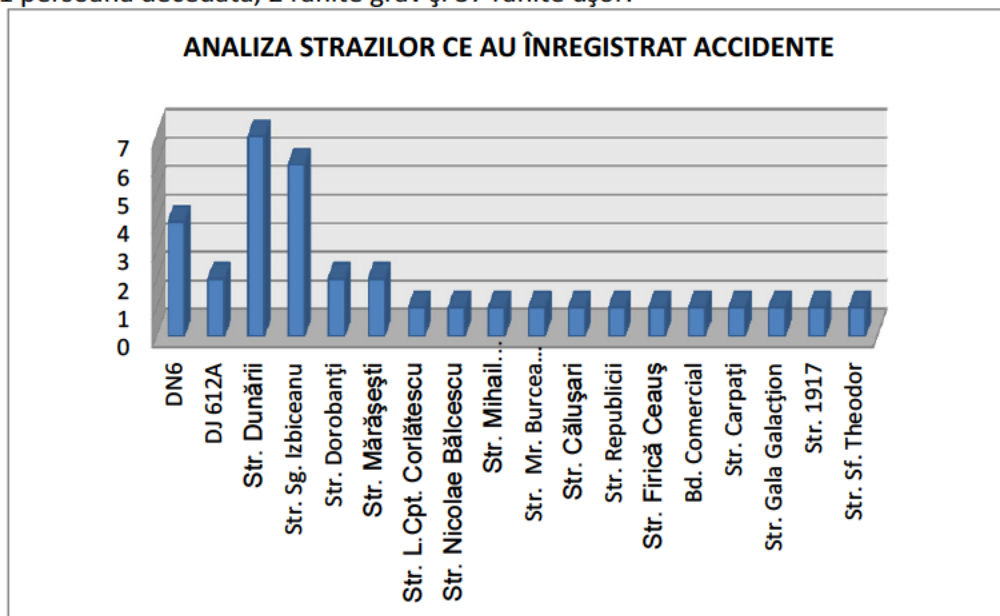


În urma datelor transmise de către Serviciul Rutier din cadrul I.J.P. Teleorman în vederea identificării cauzelor generatoare de accidente la nivelul municipiului și a străzilor care au prezentat un risc ridicat de producere a accidentelor rutiere, s-au constatat următoarele aspecte :

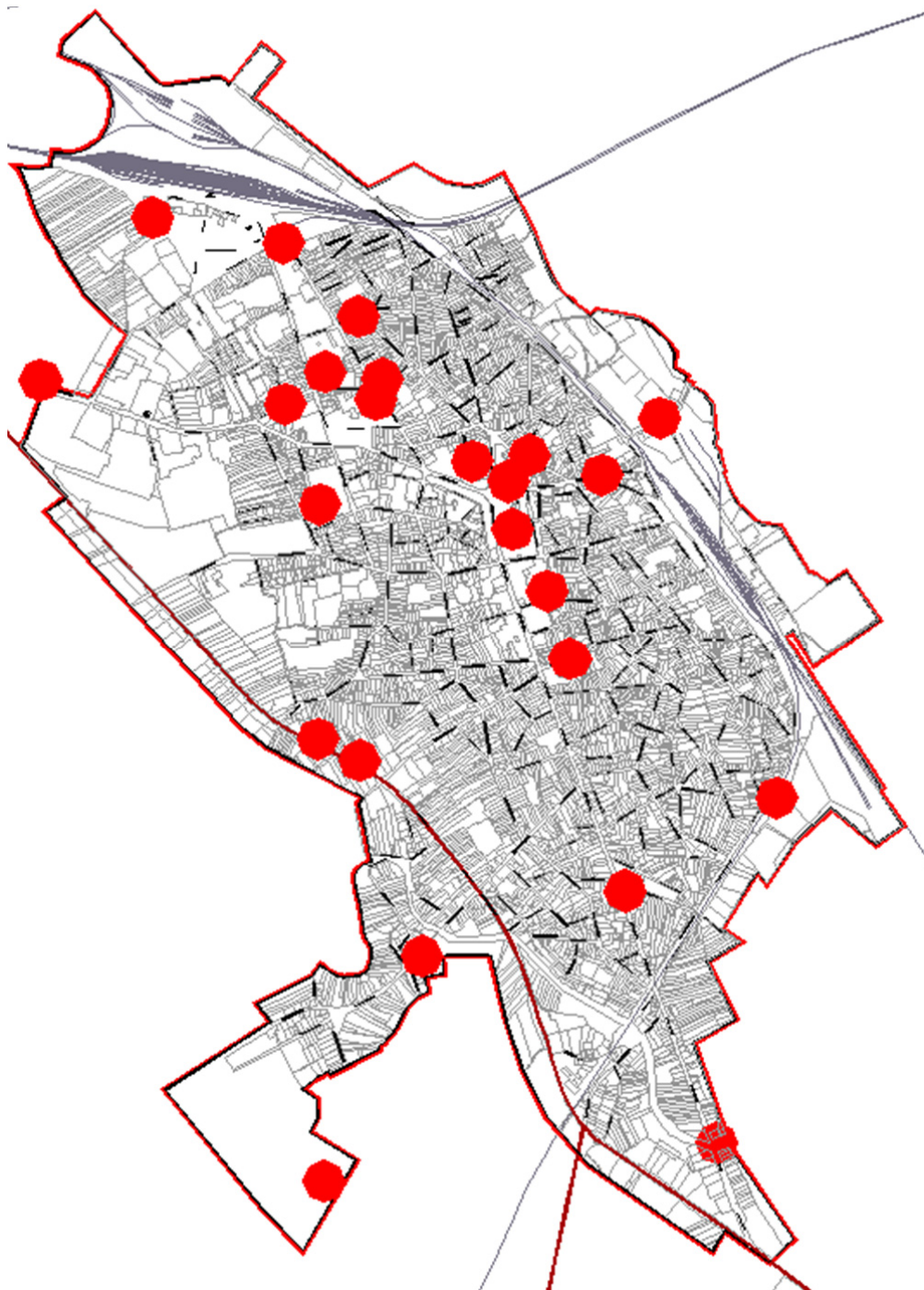


Figură 47 - Cauzele principale de producere a accidentelor, Sursa – adresă de raspuns a Serviciului Rutier din cadrul I.P.J. Teleorman

În urma realizării analizei de risc a accidentelor, pe o perioada de 10 luni, constatăm faptul ca la nivelul municipiul Roșiorii de Vede s-a înregistrat un număr de 35 de accidente soldate cu 1 persoană decedată, 2 rănite grav și 37 rănite ușor.



Figură 48 - Analiza străzilor care au prezentat un risc ridicat de producere a accidentelor rutiere, Sursa – adresă de răspuns a Serviciului Rutier din cadrul I.P.J. Teleorman



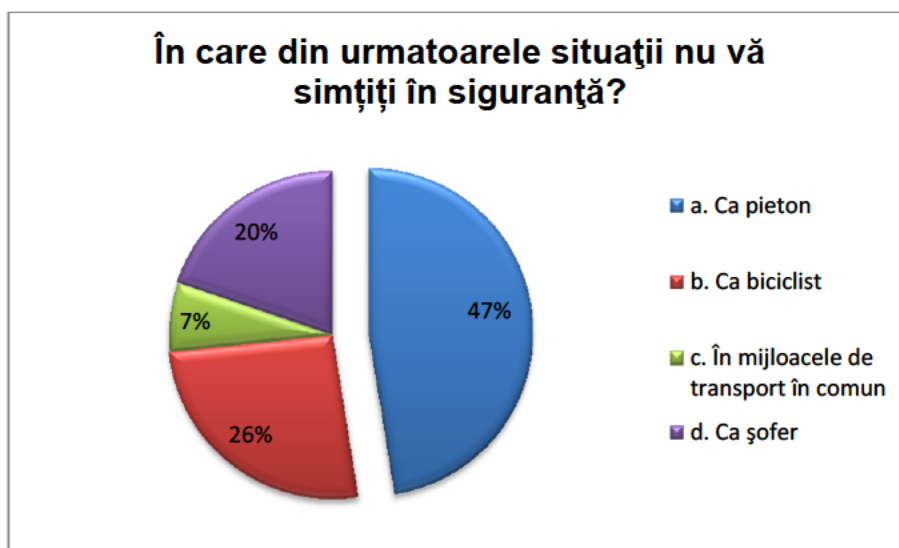
Figură 49 - Localizarea accidentelor la nivelul municipiului, Sursa – adresă de răspuns a Serviciului Rutier din cadrul I.P.J. Teleorman

Din analiza situației existente și a datelor furnizate de către Serviciul Rutier din cadrul I.P.J. Teleorman, constatăm că principalele cauze generatoare de accidente rutiere sunt neacordarea de prioritate automobilelor și pietonilor. După cum este evidențiat și în schema



ce dispune localizarea accidentelor la nivelul municipiului, concentrarea numărului mare de accidente se regăsește de-a lungul Str. Dunării și în cadrul zonei centrale.

În urma parcurgerii etapei de informare și chestionare a locuitorilor din municipiul Roșiorii de Vede în ceea ce privește nesiguranța participanților la trafic, procentul majoritar revine pietonilor, urmat cu un procent de 26% de către bicicliști.



Figură 50 - Siguranța participanților la trafic conform consultărilor publice

Analiza situației existente susține părerea locuitorilor exprimată prin chestionare, așa cum se poate observa și în ilustrarea foto de mai jos, privind pericolele la care se expun bicicliștii. La nivelul municipiului Roșiorii de Vede nu există o rețea de piste pentru biciclete care să permita deplasarea acestora în condiții de siguranță.



Figură 51 – Captura foto Str. Dunării

În urma analizei situației existente privind siguranța participanților la trafic în municipiul Roșiorii de Vede, au fost identificate principalele disfuncționalități ale sistemului de transport cu privire la acest aspect. Tabelul ce urmează, cuprinde centralizarea principalelor disfuncționalități și recomandările propuse în vederea creșterii siguranței tuturor participanților la trafic.



Nr.	Axa	Disfuncționalități	Recomandări
1	Transportul în comun	Calitatea scăzută a serviciilor oferite de parcul auto al transportului public creează disconfort și nesiguranță în timpul călătoriei.	Asigurarea unui parc auto de microbuze conforme cu standardele actuale pentru livrarea optimă și în condiții de siguranță a serviciilor de transport.
		Parcul auto al transportului public nu răspunde nevoilor utilizatorilor cu mobilitate redusă, ceea ce duce la transportarea în nesiguranță a acestora sau chiar la imposibilitatea de a răspunde nevoii de transport.	Înnoirea parcului auto al transportului public cu vehicule cu podea joasă pentru a permite accesul persoanelor cu mobilitate redusă și transportarea acestora în siguranță.
		Stațiile pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun nu sunt amenajate corespunzător și nu permit o așteptare în siguranță, iar accesul către acestea nu este optimizat mai ales pentru persoanele cu mobilitate redusă.	Amenajarea stațiilor și asigurarea accesului în condiții de siguranță către acestea pentru toate tipurile de utilizatori.
		Lipsa unor sisteme de supraveghere și securitate video care să crească siguranța utilizatorilor transportului public.	Instalarea unui sistem de supraveghere video atât în interiorul mijloacelor de transport în comun, cât și în stațiile destinate așteptării acestora.
2	Nod intermodal	Inexistența unui nod intermodal și necorelarea mijloacelor de transport în comun scad accesibilitatea transferului între diverse moduri de transport (public local, extraurban, feroviar).	Prin abordarea conceptului de intermodalitate , se facilitează accesul către mijloacele de transport și se încurajează utilizarea acestora în detrimentul utilizării autovehiculului personal.
		Starea degradată a carosabilului afectează în mod direct siguranța participanților la trafic.	Ierarhizarea circulațiilor și identificarea axelor majore. Refacerea învelișului asfaltic și aducerea la nivel european a tuturor străzilor din municipiu.



3	Infrastructura rutieră	Numarul insuficient al locurilor de parcare a determinat ocuparea domeniului public în zone nepermise (pe stradă, tropuar, spațiu verde, etc.), afectând atât traficul auto cât și traseul pietonilor.	Amenajarea de noi parcaje în zonele cele mai aglomerate (zona centrala, piață, gară) pentru descongestionarea centrului municipiului, eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public.
		Lipsa unui sistem de management al traficului.	O analiză a necesității de extindere a sistemului de semaforizare existent prin implementarea unui sistem de semaforizare inteligent . Implementarea unui sistem de management al traficului care să ofere condiții optime pentru toți participanții la trafic.
		Marcaje și semne rutiere deteriorate sau inexistente.	Creșterea siguranței participanților la trafic prin refacerea marcajelor și îmbunătățirea signalisticii.
		Zone în care iluminatul public nu este eficient afectând vizibilitatea conducătorilor auto și siguranța tuturor participanților la trafic.	Îmbunătățirea iluminatului public astfel încât să nu existe zone cu vizibilitate redusă pe timpul nopții.
		Lipsa sistemelor de supraveghere video a traficului care să crească siguranța participanților la trafic.	Instalarea unui sistem de supraveghere video a traficului în intersecțiile importante și pe arterele principale ale municipiului pentru creșterea siguranței participanților la trafic și a locuitorilor.
4	Infrastructura pietonala	Procentul mare al trotuarelor neamenajate corespunzător și a celor neamenajate generează nesiguranță și descurajează deplasările pietonale.	Amenajarea corespunzătoare a trotuarelor prin crearea unui traseu pietonal atractiv pentru favorizarea deplasărilor pietonale și desfășurarea în siguranță a acestora.
		Calitatea slabă a infrastructurii pietonale îngreunează mobilitatea persoanelor cu probleme locomotorii, a persoanelor cu copii în cărucioare, etc.	Trotuare amenajate corespunzător care să răspundă nevoilor tuturor tipurilor de utilizatori și să permită deplasarea în siguranță a acestora.



		Semnalizarea slabă a trecerilor pentru pietoni influențează în mod negativ siguranța participanților la trafic.	Refacerea marcajelor rutiere și dotarea tuturor trecerilor de pietoni cu avertizoare luminoase acționate solar.
		Lipsa semnelor de circulație și a semafoarelor speciale pentru nevăzători.	Implementarea unui sistem de semnalizare a trecerilor de pietoni alimentate de panouri solare , cu semnale sonore pentru nevăzători și senzori de avertizare a participanților la trafic asupra intenției de traversare a pietonilor.
5	Transport nemotorizat	Lipsa pistelor pentru biciclete.	Rețea de piste pentru biciclete amenajate corespunzător pentru o deplasare confortabilă și în siguranță va încuraja folosirea mijloacelor de transport alternative (bicicleta, role, trotinetă).
		Inexistența semnalizării și a marcajelor rutiere specifice deplasărilor cu bicicleta.	Modernizarea semnalisticii rutiere în vederea creșterii siguranței în trafic a bicicliștilor prin marcaje, semnalizare corespunzătoare și integrarea acesteia în sistemul de management al traficului.
		Rastelurile pentru biciclete sunt insuficiente și se află într-o stare avansată de degradare, aspecte ce inspiră neîncredere utilizatorului.	Amenajarea parcarilor pentru biciclete și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora, oferind siguranță utilizatorilor.
		Lipsa unor campanii de informare și educare a participanților la trafic privind respectarea circulației bicicliștilor.	Realizarea unor campanii de informare și educare privind respectarea circulației pietonale și nemotorizate pentru creșterea confortului și a siguranței tuturor participanților la trafic..
6	Transportul de marfă	Deși accesul vehiculelor grele în municipiul Roșiorii de Vede este restricționat, acestea îngreunează accesibilitatea și afectează siguranța participanților la trafic.	Transformarea Bulevardului Comercial în ax major de gestionare a transportului local de marfă.



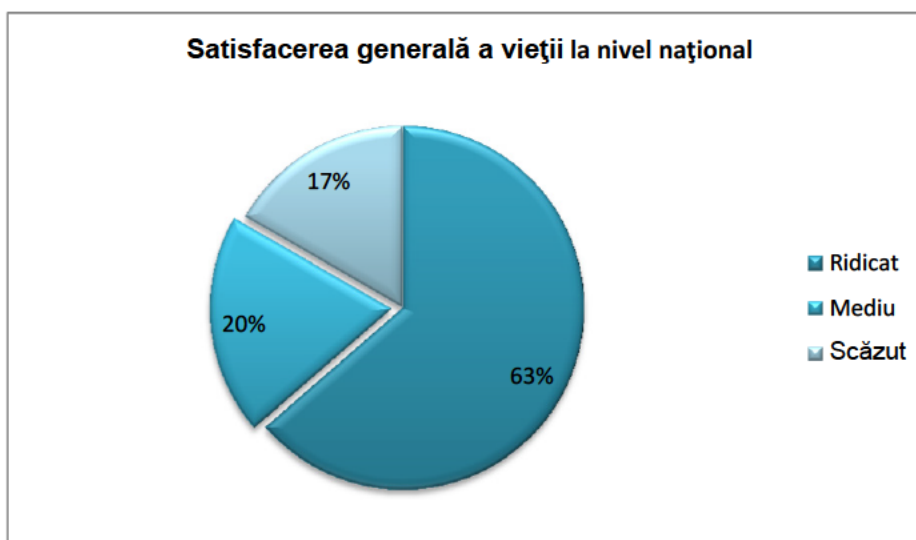
		Lipsa parcărilor pentru autochiculele de marfă și a spațiilor speciale pentru aprovizionare duc la îngreunarea traficului și afectează siguranța participanților la trafic.	Amenajarea unor platforme logistice în puncte cheie aflate pe raza municipiului.
--	--	---	--

Tabel 18 - Principalele disfuncționalități și recomandări privind siguranța participanților la trafic

4.5 Calitatea vieții

„Calitatea vieții reprezintă ansamblul elementelor care se referă la situația fizică, economică, socială, culturală, politică, de sănătate etc., în care trăiesc oamenii, conținutul și natura activităților pe care le desfășoară, caracteristicile relațiilor și proceselor sociale la care participă, bunurile și serviciile la care au acces, modelele de consum adoptate, modul și stilul de viață, evaluarea împrejurărilor și rezultatelor activităților care corespund așteptărilor populației, precum și stările subiective de satisfacție/insatisfacție, fericire, frustrare, etc.”²⁵

Conform datelor furnizate de către EUROSTAT²⁶ calitatea vieții în România se situează la un nivel mediu, înregistrând o valoare de 7,1 din 10, comparativ cu cel al statelor membre ale Uniunii Europene.



Figură 52 – Satisfacerea generală a vieții la nivel național (Sursa – EUROSTAT – www.insse.ro)

Calitatea vieții este influențată în mod direct de sectorul transporturilor și de modificările aduse acestuia. Aspectele tratate în subcapitolele anterioare – impactul rețelei de transport asupra mediului, accesibilitatea, siguranța cetățenilor și eficiența

²⁵ Diagnoză anuală a calității vieții, 2010 – prof.dr. Ioan Mărginean, dr. Iuliana Precupețu cercetător științific II

²⁶ http://www.insse.ro/cms/qol/index_ro.html#



economică, repezintă aspectele principale ce determină o strânsă legătură între mobilitate și calitatea vieții locuitorilor. Astfel prin ignorarea rezolvării disfuncționalităților prezentate se va contribui la o degradare continuă a calității vieții locuitorilor /utilizatorilor.

Creșterea numărului de automobile a determinat concentrarea intervențiilor de dezvoltare asupra infrastructurii rutiere pentru transportul motorizat și diminuarea amenajărilor pietonale, scăzând calitatea spațiilor publice.

În urma identificării disfuncționalităților aferente sectorului de transport (prezentate în cap. 4.1, 4.2, 4.3, 4.4) ce influențează în mod direct calitatea vieții, s-a realizat o analiza SWOT pentru identificarea punctelor strategice necesare elaborării viziunii de dezvoltare a mobilității urbane.

Analiza SWOT este una dintre cele mai utilizate forme de analiză care identifică și evaluează impactul punctelor tari, și a punctele slabe din mediul intern, oportunităților și amenințărilor ce provin din mediul extern.

ANALIZA S.W.O.T.			
S	PUNCTE TARI	W	PUNCTE SLABE
- Conform PATN, Secțiunea IV – Rețeaua de localități, municipiul Roșiorii de Vede se situează în cadrul localităților urbane de rang II, categoria Alte municipii. - Amplasarea geografică a municipiului Roșiorii de Vede este una avantajoasă deoarece se află la confluența unor drumuri naționale importante(DN6/E70, DN65A), reprezintă un punct major de legatură pe calea ferată și este cuprins în viitoarele proiecte de modernizare a infrastructurii rutiere și ferate. - Municipiul Roșiorii de Vede reprezintă un nod de comunicație, atât rutier cât și feroviar. - Posibilitatea realizării unui terminal de transport – nod indermodat în zona gării Roșiori Nord. - Rezerve de teren ce permit amenajarea sistemelor de parcuri Park&Ride. - Existența șoselei de centură(DN6) ce fluidizează traficul de tranzit.		- Starea proastă a carosabilului la străzile modernizate în special în zona ansamblurilor de locuințe și lipsa îmbrăcăminților asfaltice la un număr ridicat de străzi ce reprezintă 52,29% din rețeaua stradală existentă la nivelul municipiului.²⁷ - Sistemul actual de transport public nu oferă condiții confortabile de călătorie, iar traseele nu sunt adaptate nevoilor de deplasare. - Parcul auto al transportului în comun nu este conform cu normele actuale de poluare și participă simțitor la creșterea gradului de poluare al localității. - Stațiile pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun nu sunt amenajate corespunzător și nu sunt prevăzute cu sisteme de supraveghere video. - Lipsa sistemelor de supraveghere video a traficului care să crească siguranța participanților la trafic. - Numarul locurilor de parcare este	

²⁷ Conform: Strategia de dezvoltare locală a municipiului Roșiorii de Vede pentru perioada 2012-2020



- Posibilitatea transformării Bulevardului Comercial în ax major de gestionare a transportului de marfă. - Posibilitatea extinderii Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate și intersectarea acestuia cu DN65A, oferind o rută alternativă de tranzitare a municipiului pe ruta spre Pitești. - Rezerve de teren ce permit amenajarea unor platforme logistice, atât pt uz local, cât și regional. - Existența unor planuri, strategii și proiecte de dezvoltare implementate sau aflate în proces de implementare (PUG, Strategia de dezvoltare locală a municipiului Roșiorii de Vede pentru perioada 2012-2020, etc.).	insuficient și determină ocuparea domeniului public în zone nepermise (pe stradă, tropuar, spațiu verde etc.), afectând atât traficul auto cât și traseul pietonilor. - Lipsa șanțurilor, rigolelor și întreținerea necorespunzătoare a celor existente pentru a asigura o scurgere corespunzătoare a apelor pluviale. - Marcaje și semne rutiere deteriorate sau inexistente. - Lipsa amenajărilor și dotărilor pentru persoane cu mobilitate redusă și nevăzători. - Procentul mare al trotuarelor neamenajate corespunzător și a celor neamenajate. - Lipsa unei rețele de piste pentru biciclete. - Lipsa unui sistem integrat de management al transportului de marfă și aprovizionare. - Lipsa parcărilor pentru autovehiculele de marfă și a spațiilor speciale pentru aprovizionare. - Resurse bugetare limitate. - Lipsa unor campanii de informare și conștientizare a populației.		
ANALIZA S.W.O.T.			
O	OPORTUNITĂȚI	T	AMENINȚĂRI
- Conform PATN în cadrul dezvoltării rețelei de transport rutiere au fost prevăzute drumuri expres sau cu 4 benzi de circulație, pe direcția est-vest a municipiului Roșiorii de Vede, componentă a rețelei Trans-europene de transport (TEN), culoarul Rin-Dunăre: Trans Regio, DN6: Alexandria – Craiova, Drum Expres: Danubius Expres DX2 București – Craiova (2026-2031). - Municipiul Roșiorii de Vede este străbătut pe direcția est-vest de către culoarul feroviar Rin-Dunăre(conform		- Resursele financiare limitate produc întârzieri în finalizarea proiectelor existente. - Proceduri administrative excesive și birocratice pentru accesarea fondurilor. - Infrastructura transportului public subdezvoltată determină creșterea numărului de deplasări cu autovehiculul personal. - Neimplementarea unor strategii de dezvoltare la nivelul municipiului va determina supraaglomerare, poluare și scăderea calității vieții locuitorilor.	



TEN) - actuala magistrală CFR 900(în context național) București – Craiova, propusă spre modernizare prin PATN cu linii de viteză de până la 160km/h. - Existența Master Planului General de Transport în care sunt menționate <i>Podurile Dunărene</i>²⁸ ce cuprind legături transfrontaliere existente, dar și unele noi analizate printre care se regăsește Turnu Măgurele – Nikopol (BG). Municipiul Roșiorii de Vede are legătură directă prin DN65A (drum național secundar) Roșiorii de Vede – Turnu Măgurele. - Poziționarea municipiului la o distanță de mai puțin de 50 de km de Dunăre și râul Olt oferă posibilitatea dezvoltării de parteneriate cu toate porturile din bazinul Dunării. - Aprobarea Planului de Mobilitate Urbană prin care se pot obține finanțările necesare îmbunătățirii mobilității în municipiu. - Încheierea de parteneriate între Primăria Municipiului Roșiorii de Vede, Consiliul Județean Teleorman, Ministerul Transporturilor, C.F.R., C.N.A.I.R. și noi investitori în vederea dezvoltării parcurilor logistice și crearea de locuri de muncă. - Promovarea parteneriatelor public-privat ce vor contribui la dezvoltarea economică a municipiului. - Municipiul Roșiorii de Vede se află la 120 km de aeroportul internațional Henri Coandă din București și 100 km de aeroportul internațional Craiova.	- Fără o dezvoltare coerentă a sistemului de transport, municipiul Roșiorii de Vede va avea de suferit din punct de vedere economic și social. - Diminuarea activităților economice și micșorarea numărului de locuri de muncă. - Scăderea veniturilor populației. - Creșterea șomajului. - Creșterea nivelului de poluare a aerului cu noxe, în urma creșterii numărului de autovehicule în trafic.
---	--

²⁸ Master Planul General de Transport, cap.4.6. Podurile Dunărene, pag.207



5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITATII URBANE

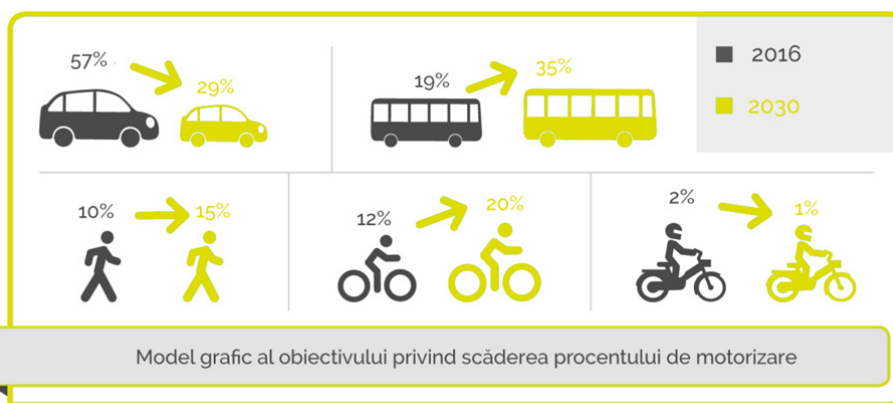
Planul de mobilitate urbană al municipiului Roșiorii de Vede propune proiecte/măsuriprin care sunt propuse rezolvări pentru problemele identificate în etapa de analiză a situației curente, urmărindu-se în același timp obținerea unui sistem de transport eficient, durabil, integrat și sigur, care să susțină dezvoltarea economică și socială.

Planul de mobilitate urbană al municipiului Roșiorii de Vede are ca scop realizarea unui sistem de transport care să asigure realizarea următoarelor obiective strategice:

- **ACCESIBILITATE:** prin facilitarea accesului utilizatorilor la locurile de muncă și punctele de interes/servicii;
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE:** prin îmbunătățirea siguranței utilizatorilor și creșterea nivelului de încredere și atractivitate asupra sistemului de transport în comun;
- **MEDIU SĂNĂTOS:** prin reducerea nivelului de poluare cu noxe și fonică, al emisiilor de gaze cu efect de seră și al consumului de energie;
- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ:** prin creșterea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN:** prin creșterea atractivității și calității mediului urban și al imaginii municipiului Roșiorii de Vede.

Municipiul Roșiorii de Vede, anul 2030

Roșiorii de Vede este un municipiu bine conectat la nivel teritorial, din punct de vedere al transportului de persoane și mărfuri, cu o accesibilitate ridicată, un sistem de transport public atractiv, infrastructura velo și un nivel de poluare redus.





5.1 Viziunea programată pentru cele 3 nivele teritoriale

5.4.1 Viziunea la nivel teritorial

Municipiul Roșiorii de Vede beneficiază de toate oportunitățile de dezvoltare legate de mobilitatea urbană. Este un nod important și foarte bine conectat atât la nivel național cât și la nivel internațional, prin rețeaua trans europeană de transport pe cale ferată și rutieră (TEN-T). Gradul de accesibilitate din și către municipiul Roșiorii de Vede, a crescut simțitor în urma investițiilor privind dezvoltarea infrastructurii de transport, precum drumul expres Danubius Expres – Dx2, București-Craiova și prin modernizarea magistralei CFR 900. Accesibilitatea ridicată a municipiului, a condus la apariția și continua atragere a unor noi investitori.

Investiții în sfera logistică au fost realizate în urma parteneriatelor cu porturile din bazinul Dunării și a dezvoltării infrastructurii de transport.

5.4.2 Viziunea la nivel local

La nivel local, în municipiul Roșiorii de Vede a crescut eficiența transportului în comun ca urmare a investițiilor în infrastructura, timpii petrecuți în mijloacele de transport în comun reducându-se semnificativ iar punctele de schimb între diferite mijloace de transport au fost realizate astfel încât schimbul să se petreacă în condiții bune și atractive utilizatorilor. De asemenea înnoirea parcului auto de transport persoane, modernizarea stațiilor, informatizarea orarului și adaptarea acestuia la nevoile utilizatorilor împreună cu siguranța ridicată a crescut atractivitatea utilizării mijloacelor de transport în comun.

Conceptul de intermodalitate își arată efectele asupra municipiului Roșiorii de Vede, gara Roșiori Nord transformându-se într-un nucleu de importanță județeană și mai ales locală. Noua înfățișare a întregii zone s-a transformat în cartea de vizită a orașului, aceasta fiind de o importanță arhitecturală majoră pe coridorul feroviar TEN-T Rin-Dunăre. Gara Roșiori Nord reușește să înglobeze într-un mod accesibil utilizatorilor, toate facilitățile de transport disponibile – tren, transport în comun local/regional, taxi, parcare pentru biciclete, parcare autovehicule personale etc), iar revitalizarea zonei atrage din ce în ce mai mulți utilizatori și investitori ce se bazează pe oportunitățile logistice de care dispune întregul oraș.

În ceea ce privește rețeaua rutieră, acesta a fost modernizată în întregul oraș iar confortul locuitorilor a crescut semnificativ în urma proiectelor de amenajare a barierelor vegetale amplasate în lungul arterelor majore de circulație.

Transportul cu bicicleta a atras în ultimii ani din ce în ce mai mulți utilizatori, datorită noilor piste pentru biciclete pe care utilizatorii pedalează în siguranță și a serviciului de bike sharing.

De asemenea, mobilitatea pietonală a crescut în urma investițiilor realizate pentru amenajarea și modernizarea aleilor pietonale ce fac legătura între diferite cartiere ale municipiului. Pietonii sunt mai în siguranță, trotuarele nou pavate, fiind dotate cu mobilier urban și iluminat public corespunzător.



Alinierea la normele europene în ceea ce privește mobilitatea PMR²⁹ este reprezentată prin dotarea cu echipamente stradale – dale tactile, avertizoare sonore, lifturi, trotuare coborâte la nivelul carosabilului în dreptul trecerilor de pietoni etc.

5.4.3 Viziunea la nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonelor complexe

La nivelul cartierelor, calitatea locuirii este crescută, comparativ cu anii anteriori, aprovizionarea cu mărfuri realizându-se controlat, pe anumite rute, după un orar bine stabilit pentru a nu perturba locuitorii orașului.

Parcărilor din zonele de locuit sunt amenajate corespunzător, în apropierea blocurilor fiind amplasate sisteme de parcare supraetajate mecanizate, suficiente pentru staționarea legală a tuturor autoturismelor personale și în condiții de siguranță, fără a stânjeni fluxurile pietonale etc.

Procentul de spațiu verde pe cap de locuitor a crescut împreună cu calitatea aerului, iar traficul auto motorizat a scăzut în urma creșterii atractivității transportului în comun și a deplasărilor cu bicicleta.

5.2 Cadru/metodologia de selectare a proiectelor

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3
Populație >100,000 locuitori	Populație 40,000 - 100,000 locuitori	Populație <40,000 locuitori
Screening, listarea scurta si Evaluare preliminara	Screening si evaluare preliminara	Screening si evaluare preliminara
In mod curent se asteapta 3 scenarii finale diferite agregate pentru a fi evaluate in momentul finalizarii PMUD.	In mod curent se asteapta un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat in momentul finalizarii PMUD.	In mod curent se asteapta un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat in momentul finalizarii PMUD. ³⁰

Tabel 19 – Solicitari CBA pentru zone urbane, extras din Ghid Jaspers

După cum se poate observa, conform tipologiei sistemului de transport urban, în funcție de populația totală rezidentă, municipiul Roșiorii de Vede se încadrează la nivelul 3, astfel, în analiza Planului de Mobilitate Urbană, va intra un singur scenariu agreat, spre a fi evaluat.

Etapele de realizare a metodologiei de selectare a proiectelor sunt:

- Analiza problemelor rezultate în urma evaluării situației existente;
- Definirea viziunii pe cele 3 nivele;

²⁹ PMR = persoane cu mobilitate redusă

³⁰ Extras din Ghid orientativ pentru Autoritățile Contractante din România, Ghid Jaspers, solicitări pentru CBA pentru zone urbane.



- Definirea obiectivelor strategice și a obiectivelor operaționale pentru cele 3 nivele;
- Definirea listei de proiecte;
- Prioritizarea proiectelor în urma evaluării acestora în matricea de priorizare a proiectelor.

Analiza multicriterială va include indicatori de performanță cuantificați, care să sublinieze gradul de realizare a fiecăruia dintre cele 5 criterii, utilizate și pentru evaluarea impactului actual al mobilității, respectiv:

- Eficiența economică – EE, pondere 15%;
- Impactul asupra mediului – IM, pondere 20%;
- Accesibilitate – AC, pondere 15%;
- Siguranță – SI, pondere 25%;
- Calitatea vieții – CV, pondere 25%.

Prioritizarea proiectelor se va realiza prin evaluarea prin punctaje a următoarelor criterii (0 reprezintă punctajul cel mai mic, iar 5 punctajul maxim):

- 0 – proiectul nu influențează indicatorul respectiv;
- 1 – proiectul are influență la nivel periurban;
- 2 – proiectul are influență la nivel de cartier;
- 3 – proiectul are influență la nivel urban;
- 4 – proiectul are influență asupra a 2 nivele teritoriale;
- 5 – proiectul are influență asupra tuturor nivelelor teritoriale.

Pentru calcularea punctajului total al fiecărui proiect, va fi realizată suma ponderată a punctelor acordate pentru fiecare criteriu, prin utilizarea ponderilor stabilite la fiecare criteriu:

$$\Sigma_{\text{ponderată}} = EE \times 15\% + IM \times 20\% + AC \times 15\% + SI \times 25\% + CV \times 25\%$$

Proiect	EE	IM	AC	SI	CV	$\Sigma_{\text{ponderată}}$
Proiect 1	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...

Tabel 20 – Model matrice de priorizare a proiectelor

6. DIRECTII DE ACTIUNE SI PROIECTE DE DEZVOLTARE

În prezentul capitol se definesc direcțiile de acțiune și proiectele de dezvoltare urbană menite să amelioreze sau chiar să elimine disfuncționalitățile evidențiate în capitolele anterioare, la nivelul mobilității urbane din municipiul Roșiorii de Vede.

Pentru implementarea scenariului dezvoltării durabile a mobilității urbane sunt necesare identificarea direcțiilor de acțiune care stau la baza proiectelor de dezvoltare pentru creșterea conectivității la nivel local, regional și național, reducerea poluării atmosferice și fonice, îmbunătățirea accesibilității și creșterea gradului de mobilitate durabilă.



Având în vedere disfuncționalitățile identificate pe baza analizei situației existente și scenariile de prognoză se propun următoarele direcții de acțiune:

D.A. 1 - Creșterea atractivității sistemului de transport public prin dezvoltarea și eficientizarea acestuia

D.A. 2 – Crearea unui nod intermodal în zona gării Roșiorii Nord

D.A. 3 - Reorganizarea și modernizarea infrastructurii rutiere existente în vederea obținerii unui trafic fluid și încurajarea utilizării mijloacelor de transport alternative

D.A. 4 - Reabilitarea și modernizarea traseelor pietonale în vederea încurajării populației către mișcare

D.A. 5 - Amenajarea unui traseu coerent pentru bicicliști

D.A. 6 - Optimizarea transportului de marfă

D.A. 7 - Managementul politicilor de mobilitate

6.1 Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Având ca punct de plecare direcțiile de acțiune, menționate mai sus, sunt propuse următoarele proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii de transport vizând aspectele cele mai importante: infrastructura stradală, transportul public și introducerea conceptului de intermodalitate, soluții alternative de transport și dezvoltarea mobilității durabile a municipiului Roșiorii de Vede.

Proiecte propuse pentru infrastructura de transport:

- P1 Modernizarea și reconfigurarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect peste 17m (str. Dunării, str. Mărășești, str. Rahovei, str. M. Kogălniceanu, str. Carpați, str. Republicii, str. Oltului). (Recomandare configurare profil 18m_anexa 04)**
- P2 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 14-17m. (Recomandare configurare profil 14-17m_anexa 04)**
- P3 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 12-14m. (Recomandare configurare profil 12-14m_anexa 04)**



- P4 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 10-12m.**
- P5 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect <10m.**
- P6 Dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului pentru menținerea unei bune coerențe și a unui grad ridicat de accesibilitate în dezvoltarea municipiului.**
- P7 Realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, aferente arterelor de circulație, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță, diminuarea poluării solului și a apelor de suprafață.**
- P8 Îmbunătățirea signalisticii, refacerea marcajelor rutiere și supraveghere video în vederea îmbunătățirii siguranței tuturor participanților la trafic de pe raza municipiului Roșiorii de Vede.**
- P9 Amenajarea vegetației de aliniament pentru a crea o barieră între traficul auto și cel pietonal în vederea creșterii calității aerului, siguranței și atractivității deplasărilor pietonale.**
- P10 Fluidizarea traficului prin dezvoltarea sistemului de semaforizare existent și implementarea unui sistem inteligent de semaforizare.**
- P11 Amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR³¹: coborârea trotuarelor în dreptul trecerilor de pietoni la nivelul carosabilului, dotarea trecerilor de pietoni cu dale tactile și avertizare sonoră pentru nevăzători și amplasarea sistemelor cu senzori de avertizare luminoasă asupra intenției de traversare a pietonilor.**
- P12 Amenajarea de noi parcaje în zonele de interes (zona centrală, instituții, piețe etc).**
- P13 Mărirea numărului locurilor de parcare din zonele de locuințe colective prin amenajarea parcărilor supraetajate, mecanizate.**
- P14 Implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone pentru desconggestionarea centrului municipiului (inclusiv dotarea cu automate de taxare), eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public. Astfel parcare în zonele de interes (zona centrală, zona gării, instituții publice, etc.) să fie disponibilă exclusiv pentru scurtă durată (taxare la**

³¹ PMR = Persoane cu mobilitate redusă



oră sau jumătate de oră), iar parcarea în zonele de locuințe colective cu taxare anuală.

P15 Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor pentru biciclete pe strazile: Dunării – Kogălniceanu – Mărăști – Carpați – Republicii – Oltului – Gh. Doja – Sfântul Teodor – C.D. Gherea – Mihai Bravu, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapă I)

P16 Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor de biciclete pe străzile: Sfânta Vineri – Mărășești – Lt. Dogeanu – Bd. Comercial – I.L. Caragiale – Dorobanți – Belitori – Bd. Comercial, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapă II)

P17 Conectarea pistelor pentru biciclete cu zonele pietonale (de promenadă) din centrul municipiului Roșiorii de Vede.

P18 Amenajarea parcarilor pentru biciclete în punctele de interes (centru, piață, gară, etc.) și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora.

P19 Introducerea sistemului de BikeShare, sistem de închiriere biciclete cu posibilitatea închirierii din punctul A și returnării în punctul B.

P20 Amenajarea punctelor de informare a populației asupra noului sistem de BikeShare – circuit, regulament, obiective.

P21 Reabilitarea și amenajarea tortuarelor pentru a asigura o deplasare confortabilă și în condiții de siguranță.

P22 Reamenajarea și revitalizarea spațiilor publice pietonale (de ex. Str. Rahovei) și punerea în valoare a acestora prin dotare cu mobilier urban, amenajarea spațiilor verzi, modernizare sistem de iluminat public etc.

P23 Extinderea liniilor de transport în zonele ce nu au acces imediat la transportul public -cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială.

P24 Modernizarea parcului auto al transportului public prin achiziționarea de autovehicule Hibrid și electrice pentru creșterea confortului utilizatorilor și atractivității asupra transportului public în comun.



- P25 Creșterea siguranței și atractivității mijloacelor de transport în comun prin dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video și internet wi-fi pentru utilizatorii transportului public.**
- P26 Amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, puncte de informare etc.**
- P27 Informatizarea sistemului de transport în comun în municipiul Roșiorii de Vede (prin oferirea informațiilor în timp real atât în mijloacele de transport cât și în stații, dezvoltare aplicații mobile etc).**
- P28 Transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, facilitând accesul către mijloacele de transport public și încurajarea utilizării acestora prin creșterea atractivității.**
- P29 Realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord.**
- P30 Implementarea unui sistem comun de taxare de tip E-ticket /abonamente Smart ce pot fi utilizate pe toate mijloacele de transport în comun.**
- P31 Dotarea mijloacelor de transport în comun cu sisteme de validare a cartelelor Smart E-ticket.**
- P32 Crearea unor puncte de informare a populației cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public (orar, rute, tarife, etc.).**
- P33 Încurajarea achiziționării taximetrelor electrice, prin amplasarea și dotarea stațiilor de taxi cu stații de încărcare pentru autovehiculele electrice în municipiul Roșiorii de Vede.**
- P34 Modernizarea autobazei Roșiori Nord – Transurbana și amenajarea acesteia cu stații pentru încărcarea mijloacelor de transport electrice.**
- P35 Prelungirea Bulevardului Comercial și subtraversarea căii ferate în vederea fluidizării traficului de tranzit pe direcția Pitești.**
- P36 Crearea perdelei forestiere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial pentru a reduce poluarea fonică cauzată de transportul feroviar.**
- P37 Amenajarea unor platforme logistice pe pe raza municipiului Roșiorii de Vede, mai exact în zona industrială cu acces din DN6 și zona gării Roșiori Est cu acces din Bulevardul Comercial.**



- P38** Încurajarea achiziționării mijloacelor de transport electrice și instalarea stațiilor de încărcare a automobilelor electrice pe arterele principale și în zonele de locuințe colective.
- P39** Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată pentru îmbunătățirea accesibilității (de ex. Cartier Cotorga) și siguranței locuitorilor.
- P40** Marirea gradului de accesibilitate a cartierului Cotorga prin conectarea Str. Lunca Vezii cu Str. Sănătății, prelungirea Str. 1 Decembrie și amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată.

Proiectele de dezvoltare pentru infrastructura de transport enumerate anterior au fost prioritizate conform cadrului și metodologiei de selectare prezentate la punctul 5.2., iar rezultatele sunt evidențiate în tabelul următor:

Proiect	EE	IM	AC	SI	CV	Σ_p
P15 Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor pentru biciclete pe strazile: Dunării – Kogălniceanu – Mărăști – Carpați – Republicii – Oltului – Gh. Doja – Sfântul Teodor – C.D. Gherea – Mihai Bravu, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapă I)	3	5	4	4	4	4,05
P19 Introducerea sistemului de BikeShare, sistem de închiriere biciclete cu posibilitatea închirierii din punctul A și returnării în punctul B	4	5	3	5	3	4,05
P11 Amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR[1]: coborârea trotuarelor în dreptul trecerilor de pietoni la nivelul carosabilului, dotarea trecerilor de pietoni cu dale tactile și avertizare sonoră pentru nevăzători și amplasarea sistemelor cu senzori de avertizare luminoasă asupra intenției de traversare a pietonilor.	5	0	5	5	5	4
P24 Modernizarea parcului auto al transportului public prin achiziționarea de autovehicule Hibrid și electrice pentru creșterea confortului utilizatorilor și atractivității asupra transportului public în comun	5	3	0	5	5	3,85
P17 Conectarea pistelor pentru biciclete cu zonele pietonale (de promenadă) din centrul municipiului Roșiorii de Vede.	3	5	4	3	4	3,8



P16 Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor de biciclete pe străzile: Sfanta Vineri – Mărășești – Lt. Dogeanu – Bd. Comercial – I.L. Caragiale – Dorobanți – Belitori – Bd. Comercial, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapa II)	3	5	3	3	4	3,65
P21 Reabilitarea și amenajarea tortuarelor pentru a asigura o deplasare confortabilă și în condiții de siguranță	3	4	4	4	3	3,6
P23 Extinderea liniilor de transport în zonele ce nu au acces imediat la transportul public -cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială	5	3	5	3	3	3,6
P28 Transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, facilitând accesul către mijloacele de transport public și încurajarea utilizării acestora prin creșterea atractivității	5	3	5	3	3	3,6
P22 Reamenajarea și revitalizarea spațiilor publice pietonale (de ex. Str. Rahovei) și punerea în valoare a acestora prin dotare cu mobilier urban, amenajarea spațiilor verzi, modernizare sistem de iluminat public etc	4	4	3	4	3	3,6
P36 Crearea perdelei forestiere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial pentru a reduce poluarea fonică cauzată de transportul feroviar	5	5	0	3	4	3,5
P7 Realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, aferente arterelor de circulație, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță, diminuarea poluării solului și a apelor de suprafață	3	5	0	3	5	3,45
P18 Amenajarea parcărilor pentru biciclete în punctele de interes (centru, piață, gară, etc.) și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora	4	5	3	2	3	3,3
P38 Încurajarea achiziționării mijloacelor de transport electrice și instalarea stațiilor de încărcare a automobilelor electrice pe arterele principale și în zonele de locuințe colective	3	5	0	2	5	3,2
P1 Modernizarea și reconfigurarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect peste 17m (str. Dunării, str. Mărășești, str. Rahovei, str. M.Kogălniceanu, str. Carpați, str. Republicii, str. Oltului). (Recomandare configurare profil 18m_anexa 04)	3	3	4	3	3	3,15



P2 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 14-17m. (Recomandare configurare profil 14-17m_anexa 04)	3	3	4	3	3	3,15
P10 Fluidizarea traficului prin dezvoltarea sistemului de semaforizare existent și implementarea unui sistem inteligent de semaforizare	3	3	4	3	3	3,15
P33 Amplasarea și dotarea stațiilor de taxi cu stații de încărcare pentru autovehiculele electrice în municipiul Roșiorii de Vede	3	5	3	0	5	3,15
P8 Îmbunătățirea signalisticii, refacerea marcajelor rutiere și supraveghere video în vederea îmbunătățirii siguranței tuturor participanților la trafic de pe raza municipiului Roșiorii de Vede	3	0	4	5	3	3,05
P9 Amenajarea vegetației de aliniament pentru a crea o barieră între traficul auto și cel pietonal în vederea creșterii calității aerului, siguranței și atractivității deplasărilor pietonale	3	4	0	3	4	3
P39 Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată pentru îmbunătățirea accesibilității (de ex. Cartier Cotorga) și siguranței locuitorilor	5	2	4	2	3	3
P35 Prelungirea Bulevardului Comercial și subtraversarea căii ferate în vederea fluidizării traficului de tranzit pe direcția Pitești	0	3	5	3	3	2,85
P37 Amenajarea unor platforme logistice pe pe raza municipiului Roșiorii de Vede, mai exact în zona industrială cu acces din DN6 și zona gării Roșiori Est cu acces din Bulevardul Comercial	4	4	3	0	3	2,6
P14 Implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone pentru descongestionarea centrului municipiului (inclusiv dotarea cu automate de taxare), eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public.	5	0	2	3	3	2,55
P34 Modernizarea autobazei Roșiori Nord – Transurbana și amenajarea acesteia cu stații pentru încărcarea mijloacelor de transport electrice	5	4	0	0	4	2,55
P40 Mărirea gradului de accesibilitate a cartierului Cotorga prin conectarea Str. Lunca Vezii cu Str. Sănătății, prelungirea Str. 1 Decembrie și amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată	2	2	4	2	3	2,55



P26 Amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, puncte de informare etc	3	0	3	3	3	2,4
P3 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 12-14m. (Recomandare configurare profil 12-14m_anexa 04)	3	2	3	2	2	2,3
P12 Amenajarea de noi parcaje în zonele de interes(zona centrală, instituții, piețe etc)	3	2	3	2	2	2,3
P29 Realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord	3	3	3	0	3	2,25
P6 Dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului pentru menținerea unei bune coerențe și a unui grad ridicat de accesibilitate în dezvoltarea municipiului.	2	2	2	2	2	2
P20 Amenajarea punctelor de informare a populației asupra noului sistem de BikeShare – circuit, regulament, obiective	3	0	3	4	0	1,9
P32 Crearea unor puncte de informare a populației cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public (orar, rute, tarife, etc.)	3	0	3	0	4	1,9
P4 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 10-12m.	0	2	3	2	2	1,85
P13 Mărirea numărului locurilor de parcare din zonele de locuințe colective prin amenajarea parcarilor supraetajate, mecanizate	3	2	0	2	2	1,85
P5 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect <10m.	0	2	2	2	2	1,7
P27 Informatizarea sistemului de transport în comun în municipiul Roșiorii de Vede (prin oferirea informațiilor în timp real atât în mijloacele de transport cât și în stații, dezvoltare aplicații mobile etc)	3	0	3	0	3	1,65
P30 Implementarea unui sistem comun de taxare de tip E-ticket /abonamente Smart ce pot fi utilizate pe toate mijloacele de transport în comun	3	0	3	0	3	1,65
P31 Dotarea mijloacelor de transport în comun cu sisteme de validare a cartelelor Smart E-ticket	3	0	3	0	3	1,65
P25 Creșterea siguranței și atractivității mijloacelor de transport în comun prin dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video și internet wi-fi pentru utilizatorii transportului public	0	0	0	3	3	1,5

Tabel 21 - Calculul punctajului pentru proiectele pentru infrastructura de transport



6.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale

În cadrul acestei secțiuni sunt prezentate, pe baza direcțiilor de acțiune, măsurile și proiectele operaționale ce cuprind acțiuni pentru îmbunătățirea funcționării sistemului de transport. Proiectele operaționale propuse prin Planul de Mobilitate Urbană al municipiului Roșiorii de Vede sunt:

P41 Plan de organizare a circulației în vederea optimizării circulației rutiere a municipiului Roșiorii de Vede.

Descriere : Măsurile implementate prin Planul de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede, produc modificări asupra zonelor pietonale, traseelor de transport public, a trecerilor de pietoni, în concluzie asupra întregului sistem rutier. Pentru a obține efectele scontate, este necesară actualizarea în permanență a planului de organizare a circulației, prin implementarea unor noi sensuri unice sau noi restricții și amenajare locuri de parcare.

Probleme : Trafic îngreunat

Obiectiv/Efect : Fluidizarea traficului, creșterea numărului de locuri de parcare și îmbunătățirea siguranței participanților la trafic.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P1-P12, P15, P16, P17, P21, P35, P39, P40 (Reconfigurarea infrastructurii stradale, modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale, dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extinere a intravilanului, îmbunătățirea signalisticii și refacerea marcajelor rutiere, realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, amenajarea circulațiilor pentru facilitarea PMR³², amenajarea de noi parcaje, amenajarea pistelor pentru biciclete, reabilitarea și amenajarea trotuarelor, mărirea gradului de accesibilitate a Cartierului Cotorga și amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată).

P42 Studiu cu privire la posibilitatea de extindere a sistemului de semaforizare existent și aplicare a sistemului inteligent de management al traficului.

Descriere : Prin această analiză se evaluează necesitatea dezvoltării sistemului de semaforizare existent prin amenajarea de noi intersecții semaforizate în vederea fluidizării traficului și creșterii siguranței în trafic. Studiul va identifica raportul dintre volumul de trafic existent și cel prognozat la nivelul arterelor de circulație în

³² PMR = Persoane cu mobilitate redusă



interiorul municipiului, și va propune zone ce necesită semaforizare. Pentru corelarea noilor intersecții semaforizate cu cele existente este importantă folosirea sistemului inteligent de sincronizare a semafoarelor pentru a crea “culoar verde” pe arterele aglomerate.

Probleme : Producerea accidentelor din cauza neacordării de prioritate, creșterea timpilor de deplasare

Obiectiv/Efect : Fluidizarea traficului și îmbunătățirea siguranței participanților la trafic prin scăderea numărului de accidente și diminuarea procentului de poluare.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P1-P6, P8, P10, P11, P15, P16 (Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe toate arterele municipiului, inclusiv în zonele de extindere a intravilanului, refacerea și îmbunătățirea signalisticii și a marcajelor rutiere, dezvoltarea sistemului de semaforizare existent și implementarea sistemului inteligent de semaforizare, amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR³³, amenajarea pistelor pentru inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului).

P43 Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare la nivelul municipiului.

Descriere : Prin elaborarea masterplanului de gestionare a locurilor de parcare se urmărește optimizarea parcajelor din zona centrală a municipiului, identificarea și amenajarea de noi parcaje în zonele de interes (piață, gară, instituții publice, etc.), amenajarea și administrarea parcajelor din zonele de locuit.

Probleme : Numarul insuficient al locurilor de parcare a determinat ocuparea domeniului public în zone nepermise (pe stradă, trotuar, spațiu verde, etc.), afectând atât traficul auto cât și traseul pietonilor.

Obiectiv/Efect : Eliberarea domeniului public și a căilor de circulație pietonală, încurajarea utilizării mijloacelor de transport alternative.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, Administrația Domeniului Public.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P1-P6, P8, P12, P13, P14, P29, P44, P48, P50 (Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe toate arterele municipiului, inclusiv în zonele de extindere a

³³ PMR = persoane cu mobilitate redusă



intravilanului, refacerea și îmbunătățirea signalisticii și a marcajelor rutiere, amenajarea de noi parcaje în zonele de interes și zonele de locuit, implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone, realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord, înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcarilor cu plată).

P44 Dezvoltarea unor politici privind taxarea locurilor de parcare prin implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone.

- Descriere :* Dezvoltarea acestor politici urmărește identificarea zonelor de taxare și implementarea sistemului diferențiat de taxare în funcție de caracterul zonei. Astfel parcare în zonele de interes (zona centrală, zona gării, instituții publice, etc.) să fie disponibilă exclusiv pentru scurtă durată (taxare la oră sau jumătate de oră, prima oră poate fi gratuită pentru mașinile electrice sau pentru persoane cu dizabilități), iar parcare permanentă din zonele de locuințe colective, cu taxare anuală.
- Probleme :* Numarul insuficient al locurilor de parcare a determinat ocuparea domeniului public în zone nepermise (pe stradă, trotuar, spațiu verde, etc.), afectând atât traficul auto cât și traseul pietonilor.
- Obiectiv/Efect :* Descongestionarea centrului municipiului, eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public.
- Actori implicați :* Primăria municipiului Roșiori de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, Administrația Domeniului Public, rezidenți ai municipiului.
- Legătura cu alte tipuri de măsuri :* Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P12, P13, P14, P29, P43, P48, P50 (amenajarea de noi parcaje în zonele de interes și zonele de locuit, implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone, realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord, elaborarea masterplanului de gestionare a locurilor de parcare, înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcarilor cu plată).

P45 Elaborarea studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate pentru acces facil la P&R³⁴ Gara Roșiori Nord și realizarea unei alternative de tranzit spre direcția Pitești.

- Descriere :* Acest studiu urmărește realizarea unui acces facil la Park & Ride Gara Roșiori Nord și mărirea gradului de accesibilitate a nodului intermodal Roșiori Nord. De asemenea prin subtraversarea căii

³⁴ P&R = Park & Ride



ferate se vor reduce efectele barierei antropice, îmbunătățindu-se accesul în oraș prin oferirea unei alternative de tranzit spre direcția Pitești.

Probleme : Acces scazut, disconfortul cauzat de traficul de tranzit.

Obiectiv/Efect : Optimizarea accesului către P&R Gara Roșiori Nord, devierea traficului de tranzit prin realizarea unei rute alternative de tranzitare a municipiului, optimizarea rețelei rutiere, crearea unei noi conexiuni cu zona de nord.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, Consiliul Local, CFR, persoane fizice și/sau juridice.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P3, P6-P12, P16, P23, P28, P29, P35, P36, P37, P39, P40, P47, P48 (Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 12-14m, dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului, realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, îmbunătățirea signalisticii și refacerea marcajelor rutiere, amenajarea vegetației de aliniament, dezvoltarea sistemului de semforizare existent și implementarea sistemului inteligent de semaforizare, amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR³⁵, amenajarea de noi parcaje, amenajarea pistelor de biciclete – Etapa II, extinderea liniilor de transport public, transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, realizarea unui sistem de parcare park & ride, prelungirea Bulevardului Comercial, amenajarea unor platforme logistice, crearea perdelei forestiere de protecție, mărirea gradului de accesibilitate a Cartierului Cotorga și amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată).

P46 Studii privind cererea de extindere a rețelei de transport public către zonele ce nu sunt deservite.

Descriere : Aceste studii își propun obținerea datelor necesare cu privire la dezvoltarea unor noi trasee de transport în comun conforme cu cerințele de deplasare ale utilizatorilor, ținând cont de viitoarele direcții de dezvoltare ale municipiului. Se recomandă o recurență a studiului la 3 ani.

Probleme : Zone ale municipiului ce nu au acces imediat la mijloacele de transport în comun - cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială.

Obiectiv/Efect : Creșterea gradului de accesibilitate, încurajarea utilizării mijloacelor de transport public în detrimentul autovehiculului

³⁵ PMR = persoane cu mobilitate redusă



personal, creșterea mobilității urbane, reducerea emisiilor de carbon.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, Consiliul Local, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P6, P23, P26, P27, P28, P30, P31, P32, P47 (dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului, extinderea liniilor de transport public, amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, puncte de informare, informatizarea sistemului de transport în comun, implementarea unui sistem comun de taxare de tip E-ticket, dotarea mijloacelor de transport în comun cu sisteme de validare a cartelelor Smart E-ticket, crearea unor puncte de informare, transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal).

P47 Studiu pentru transformarea gării Roșiori Nord în nod intermodal pentru creșterea accesibilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu.

Descriere : Prin acest studiu se prezintă necesitatea introducerii conceptului de intermodalitate prin amenajarea unui terminal de transport modern în zona gării Roșiori Nord, pentru creșterea mobilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu.

Probleme : Neconectarea mijloacelor de transport public, disconfortul transferului între mijloacele de transport, descurajarea utilizării mijloacelor de transport public.

Obiectiv/Efect : Creșterea gradului de accesibilitate, încurajarea utilizării mijloacelor de transport public în detrimentul autovehiculului personal, creșterea mobilității urbane, reducerea emisiilor de carbon.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, Consiliul Local, CFR, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P6, P28, P29, P34, P45, P47, P48 (dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului, transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, realizarea unui sistem de parcare park & ride, modernizarea autobazei Roșiori Nord).

P48 Studiu privind realizarea unui sistem de parcare tip Park & Ride în partea de nord a gării Roșiori Nord.

Descriere : Acest studiu analizează necesitatea realizării unui sistem de parcare tip Park & Ride în zona gării Roșiori Nord, sistem ce vine în



ajutorul utilizatorilor ca opțiune pentru parcare automobilelor personale și continuarea drumului cu mijloacele de transport în comun.

Probleme : Neconectarea mijloacelor de transport public, disconfortul transferului între mijloacele de transport, descurajarea utilizării mijloacelor de transport public.

Obiectiv/Efect : Creșterea gradului de accesibilitate, încurajarea utilizării mijloacelor de transport public în detrimentul autovehiculului personal, creșterea mobilității urbane, reducerea emisiilor de carbon.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, Consiliul Local, CFR, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P12, P28, P29, P45, P47 (amenajarea de noi parcaje, transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, realizarea unui sistem de parcare park & ride, studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate pentru acces facil la P&R³⁶ Gara Roșiori Nord, studiu pentru transformarea gării Roșiori Nord în nod intermodal).

Proiectele operaționale de dezvoltare enumerate anterior au fost prioritizate conform cadrului și metodologiei de selectare prezentate la punctul 5.2., iar rezultatele sunt evidențiate în tabelul următor:

Proiect	EE	IM	AC	SI	CV	Σ_p
P47 Studiu pentru transformarea gării Roșiori Nord în nod intermodal pentru creșterea accesibilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu.	5	5	5	3	3	4
P41 Plan de organizare a circulației în vederea optimizării circulației rutiere a municipiului Roșiorii de Vede.	3	5	4	4	3	3,8
P48 Studiu privind realizarea unui sistem de parcare tip Park & Ride în partea de nord a gării Roșiori Nord.	5	4	5	3	3	3,8
P43 Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare la nivelul municipiului.	5	3	2	3	5	3,65
P45 Elaborarea studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate pentru acces facil la P&R Gara Roșiori Nord și realizarea unei alternative de tranzit spre direcția Pitești.	5	3	5	3	3	3,6

³⁶ P&R = Park & Ride



P46 Studii privind cererea de extindere a rețelei de transport public către zonele ce nu sunt deservite.	4	4	4	3	3	3,5
P44 Dezvoltarea unor politici privind taxarea locurilor de parcare prin implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone.	5	3	0	3	3	2,85
P42 Studiu cu privire la posibilitatea de extindere a sistemului de semaforizare existent și aplicare a sistemului inteligent de management al traficului.	3	3	0	3	3	2,55

6.3 Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În cadrul acestei secțiuni sunt prezentate, pe baza direcțiilor de acțiune, măsurile și proiectele organizaționale ce cuprind acțiuni pentru îmbunătățirea funcționării sistemului de transport. Proiectele organizaționale propuse prin Planul de Mobilitate Urbană al municipiului Roșiorii de Vede sunt:

P49 Implementarea unui sistem de monitorizare și management al traficului, în intersecțiile din municipiu și înființarea unui centru de comandă și control.

Descriere : Prin înființarea centrului de comandă și control se urmărește buna gestionare a traficului în vederea fluidizării circulației și desfășurarea acestuia în condiții de siguranță.

Probleme: Lipsa unui control real al traficului și optimizarea acestuia.

Obiectiv/Efect : Accesibilitate, îmbunătățirea calității vieții, reducerea emisiilor de CO₂.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P8, P10, P15, P23, P25, P26, P27, P42, P46 (îmbunătățirea signalisticii, refacerea marcajelor rutiere și supraveghere video, dezvoltarea sistemului de semaforizare existent și implementarea unui sistem inteligent de semaforizare, integrare în sistemul de management al traficului a pistelor de biciclete, extinderea liniilor de transport public, dotarea mijloacelor de transport în comun și a stațiilor cu sisteme de supraveghere video, informatizarea sistemului de transport în comun).

P50 Înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcarilor cu plată.

Descriere : Structura de gestionare a serviciilor de taxare este responsabilă cu buna funcționare a sistemului și respectarea condițiilor impuse.



Probleme: Lipsa unei structuri de gestionare a serviciilor de taxare a parcărilor cu plată la nivelul municipiului.

Obiectiv/Efect : Un bun control al serviciilor de parcare, eficiență economică, încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, operatori locali, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P12, P13, P14, P29, P43, P44, P48, (amenajarea de noi parcaje în zonele de interes și zonele de locuit, implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone, realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord, dezvoltarea unor politici privind taxarea locurilor de parcare, elaborarea masterplanului de gestionare a locurilor de parcare, înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcărilor cu plată).

P51 Înființarea unui departament care să analizeze fluxul transportului de marfă la nivel zonal, și să urmărească în permanență logistica și transportul de mărfuri din municipiu.

Descriere : Departamentul are rol de administrare, coordonare și control al transportului de mărfuri la nivel municipal, prin realizarea unei scheme de aprovizionare și transport a marfurilor ce va reduce disconfortul locuitorilor.

Probleme: Lipsa unui control real al transportului de marfă, distribuție/aprovizionare, disconfortul locuitorilor cauzat de transportul de mărfuri.

Obiectiv/Efect : Creșterea calității vieții, reducerea gradului de poluare cu noxe si fonică.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, operatori locali, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P37, (amenajarea unor platforme logistice pe pe raza municipiului Roșiorii de Vede).

P52 Studiu privind oportunitatea realizării unor parteneriate publice-private pentru dezvoltarea parcurilor logistice

Descriere : Studiul are rolul de a analiza noi oportunități de dezvoltare economică bazate pe buna conectivitate a municipiului în teritoriu, prin atragerea de noi investitori în vederea realizării parteneriatelor publice-private. Se recomandă utilizarea resurselor de teren disponibile aflate în zona industrială cu acces



din DN6 și în zona gării Roșiori Est, cu acces rutier din Bd. Comercial și feroviar.

Probleme: Lipsa platformelor logistice în regiune

Obiectiv/Efect : Crearea locurilor de muncă, creștere economică, reducerea gradului de poluare cu noxe si fonică prin scăderea distanțelor parcurse pentru livrarea mărfurilor.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Serviciul Rutier de Poliție, operatori locali, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu trebuie corelat cu măsurile impuse prin PMU cu P35, P37, P45 (prelungirea Bulevardului Comercial și subtraversarea căii ferate, amenajarea unor platforme logistice, elaborarea studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate).

P53 Crearea structurii de control pentru implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.

Descriere : Înființarea structurii de control urmărește atingerea obiectivelor impuse prin Planul de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.

Probleme: Lipsa unui instrument al administrației locale ce are rolul de a urmării atingerea obiectivelor și reducerea riscurilor privind dezvoltarea mobilității .

Obiectiv/Efect : Respectarea și implementarea proiectelor impuse prin Planul de Mobilitate Urbană, atingerea obiectivelor, reducerea riscurilor.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Consiliul Local.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu vizează toate măsurile cuprinse în Planul De Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.

P54 Organizarea unor campanii de informare, conștientizare și responsabilizare a locuitorilor asupra modificărilor aduse prin prezentul Plan de Mobilitate Urbană.

Descriere : Dezvoltarea si sustinerea unor campanii de sensibilizare, responsabilizare si constientizare a locuitorilor cu privire respectarea planului de mobilitate si la importanta acestuia in dezvoltarea socio-economica a municipiului Roșiorii de Vede. In special prin activitati educative destinate publicului tanar.

Probleme: Conștientizare slabă a problemelor generate de un transport ineficient cu o accesibilitate redusă și impactul acestora asupra mediului.



Obiectiv/Efect : Creșterea calității vieții, reducerea gradului de poluare cu noxe și fonică, accesibilitate și siguranță, creștere economică.

Actori implicați : Primăria municipiului Roșiorii de Vede, Consiliul Local, Serviciul Rutier de Poliție, operatori locali, rezidenți ai municipiului.

Legătura cu alte tipuri de măsuri : Acest studiu vizează toate măsurile cuprinse în Planul De Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.

Proiectele organizaționale de dezvoltare enumerate anterior au fost prioritizate conform cadrului și metodologiei de selectare prezentate la punctul 5.2., iar rezultatele sunt evidențiate în tabelul următor:

Proiect	EE	IM	AC	SI	CV	Σ_p
P53 Crearea structurii de control pentru implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.	5	5	3	3	5	4,2
P54 Organizarea unor campanii de informare, conștientizare și responsabilizare a locuitorilor asupra modificărilor aduse prin prezentul Plan de Mobilitate Urbană.	0	5	3	3	5	3,45
P49 Implementarea unui sistem de monitorizare și management al traficului, în intersecțiile din municipiu și înființarea unui centru de comandă și control.	3	3	4	3	3	3,15
P51 Înființarea unui departament care să analizeze fluxul transportului de marfă la nivel zonal, și să urmărească în permanență logistica și transportul de mărfuri din municipiu.	3	2	3	3	3	2,8
P50 Înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcărilor cu plată.	5	3	2	0	3	2,4
P52 Studiu privind oportunitatea realizării unor parteneriate publice-private pentru dezvoltarea parcurilor logistice	5	0	3	0	3	1,95



6.4 Direcții de acțiune și proiecte pe nivele teritoriale

6.4.1. La scară periurbană/metropolitană

P06	Dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului pentru menținerea unei bune coerențe și a unui grad ridicat de accesibilitate în dezvoltarea municipiului.
P11	Amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR[1]: coborârea trotuarelor în dreptul trecerilor de pietoni la nivelul carosabilului, dotarea trecerilor de pietoni cu dale tactile și avertizare sonoră pentru nevăzători și amplasarea sistemelor cu senzori de avertizare luminoasă asupra intenției de traversare a pietonilor.
P18	Amenajarea parcărilor pentru biciclete în punctele de interes (centru, piață, gară, etc.) și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora
P23	Extinderea liniilor de transport în zonele ce nu au acces imediat la transportul public - cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială
P28	Transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, facilitând accesul către mijloacele de transport public și încurajarea utilizării acestora prin creșterea atractivității
P29	Realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord
P32	Crearea unor puncte de informare a populației cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public (orar, rute, tarife, etc.)
P35	Prelungirea Bulevardului Comercial și subtraversarea căii ferate în vederea fluidizării traficului de tranzit pe direcția Pitești
P43	Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare la nivelul municipiului.
P45	Elaborarea studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate pentru acces facil la P&R[1] Gara Roșiori Nord și realizarea unei alternative de tranzit spre direcția Pitești.
P47	Studiu pentru transformarea gării Roșiori Nord în nod intermodal pentru creșterea accesibilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu.
P48	Studiu privind realizarea unui sistem de parcare tip Park & Ride în partea de nord a gării Roșiori Nord.
P51	Înființarea unui departament care să analizeze fluxul transportului de marfă la nivel zonal, și să urmărească în permanență logistica și transportul de mărfuri din municipiu.
P52	Studiu privind oportunitatea realizării unor parteneriate publice-private pentru dezvoltarea parcurilor logistice
P53	Crearea structurii de control pentru implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.
P54	Organizarea unor campanii de informare, conștientizare și responsabilizare a locuitorilor asupra modificărilor aduse prin prezentul Plan de Mobilitate Urbană.



6.4.2. La scara localităților

P01	Modernizarea și reconfigurarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect peste 17m (str. Dunării, str. Mărășești, str. Rahovei, str. M. Kogălniceanu, str. Carpați, str. Republicii, str. Oltului). (Recomandare configurare profil 18m_anexa 04)
P02	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 14-17m. (Recomandare configurare profil 14-17m_anexa 04)
P07	Realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, aferente arterelor de circulație, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță, diminuarea poluării solului și a apelor de suprafață
P08	Îmbunătățirea signalisticii și refacerea marcajelor rutiere în vederea îmbunătățirii siguranței tuturor participanților la trafic de pe raza municipiului Roșiorii de Vede
P09	Amenajarea vegetației de aliniament pentru a crea o barieră între traficul auto și cel pietonal în vederea creșterii calității aerului, siguranței și atractivității deplasărilor pietonale
P10	Fluidizarea traficului prin dezvoltarea sistemului de semaforizare existent și implementarea unui sistem inteligent de semaforizare
P11	Amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR[1]: coborârea trotuarelor în dreptul trecerilor de pietoni la nivelul carosabilului, dotarea trecerilor de pietoni cu dale tactile și avertizare sonoră pentru nevăzători și amplasarea sistemelor cu senzori de avertizare luminoasă asupra intenției de traversare a pietonilor.
P12	Amenajarea de noi parcaje în zonele de interes (zona centrală, instituții, piețe etc)
P14	Implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone pentru descongestionarea centrului municipiului (inclusiv dotarea cu automate de taxare), eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public.
P15	Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor pentru biciclete pe strazile: Dunării – Kogălniceanu – Mărăști – Carpați – Republicii – Oltului – Gh. Doja – Sfântul Teodor – C.D. Gherea – Mihai Bravu, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapa I)
P16	Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor de biciclete pe străzile: Sfânta Vineri – Mărășești – Lt. Dogeanu – Bd. Comercial – I.L. Caragiale – Dorobanți – Belitori – Bd. Comercial, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapa II)
P17	Conectarea pistelor pentru biciclete cu zonele pietonale (de promenadă) din centrul municipiului Roșiorii de Vede.
P18	Amenajarea parcărilor pentru biciclete în punctele de interes (centru, piață, gară, etc.) și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora
P19	Introducerea sistemului de BikeShare, sistem de închiriere biciclete cu posibilitatea închirierii din punctul A și returnării în punctul B
P20	Amenajarea punctelor de informare a populației asupra noului sistem de BikeShare – circuit, regulament, obiective



P21	Reabilitarea și amenajarea tortuarelor pentru a asigura o deplasare confortabilă și în condiții de siguranță
P22	Reamenajarea și revitalizarea traseelor pietonale (de ex. Str. Rahovei) și punerea în valoare a acestora prin dotare cu mobilier urban, amenajarea spațiilor verzi, modernizare sistem de iluminat public etc
P23	Extinderea liniilor de transport în zonele ce nu au acces imediat la transportul public - cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială
P24	Modernizarea parcului auto al transportului public prin achiziționarea de autovehicule Hibrid și electrice pentru creșterea confortului utilizatorilor și atractivității asupra transportului public în comun
P25	Creșterea siguranței și atractivității mijloacelor de transport în comun prin dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video și internet wi-fi pentru utilizatorii transportului public
P26	Amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, puncte de informare etc
P27	Informatizarea sistemului de transport în comun în municipiul Roșiorii de Vede (prin oferirea informațiilor în timp real atât în mijloacele de transport cât și în stații, dezvoltare aplicații mobile etc)
P28	Transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, facilitând accesul către mijloacele de transport public și încurajarea utilizării acestora prin creșterea atractivității
P29	Realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord
P30	Implementarea unui sistem comun de taxare de tip E-ticket /abonamente Smart ce pot fi utilizate pe toate mijloacele de transport în comun
P31	Dotarea mijloacelor de transport în comun cu sisteme de validare a cartelelor Smart E-ticket
P32	Crearea unor puncte de informare a populației cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public (orar, rute, tarife, etc.)
P33	Încurajarea achiziționării taximetrelor electrice, prin amplasarea și dotarea stațiilor de taxi cu stații de încărcare pentru autovehiculele electrice în municipiul Roșiorii de Vede
P34	Modernizarea autobazei Roșiori Nord – Transurbana și amenajarea acestuia cu stații pentru încărcarea mijloacelor de transport electrice
P35	Prelungirea Bulevardului Comercial și subtraversarea căii ferate în vederea fluidizării traficului de tranzit pe direcția Pitești
P36	Crearea perdelei forestiere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial pentru a reduce poluarea fonică cauzată de transportul feroviar
P37	Amenajarea unor platforme logistice pe raza municipiului Roșiorii de Vede, mai exact în zona industrială cu acces din DN6 și zona gării Roșiori Est cu acces din Bulevardul Comercial
P38	Încurajarea achiziționării mijloacelor de transport electrice și instalarea stațiilor de încărcare a automobilelor electrice pe arterele principale și în zonele de locuințe colective



P39	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată pentru îmbunătățirea accesibilității (de ex. Cartier Cotorga) și siguranței locuitorilor
P41	Plan de organizare a circulației în vederea optimizării circulației rutiere a municipiului Roșiorii de Vede.
P42	Studiu cu privire la posibilitatea de extindere a sistemului de semaforizare existent și aplicare a sistemului intelligent management al traficului.
P43	Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare la nivelul municipiului.
P44	Dezvoltarea unor politici privind taxarea locurilor de parcare prin implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone.
P45	Elaborarea studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate pentru acces facil la P&R[1] Gara Roșiori Nord și realizarea unei alternative de tranzit spre direcția Pitești.
P46	Studii privind cererea de extindere a rețelei de transport public către zonele ce nu sunt deservite.
P47	Studiu pentru transformarea gării Roșiori Nord în nod intermodal pentru creșterea accesibilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu.
P48	Studiu privind realizarea unui sistem de parcare tip Park & Ride în partea de nord a gării Roșiori Nord.
P49	Implementarea unui sistem de monitorizare și management al traficului, în intersecțiile din municipiu și înființarea unui centru de comandă și control.
P50	Înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcărilor cu plată.
P51	Înființarea unui departament care să analizeze fluxul transportului de marfă la nivel zonal, și să urmărească în permanență logistica și transportul de mărfuri din municipiu.
P52	Studiu privind oportunitatea realizării unor parteneriate publice-private pentru dezvoltarea parcurilor logistice
P53	Crearea structurii de control pentru implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.
P54	Organizarea unor campanii de informare, conștientizare și responsabilizare a locuitorilor asupra modificărilor aduse prin prezentul Plan de Mobilitate Urbană.

6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

P01	Modernizarea și reconfigurarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect peste 17m (str. Dunării, str. Mărășești, str. Rahovei, str. M. Kogălniceanu, str. Carpați, str. Republicii, str. Oltului). (Recomandare configurare profil 18m_anexa 04)
P02	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 14-17m. (Recomandare configurare profil 14-17m_anexa 04)
P03	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 12-14m. (Recomandare configurare profil 12-14m_anexa 04)



P04	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 10-12m.
P05	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect <10m.
P07	Realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, aferente arterelor de circulație, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță, diminuarea poluării solului și a apelor de suprafață
P08	Îmbunătățirea signalisticii și refacerea marcajelor rutiere în vederea îmbunătățirii siguranței tuturor participanților la trafic de pe raza municipiului Roșiorii de Vede
P09	Amenajarea vegetației de aliniament pentru a crea o barieră între traficul auto și cel pietonal în vederea creșterii calității aerului, siguranței și atractivității deplasărilor pietonale
P11	Amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR[1]: coborârea trotuarelor în dreptul trecerilor de pietoni la nivelul carosabilului, dotarea trecerilor de pietoni cu dale tactile și avertizare sonoră pentru nevăzători și amplasarea sistemelor cu senzori de avertizare luminoasă asupra intenției de traversare a pietonilor.
P13	Mărirea numărului locurilor de parcare din zonele de locuințe colective prin amenajarea parcărilor supraetajate, mecanizate
P15	Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor pentru biciclete pe strazile: Dunării – Kogălniceanu – Mărăști – Carpați – Republicii – Oltului – Gh. Doja – Sfântul Teodor – C.D. Gherea – Mihai Bravu, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapă I)
P16	Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor de biciclete pe străzile: Sfânta Vineri – Mărășești – Lt. Dogeanu – Bd. Comercial – I.L. Caragiale – Dorobanți – Belitori – Bd. Comercial, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapă II)
P18	Amenajarea parcărilor pentru biciclete în punctele de interes (centru, piață, gară, etc.) și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora
P21	Reabilitarea și amenajarea tortuarelor pentru a asigura o deplasare confortabilă și în condiții de siguranță
P23	Extinderea liniilor de transport în zonele ce nu au acces imediat la transportul public - cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L. Caragiale și Zona industrială
P24	Modernizarea parcului auto al transportului public prin achiziționarea de autovehicule Hibrid și electrice pentru creșterea confortului utilizatorilor și atractivității asupra transportului public în comun
P36	Crearea perdelei forestiere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial pentru a reduce poluarea fonică cauzată de transportul feroviar
P38	Încurajarea achiziționării mijloacelor de transport electrice și instalarea stațiilor de încărcare a automobilelor electrice pe arterele principale și în zonele de locuințe colective
P39	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată pentru îmbunătățirea accesibilității (de ex. Cartier Cotorga) și siguranței locuitorilor
P40	Mărirea gradului de accesibilitate a cartierului Cotorga prin conectarea Str. Lunca Vezii cu Str. Sănătății, prelungirea Str. 1 Decembrie și amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată



P51 Înființarea unui departament care să analizeze fluxul transportului de marfă la nivel zonal, și să urmărească în permanență logistica și transportul de mărfuri din municipiu.

P53 Crearea structurii de control pentru implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.

P54 Organizarea unor campanii de informare, conștientizare și responsabilizare a locuitorilor asupra modificărilor aduse prin prezentul Plan de Mobilitate Urbană.

6.4.4. Listarea proiectelor în funcție de nivelul teritorial de influență

Denumirea proiectului	NIVEL PERIURBAN	NIVEL URBAN	NIVEL CARTIER
P01 Modernizarea și reconfigurarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect peste 17m (str. Dunării, str. Mărășești, str. Rahovei, str. M.Kogălniceanu, str. Carpați, str. Republicii, str. Oltului). (Recomandare configurare profil 18m_anexa 04)		X	X
P02 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 14-17m. (Recomandare configurare profil 14-17m_anexa 04)		X	X
P03 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 12-14m. (Recomandare configurare profil 12-14m_anexa 04)			X
P04 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 10-12m.			X
P05 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect <10m.			X
P06 Dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului pentru menținerea unei bune coerențe și a unui grad ridicat de accesibilitate în dezvoltarea municipiului.	X		
P07 Realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, aferente arterelor de circulație, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță, diminuarea poluării solului și a apelor de suprafață		X	X
P08 Îmbunătățirea signalisticii și refacerea marcajelor rutiere în vederea îmbunătățirii siguranței tuturor participanților la trafic de pe raza municipiului Roșiorii de Vede		X	X
P09 Amenajarea vegetației de aliniament pentru a crea o barieră între traficul auto și cel pietonal în vederea creșterii calității aerului, siguranței și atractivității deplasărilor pietonale		X	X



P10 Fluidizarea traficului prin dezvoltarea sistemului de semaforizare existent și implementarea unui sistem inteligent de semaforizare		X	
P11 Amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR[1]: coborârea trotuarelor în dreptul trecerilor de pietoni la nivelul carosabilului, dotarea trecerilor de pietoni cu dale tactile și avertizare sonoră pentru nevăzători și amplasarea sistemelor cu senzori de avertizare luminoasă asupra intenției de traversare a pietonilor.	X	X	X
P12 Amenajarea de noi parcaje în zonele de interes(zona centrală, instituții, piețe etc)		X	
P13 Mărirea numărului locurilor de parcare din zonele de locuințe colective prin amenajarea parcarilor supraetajate, mecanizate			X
P14 Implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone pentru descongestionarea centrului municipiului(inclusiv dotarea cu automate de taxare), eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public.		X	
P15 Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor pentru biciclete pe strazile: Dunării – Kogălniceanu – Mărăști – Carpați – Republicii – Oltului – Gh. Doja – Sfântul Teodor – C.D. Gherea – Mihai Bravu, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapa I)		X	X
P16 Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor de biciclete pe străzile: Sfânta Vineri – Mărășești – Lt. Dogeanu – Bd. Comercial – I.L. Caragiale – Dorobanți – Belitori – Bd. Comercial, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapa II)		X	X
P17 Conectarea pistelor pentru biciclete cu zonele pietonale (de promenadă) din centrul municipiului Roșiorii de Vede.		X	
P18 Amenajarea parcarilor pentru biciclete în punctele de interes (centru, piață, gară, etc.) și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora	X	X	X
P19 Introducerea sistemului de BikeShare, sistem de închiriere biciclete cu posibilitatea închirierii din punctul A și returnării în punctul B		X	



P20 Amenajarea punctelor de informare a populației asupra noului sistem de BikeShare – circuit, regulament, obiective		X	
P21 Reabilitarea și amenajarea tortuarelor pentru a asigura o deplasare confortabilă și în condiții de siguranță		X	X
P22 Reamenajarea și revitalizarea traseelor pietonale (de ex. Str. Rahovei) și punerea în valoare a acestora prin dotare cu mobilier urban, amenajarea spațiilor verzi, modernizare sistem de iluminat public etc		X	
P23 Extinderea liniilor de transport în zonele ce nu au acces imediat la transportul public -cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială	X	X	X
P24 Modernizarea parcului auto al transportului public prin achiziționarea de autovehicule Hibrid și electrice pentru creșterea confortului utilizatorilor și atractivității asupra transportului public în comun		X	X
P25 Creșterea siguranței și atractivității mijloacelor de transport în comun prin dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video și internet wi-fi pentru utilizatorii transportului public		X	
P26 Amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, puncte de informare etc		X	
P27 Informatizarea sistemului de transport în comun în municipiul Roșiorii de Vede (prin oferirea informațiilor în timp real atât în mijloacele de transport cât și în stații, dezvoltare aplicații mobile etc)		X	
P28 Transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, facilitând accesul către mijloacele de transport public și încurajarea utilizării acestora prin creșterea atractivității	X	X	
P29 Realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord	X	X	
P30 Implementarea unui sistem comun de taxe de tip E-ticket /abonamente Smart ce pot fi utilizate pe toate mijloacele de transport în comun		X	
P31 Dotarea mijloacelor de transport în comun cu sisteme de validare a cartelelor Smart E-ticket		X	



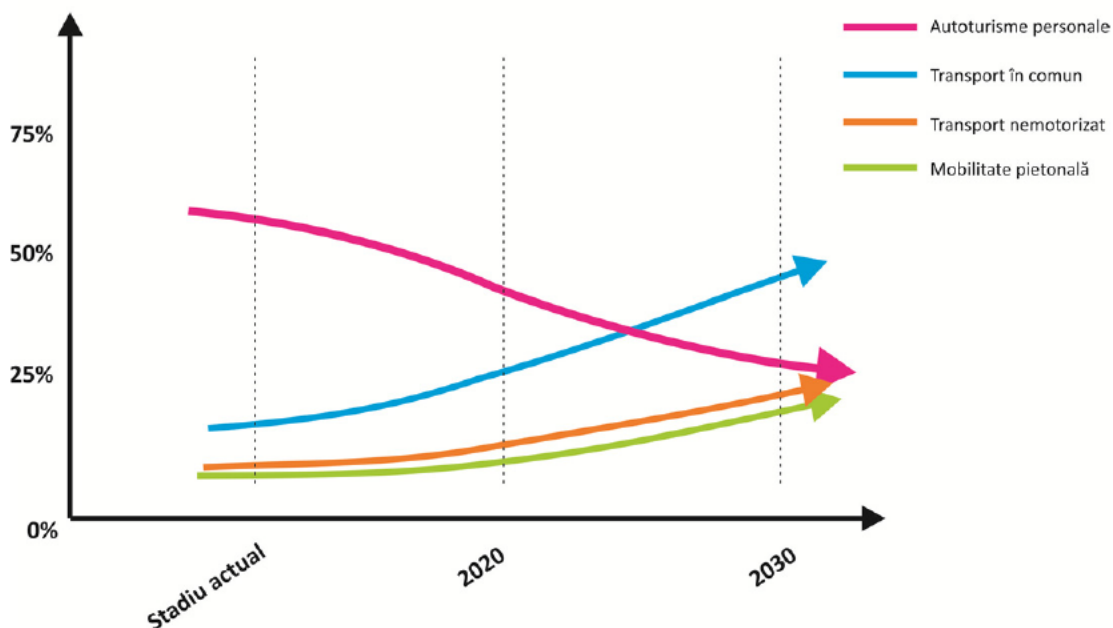
P32 Crearea unor puncte de informare a populației cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public (orar, rute, tarife, etc.)	X	X	
P33 Încurajarea achiziționării taximetrelor electrice, prin amplasarea și dotarea stațiilor de taxi cu stații de încărcare pentru autovehiculele electrice în municipiul Roșiorii de Vede		X	
P34 Modernizarea autobazei Roșiori Nord – Transurbana și amenajarea acesteia cu stații pentru încărcarea mijloacelor de transport electrice		X	
P35 Prelungirea Bulevardului Comercial și subtraversarea căii ferate în vederea fluidizării traficului de tranzit pe direcția Pitești	X	X	
P36 Crearea perdelei forestiere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial pentru a reduce poluarea fonică cauzată de transportul feroviar		X	X
P37 Amenajarea unor platforme logistice pe pe raza municipiului Roșiorii de Vede, mai exact în zona industrială cu acces din DN6 și zona gării Roșiori Est cu acces din Bulevardul Comercial		X	
P38 Încurajarea achiziționării mijloacelor de transport electrice și instalarea stațiilor de încărcare a automobilelor electrice pe arterele principale și în zonele de locuințe colective		X	X
P39 Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată pentru îmbunătățirea accesibilității (de ex. Cartier Cotorga) și siguranței locuitorilor		X	X
P40 Mărirea gradului de accesibilitate a cartierului Cotorga prin conectarea Str. Lunca Vezii cu Str. Sănătății, prelungirea Str. 1 Decembrie și amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată			X
P41 Plan de organizare a circulației în vederea optimizării circulației rutiere a municipiului Roșiorii de Vede.		X	
P42 Studiu cu privire la posibilitatea de extindere a sistemului de semaforizare existent și aplicare a sistemului inteligent management al traficului.		X	
P43 Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare la nivelul municipiului.	X	X	
P44 Dezvoltarea unor politici privind taxarea locurilor de parcare prin implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone.		X	



P45 Elaborarea studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate pentru acces facil la P&R[1] Gara Roșiori Nord și realizarea unei alternative de tranzit spre direcția Pitești.	X	X	
P46 Studii privind cererea de extindere a rețelei de transport public către zonele ce nu sunt deservite.		X	
P47 Studiu pentru transformarea gării Roșiori Nord în nod intermodal pentru creșterea accesibilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu.	X	X	
P48 Studiu privind realizarea unui sistem de parcare tip Park & Ride în partea de nord a gării Roșiori Nord.	X	X	
P49 Implementarea unui sistem de monitorizare și management al traficului, în intersecțiile din municipiu și înființarea unui centru de comandă și control.		X	
P50 Înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcărilor cu plată.		X	
P51 Înființarea unui departament care să analizeze fluxul transportului de marfă la nivel zonal, și să urmărească în permanență logistica și transportul de mărfuri din municipiu.	X	X	X
P52 Studiu privind oportunitatea realizării unor parteneriate publice-private pentru dezvoltarea parcurilor logistice	X	X	
P53 Crearea structurii de control pentru implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiorii de Vede.	X	X	X
P54 Organizarea unor campanii de informare, conștientizare și responsabilizare a locuitorilor asupra modificărilor aduse prin prezentul Plan de Mobilitate Urbană.	X	X	X



7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITATII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE



Figură 53 - Scenariu de utilizare a mijloacelor de transport în comun

	Stadiu actual	An 2020	An 2030
Utilizare transport în comun	19%	26%	35%
Utilizarea autoturismelor personale	59%	46%	29%
Utilizarea mobilității pietonale	10%	12%	15%
Utilizarea modului de transport nemotorizat	12%	16%	21%

Tabel 22 - Scenariu de utilizare a mijloacelor de transport în comun

7.1. Eficiență economică

Obiectivul creșterii performanței economice a rețelei de transport urmărește îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și marfă.



Municipiul Roșiorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



Categorie	Proiect	Cod	Cost (mil EUR)	Perioada de implementare	Sursa de finanțare
Transport în comun	Extinderea liniilor de transport în zonele ce nu au acces imediat la transportul public -cartierele Oltului, Cotorga, Sfânta Vineri, ANL, I.L.Caragiale și Zona industrială	P23		2016-2030	POR AXA 3.2
	Modernizarea parcului auto al transportului public prin achiziționarea de autovehicule hibrid și electrice pentru creșterea confortului utilizatorilor și atractivității asupra transportului public în comun	P24		2016-2025	POR AXA 3.2
	Creșterea siguranței și atractivității mijloacelor de transport în comun prin dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video și internet wi-fi pentru utilizatorii transportului public	P25		2016-2020	POR AXA 3.2, Bugetul Local
	Amenajarea și modernizarea stațiilor de transport public și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, puncte de informare etc	P26		2016-2020	POR AXA 3.2, Bugetul Local
	Informatizarea sistemului de transport în comun în municipiul Roșiorii de Vede (prin oferirea informațiilor în timp real atât în mijloacele de transport cât și în stații, dezvoltare aplicații mobile etc)	P27		2016-2020	POR AXA 3.2
	Transformarea și modernizarea gării Roșiori Nord în nod intermodal, facilitând accesul către mijloacele de transport public și încurajarea utilizării acestora prin creșterea atractivității	P28		2016-2030	POR AXA 3.2, AXA 6.1
	Dotarea mijloacelor de transport în comun cu sisteme de validare a cartelelor Smart E-ticket	P31		2016-2020	POR AXA 3.2
	Crearea unor puncte de informare a populației cu date necesare utilizării mijloacelor de transport public (orar, rute, tarife, etc.)	P32		2016-2020	POR AXA 3.2





Municipiul Roșiori de Vede
 Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
 J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



	Modernizarea autobazei Roșiori Nord – Transurbana și amenajarea acestora cu stații pentru încărcarea mijloacelor de transport electrice	P34		2016-2020	POR AXA 3.2
	Încurajarea achiziționării mijloacelor de transport electrice și instalarea stațiilor de încărcare a automobilelor electrice pe arterele principale și în zonele de locuințe colective	P38		2016-2025	POR AXA 3.2
	Implementarea unui sistem comun de taxare de tip E-ticket /abonamente Smart ce pot fi utilizate pe toate mijloacele de transport în comun	P30		2016-2020	POR AXA 3.2
	Studii privind cererea de extindere a rețelei de transport public către zonele ce nu sunt deservite.	P46		2016-2030	POR AXA 3.2
Mediu	Realizarea rigolelor și a șanțurilor pentru scurgerea apelor pluviale, aferente arterelor de circulație, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță, diminuarea poluării solului și a apelor de suprafață	P07		2016-2025	POR AXA 3.2, Bugetul Local
	Amenajarea vegetației de aliniament pentru a crea o barieră între traficul auto și cel pietonal în vederea creșterii calității aerului, siguranței și atractivității deplasărilor pietonale	P09		2016-2025	POR AXA 3.2, Bugetul Local
	Crearea perdelei forestiere de protecție de-a lungul căii ferate pe traseul Bulevardului Comercial pentru a reduce poluarea fonică cauzată de transportul feroviar	P36		2016-2025	POR AXA 3.2, Bugetul Local
	Încurajarea achiziționării taximetrelor electrice, prin amplasarea și dotarea stațiilor de taxi cu stații de încărcare pentru autovehiculele electrice în municipiul Roșiori de Vede	P33		2016-2030	POR AXA 3.2, Bugetul Local





Municipiul Roșiorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



Infrastructura velo	Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor pentru biciclete pe strazile: Dunării – Kogălniceanu – Mărăști – Carpați – Republicii – Oltului – Gh. Doja – Sfantul Teodor – C.D. Gherea – Mihai Bravu, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapă I)	P15		2016-2023	POR AXA 3.2, Bugetul Local
	Reorganizarea și modernizarea arterelor principale de circulație și amenajarea pistelor de biciclete pe străzile: Sfanta Vineri – Mărășești – Lt. Dogeanu – Bd. Comercial – I.L. Caragiale – Dorobanți – Belitori – Bd. Comercial, inclusiv semnalizare corespunzătoare și integrare în sistemul de management al traficului. (Etapă II)	P16		2018-2025	POR AXA 3.2, Bugetul Local
	Conectarea pistelor pentru biciclete cu zonele pietonale (de promenadă) din centrul municipiului Roșiorii de Vede.	P17		2016-2025	POR AXA 3.2
	Amenajarea parcărilor pentru biciclete în punctele de interes (centru, piață, gară, etc.) și încurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea acestora	P18		2016-2025	POR AXA 3.2
	Introducerea sistemului de BikeShare, sistem de închiriere biciclete cu posibilitatea închirierii din punctul A și returnării în punctul B	P19		2016-2025	POR AXA 3.2
	Amenajarea punctelor de informare a populației asupra noului sistem de BikeShare – circuit, regulament, obiective	P20		2016-2025	POR AXA 3.2
Infrastructura pietonala	Amenajarea circulațiilor pietonale pentru facilitarea accesului PMR: coborârea trotuarelor în dreptul trecerilor de pietoni la nivelul carosabilului, dotarea trecerilor de pietoni cu dale tactile și avertizare sonoră pentru nevăzători și amplasarea sistemelor cu senzori de avertizare luminoasă asupra intenției de traversare a pietonilor.	P11		2016-2025	POR AXA 3.2
	Reabilitarea și amenajarea tortuarelor pentru a asigura o deplasare confortabilă și în condiții de siguranță	P21		2016-2025	POR AXA 3.2





Municipiul Roșiorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



	Reamenajarea și revitalizarea traseelor pietonale (de ex. Str. Rahovei) și punerea în valoare a acestora prin dotare cu mobilier urban, amenajarea spațiilor verzi, modernizare sistem de iluminat public etc	P22		2016-2025	POR AXA 3.2
Infrastructura rutieră	Modernizarea și reconfigurarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect peste 17m (str. Dunării, str. Mărășești, str. Rahovei, str. M. Kogălniceanu, str. Carpați, str. Republicii, str. Oltului). (Recomandare configurare profil 18m_anexa 04)	P01		2016-2025	POR AXA 3.2
	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 14-17m. (Recomandare configurare profil 14-17m_anexa 04)	P02		2016-2025	POR AXA 3.2
	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 12-14m. (Recomandare configurare profil 12-14m_anexa 04)	P03		2016-2030	Fonduri nerambursabile, Bugetul Local
	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect între 10-12m.	P04		2016-2030	Fonduri nerambursabile, Bugetul Local
	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale pe arterele cu prospect <10m.	P05		2016-2030	Fonduri nerambursabile, Bugetul Local
	Dezvoltarea infrastructurii stradale în zonele de extindere a intravilanului pentru menținerea unei bune coerențe și a unui grad ridicat de accesibilitate în dezvoltarea municipiului.	P06		2018-2030	Fonduri nerambursabile, Bugetul Local





Municipiul Roșorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



	Îmbunătățirea signalisticii și refacerea marcajelor rutiere în vederea îmbunătății siguranței tuturor participanților la trafic de pe raza municipiului Roșorii de Vede	P08		2016-2025	Fonduri nerambursabile, Bugetul Local
	Fluidizarea traficului prin dezvoltarea sistemului de semaforizare existent și implementarea unui sistem inteligent de semaforizare	P10		2016-2025	POR AXA 3.2
	Prelungirea Bulevardului Comercial și subtraversarea căii ferate în vederea fluidizării traficului de tranzit pe direcția Pitești	P35		2016-2030	Fonduri nerambursabile, Bugetul Local
	Mărirea gradului de accesibilitate a cartierului Cotorga prin conectarea Str. Lunca Vezii cu Str. Sănătății, prelungirea Str. 1 Decembrie și amenajarea trecerilor la nivel cu calea ferată	P40		2016-2020	Fonduri nerambursabile, Bugetul Local
	Plan de organizare a circulației în vederea optimizării circulației rutiere a municipiului Roșorii de Vede.	P41		2016-2030	POR AXA 3.2
	Studiu pentru transformarea gării Roșiori Nord în nod intermodal pentru creșterea accesibilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu.	P47		2016-2020	POR AXA 3.2, AXA 6.1
	Studiu privind realizarea unui sistem de parcare tip Park & Ride în partea de nord a gării Roșiori Nord.	P48		2016-2020	POR AXA 3.2
Parcaje	Amenajarea de noi parcaje în zonele de interes (zona centrală, instituții, piețe etc)	P12		2016-2025	Buget local, fonduri nerambursabile





Municipiul Roșiorii de Vede
 Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
 J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



	Mărirea numărului locurilor de parcare din zonele de locuințe colective prin amenajarea parcarilor supraetajate, mecanizate	P13		2016-2025	Buget local, fonduri nerambursabile
	Implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone pentru descongestionarea centrului municipiului (inclusiv dotarea cu automate de taxare), eliberarea spațiului destinat pietonilor și încurajarea folosirii mijloacelor de transport public.	P14		2016-2025	POR AXA 3.2
	Realizarea unui sistem de parcare park & ride în zona gării Roșiori Nord	P29		2016-2030	POR AXA 3.2
	Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare la nivelul municipiului.	P43		2016-2030	Buget local, fonduri nerambursabile
	Dezvoltarea unor politici privind taxarea locurilor de parcare prin implementarea sistemului de taxare diferențiat pe zone.	P44		2016-2020	Bugetul local, POR AXA 3.2
Trafic de marfă	Înființarea structurii de gestionare a serviciilor de taxare a parcarilor cu plată.	P50		2016-2020	Bugetul local, fonduri nerambursabile
	Amenajarea unor platforme logistice pe raza municipiului Roșiorii de Vede, mai exact în zona industrială cu acces din DN6 și zona gării Roșiori Est cu acces din Bulevardul Comercial	P37		2016-2030	Parteneriat PP, Fonduri nerambursabile





Municipiul Roșiori de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



	Elaborarea studiului privind prelungirea Bulevardului Comercial prin subtraversarea căii ferate pentru acces facil la P&R[1] Gara Roșiori Nord și realizarea unei alternative de tranzit spre direcția Pitești.	P45		2016-2020	POR AXA 3.2
Siguranță	Studiu privind oportunitatea realizării unor parteneriate publice-private pentru dezvoltarea parcurilor logistice	P52		2016-2025	POR AXA 3.2
	Înființarea unui departament care să analizeze fluxul transportului de marfă la nivel zonal, și să urmărească în permanență logistica și transportul de mărfuri din municipiu.	P51		2016-2025	Bugetul local, POR AXA 3.2
	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată pentru îmbunătățirea accesibilității (de ex. Cartier Cotorga) și siguranței locuitorilor	P39		2016-2020	Bugetul local, POR AXA 3.2
	Studiu cu privire la posibilitatea de extindere a sistemului de semaforizare existent și aplicare a sistemului inteligent management al traficului.	P42		2016-2025	POR AXA 3.2
	Implementarea unui sistem de monitorizare și management al traficului, în intersecțiile din municipiu și înființarea unui centru de comandă și control.	P49		2016-2025	POR AXA 3.2
Cadru instituțional organizatoric	Crearea structurii de control pentru implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană a municipiului Roșiori de Vede.	P53		2016-2030	POR AXA 3.2
	Organizarea unor campanii de informare, conștientizare și responsabilizare a locuitorilor asupra modificărilor aduse prin prezentul Plan de Mobilitate Urbană.	P54		2016-2030	POR AXA 3.2

Tabel 23 – Clasificarea proiectelor pe obiective operaționale.

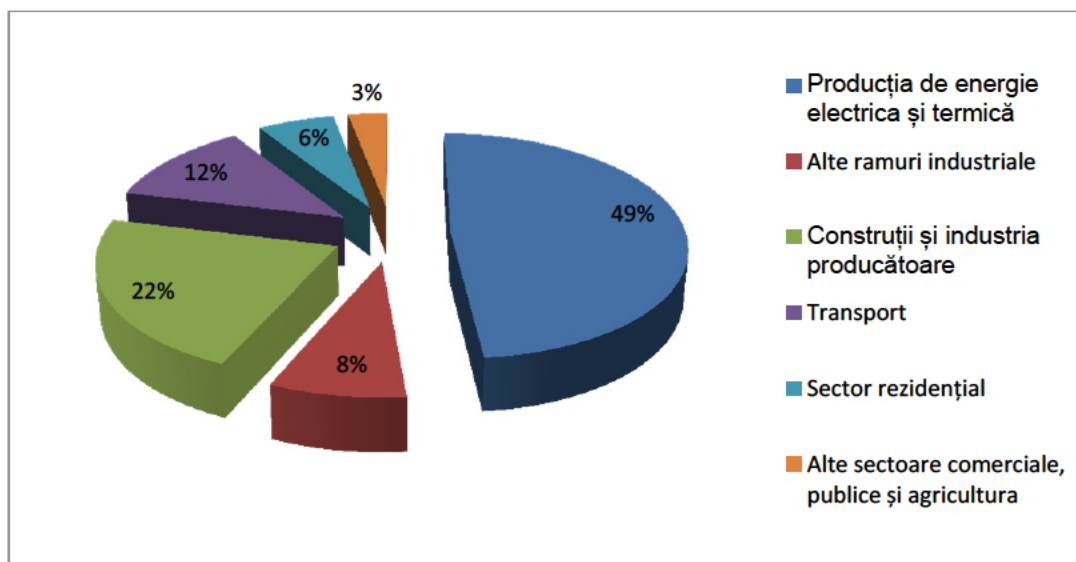




7.2. Impactul asupra mediului

Reducerea poluării atmosferice și fonice, a gazelor cu efect de seră și a consumului de energie reprezintă factorii ce generează o luptă la nivel mondial. Analizând cantitatea de CO₂ la nivelul Uniunii Europene s-a constatat că cea mai mare cantitate de este rezultată în urma producerii de energie electrică și termică.

În ceea ce privește ponderea emisiilor de CO₂ din România, generate de diferite sectoare de activitate, sectorul transporturilor se regăsește printre principalii trei factori poluanți, cu un procent de 13%, ceea ce relevă faptul că se numără printre domeniile asupra cărora este necesară implementarea unor măsuri și acțiuni de reducere a emisiilor de CO₂.



Figură 54 – Ponderea emisiilor de CO₂ pe sectoare de activitate în România, Sursa – International Energy Agency – IEA

O pondere semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) este reprezentată de sectorul transporturilor. De asemenea, acesta contribuie semnificativ și la poluarea mediului urban, prin poluarea aerului cu noxe și poluare fonică. Conform Master Planului General de Transport se estimează o creștere a gradului de motorizare cu aproximativ 5% pe an la nivelul țării până în anul 2020.

Prin Planul de Mobilitate Urbană al municipiului Roșiorii de Vede se impun următoarele măsuri ce au ca obiectiv strategic reducerea poluării cauzate de sistemul de transport :

- Înnoirea parcului auto al transportului public cu autovehicule electrice/hibrid;
- Abordarea conceptului de intermodalitate;
- Ierarhizarea circulațiilor și identificarea axelor majore, refacerea învelișului asfaltic și alinierea la nivel european a tuturor străzilor din municipiu;
- Amenajare trotuarelor și crearea unor trasee pietonale atractive;
- Realizarea rețelelor de piste pentru biciclete amenajate corespunzător;
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturismul personal, în favoarea transportului public și a mijloacelor de transport alternative.



Prin implementarea acestor masuri, prevăzute prin Planul de Mobilitate Urbană al municipiului Roșiorii de Vede, se urmărește reducerea emisiilor cu gaze cu efect de seră și a emisiilor poluante generate de sectorul transporturilor cu 25% pentru perioada de prognoză, 2016-2030.

7.3. Accesibilitate

Sistemul stradal al municipiului Roșiorii de Vede, satisface cerințele actuale de mobilitate la nivel cantitativ, dar nu și calitativ. Pentru optimizarea accesibilității în municipiu, este nevoie de dezvoltarea sistemului de transport în vederea facilitării accesului către destinațiile și serviciile principale și prin asigurarea unor opțiuni de transport pentru toți cetățenii.

Măsurile impuse prin Planul de Mobilitate Urbană urmăresc micșorarea timpilor de deplasare și sporirea gradului de accesibilitate către toate zonele municipiului.

În ceea ce privește conectivitatea la nivelul municipiului, se impun următoarele măsuri ce au ca obiectiv strategic creșterea gradului de accesibilitate pe raza municipiului Roșiorii de Vede:

- Extinderea rețelei de transport public către zonele ce nu sunt deservite;
- Amenajarea stațiilor și asigurarea accesului în condiții optime către acestea pentru toate tipurile de utilizatori;
- Abordarea conceptului de intermodalitate;
- Ierarhizarea circulațiilor și identificarea axelor majore;
- Amenajarea de noi parcaje;
- Amenajarea corespunzătoare a trotuarelor prin crearea unui traseu pietonal atractiv;
- Realizarea rețelelor de piste pentru biciclete;
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturismul personal, în favoarea transportului public și a mijloacelor de transport alternative.

7.4. Siguranță

Unul dintre aspectele principale vizate de către Planul de Mobilitate urbană este siguranța participanților la trafic. Impactul actual al mobilității în ceea ce privește siguranța utilizatorilor este evaluat cu ajutorul următorilor indicatori: numărul de accidente și numărul de victime. Principalul factor care favorizează creșterea numărului de accidente este starea degradată a infrastructurii rutiere, urmată de accesibilitate și vizibilitate scăzută, marcaje necorespunzătoare și trasee pietonale subdezvoltate.

Siguranța rutieră depinde și de factorii instituționali, de calitatea culegerii și interpretării datelor privind cauzele riscurilor rutiere, de cooperarea dintre instituții privind elaborarea unor măsuri de eliminare a riscurilor și de creștere a siguranței participanților la trafic.

În acest subcapitol, se impun următoarele măsuri ce au ca obiectiv strategic creșterea gradului de siguranță a participanților la trafic:



- Înnoirea parcului auto al serviciului de transport public cu vehicule electrice/hibride, dotate cu podea joasă pentru a permite accesul persoanelor cu mobilitate redusă și transportarea acestora în siguranță;
- Instalarea sistemelor de supraveghere video;
- Abordarea conceptului de intermodalitate;
- Ierarhizarea circulațiilor și identificarea axelor majore;
- Amenajarea de noi parcaje;
- Amenajarea trotuarelor prin crearea unui traseu pietonal atractiv pentru favorizarea deplasărilor pietonale;
- Implementarea unui sistem de semnalizare a trecerilor de pietoni alimentate de panouri solare, cu semnale sonore pentru nevăzători și senzori de avertizare a participanților la trafic asupra intenției de traversare a pietonilor;
- Modernizarea semnalisticii rutiere în vederea creșterii siguranței în trafic a bicicliștilor prin marcaje, semnalizare corespunzătoare și integrarea acestora în sistemul de management al traficului;
- Restricționarea transportului de marfă;

7.5. Calitatea vieții

Calitatea vieții este influențată în mod direct de sectorul transporturilor și de modificările aduse acestuia. Indicatorii prezentați în subcapitolele anterioare – impactul rețelei de transport asupra mediului, accesibilitatea, siguranța cetățenilor și eficiența economică, rezează strânsă legătură între mobilitate și calitatea vieții locuitorilor.

Măsurile prezentate în Planul de Mobilitate Urbană privind îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din mediul urban urmăresc:

- Creșterea gradului de sustenabilitate prin promovarea transportului nemotorizat;
- Reducerea gradului de poluare și disconfort cauzat de sistemul de transport – emisii noxe, poluare fonica (zgomot), vibrații;
- Fluidizarea traficului;
- Creșterea accesibilității;
- Creșterea siguranței participanților la trafic.



Municipiul Roșiorii de Vede
Str. Dunării Nr. 58, Județul Teleorman
www.primariarosioriidevede.ro
postmaster@primariarosioriidevede.ro

SQUARE ART STUDIO
J13/2350/2013
www.squareartstudio.ro
office@squareartstudio.ro



ANEXE

