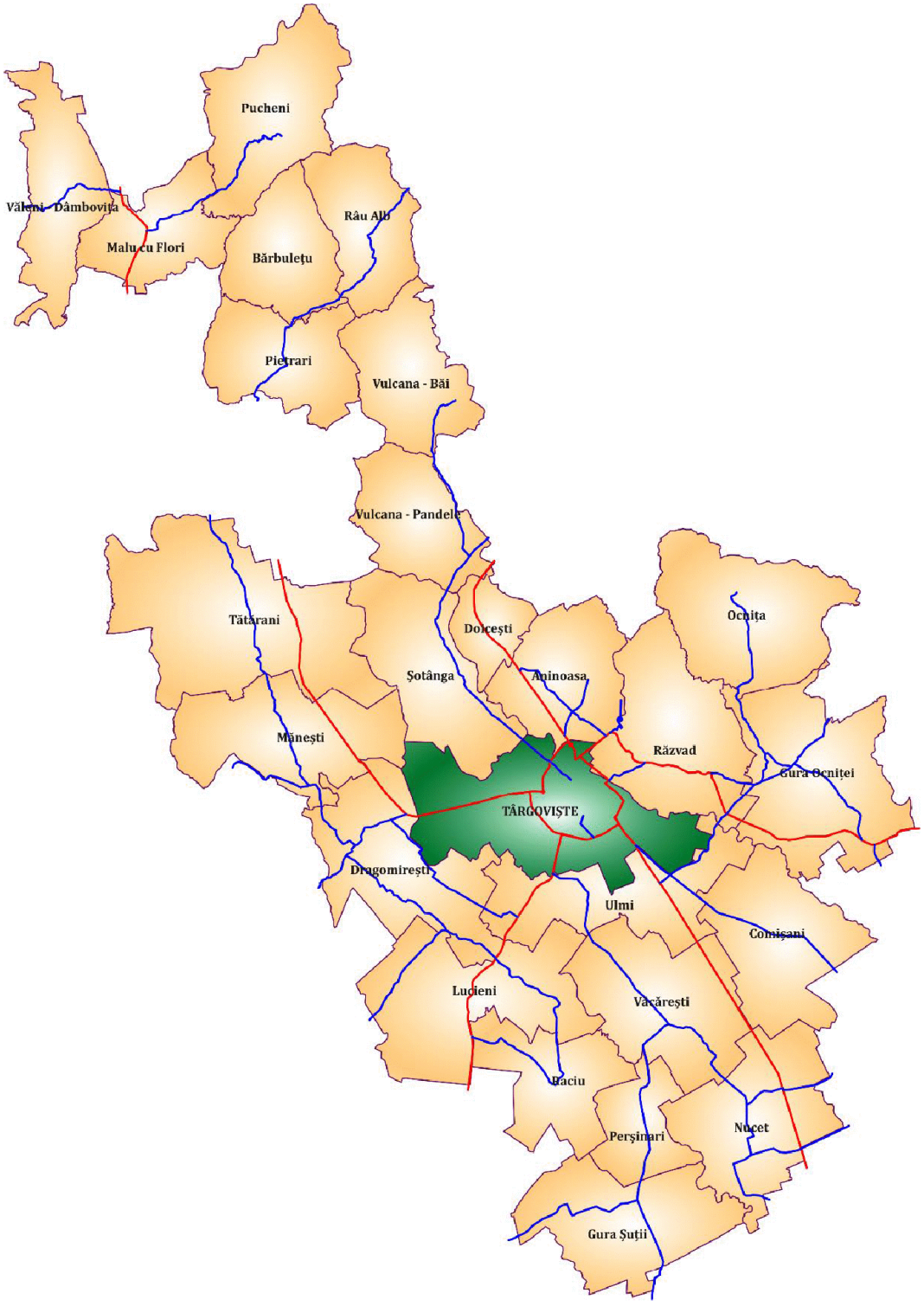
MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

PENTRU

MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE 2021-2030



Beneficiar: **MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

2022

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
PENTRU MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE 2021-2030

Contract de Servicii
Nr. 35896 din 13.10.2020

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

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

Beneficiar: MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE

Str. Revoluției, Nr. 1-3, Târgoviște, Jud. Dâmbovița, România

Tel.: 0245 611 222 Fax: 0245 217 951 E-mail: primarulmunicipiuluitargoviste@pmtgv.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

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

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



CUPRINS

ETAPA I a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC 7

1. INTRODUCERE 8

1.1. Scopul și rolul documentației 8

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială 15

1.2.1. Cadrul european 17

1.2.2. Cadrul național 27

1.2.3. Cadrul regional 40

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale 45

1.3.1. Planuri Urbanistice Generale 45

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT 49

1.4.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2014 - 2020 49

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. pentru Municipiul Târgoviște 61

2. ANALIZA SITUAŢIEI EXISTENTE 64

2.1. Contextul socio-economic 64

2.1.1. Date demografice 64

2.1.2. Date economice 72

2.1.3. Indicele de motorizare 92

2.2. Reţeaua stradală 96

2.3. Transport public 117

2.3.1. Transport public local 117

2.3.2. Transport public judeţean prin servicii regulate 126

2.3.3. Transport public interjudeţean prin servicii regulate 129

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi 130

2.3.5. Transport feroviar 132

2.4. Transport de marfă 138
2.5. Mijloace alternative de mobilitate 143
2.6. Managementul traficului 150
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate 152
2.7.1. Zona Centrală 153
2.7.2. Zona Gării Târgoviște 155

3. MODELUL DE TRANSPORT 158
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului 158
3.2. Colectarea de date 160
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare 161
3.2.2. Date privind volumele de trafic 165
3.2.3. Anchete Origine – Destinație 173
3.2.4. Date privind timpii de parcurs 175
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport 180
3.4. Cererea de transport 183
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor 185
3.4.2. Distribuția pe destinații 186
3.4.3. Alegerea modală 187
3.4.4. Distribuția pe itinerarii 188
3.5. Calibrarea și validarea datelor 198
3.6. Prognoze 201
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz 217

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII 221
4.1. Eficiența economică 222
4.2. Impactul asupra mediului 228
4.2.1. Emisii de substanțe poluante 231
4.2.2. Zgomot 233
4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră 235
4.3. Accesibilitate 239
4.4. Siguranță 244
4.5. Calitatea vieții 249

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE 252
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale 252
5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor 259

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE 268
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport 269
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale 278
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale 280
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale 281
6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană 281
6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință 282
6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate 288

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE 290
7.1. Eficiența economică 290
7.2. Impactul asupra mediului 291
7.3. Accesibilitate 292
7.4. Siguranță 296
7.5. Calitatea vieții 297

ETAPA a II-a a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL 298

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG 299
1.1. Cadrul de prioritizare 299
1.2. Prioritățile stabilite 300

2. PLANUL DE ACȚIUNE 315
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale 316
2.2. Transport public 317
2.3. Transport de marfă 320
2.4. Mijloace alternative de mobilitate 320
2.5. Managementul traficului 321

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate 323
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare 324
2.8. Aspecte instituționale 324

ETAPA a III-a a P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 325

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 326

2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D. 329

ANEXE 331

ANEXA 1. PORTOFOLIUL DE PROIECTE AFERENT PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE 2021-2030 331

ETAPA I

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

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

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

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

[1] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20200701-1

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

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare şi management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Zonei Urbane Funcţionale a Municipiului Târgoviște (ZUF Târgoviște), urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătăţirea indicatorilor de mobilitate pe termen mediu, până la nivelul anului 2030. Totodată, planul stabileşte mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă şi revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiţionale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetăţenilor şi a tuturor părţilor interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranţă etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică şi între autorităţile învecinate.

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru ZUF Târgoviște şi ţine cont de costurile și beneficiile sociale, prin "internalizarea costurilor externe". Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul oraşului în cadrul PMUD este centrată pe cetăţeni. Cetăţenii Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Târgoviște, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienţi, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluţiei, realizarea planului de mobilitate urbană durabilă însemnând "***Planificare pentru Oamenii din Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște".***

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

documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

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

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

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

În acest context, PMUD pentru Municipiului Târgoviște va avea un rol esențial în accesarea finanțării din fonduri nerambursabile prin mecanisme de finanțare care vor fi disponibile în exercițiul financiar 2021-2027, precum și în următoarele. Prin implementarea măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea problemelor identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2021-2030.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de localitățile cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște – municipiul Târgoviște și comunele Aninoasa, Bărbulețu, Comișani, Doicești, Dragomirești, Gura Ocniței, Gura Șuții, Lucieni, Malu cu Flori, Mănești, Nucet, Ocnița, Perșinari, Pietrari, Pucheni, Raciu, Râu Alb, Răzvad, Șotânga, Tătărani, Ulmi, Văcărești, Văleni-Dâmbovița, Vulcana-Băi și Vulcana-Pandele din județul Dâmbovița, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia a României (figura 1.1). Alegerea arealului acoperit de PMUD pentru Municipiul Târgoviște s-a realizat ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul învecinat. De asemenea, la alegerea arealului selectat al PMUD s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor, precum și de considerente legate de utilizarea teritoriului.

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște este de îmbunătățire a accesibilității în zona urbană și periurbană, precum și de dezvoltare a mobilității durabile și a unor servicii de transport de calitate ridicată.

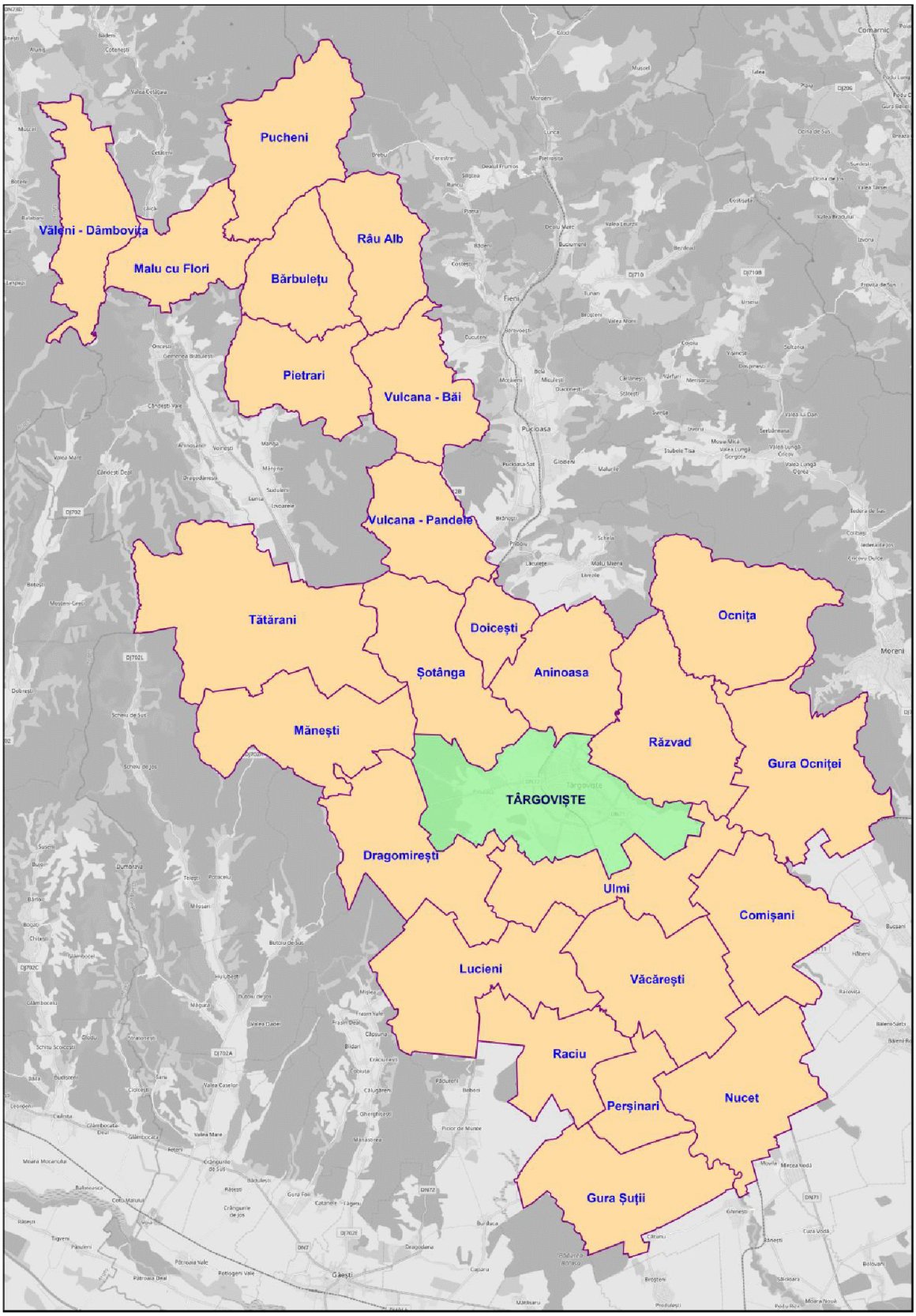


Figura 1.1. *Arealul PMUD pentru Municipiul Târgoviște.*

PMUD pentru Municipiul Târgoviște urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- → **Eficiența economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini desfășurarea activităților economice în ZUF Târgoviște, în condiții de dezvoltare durabilă;
- → **Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de substanțe poluante, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- → **Accesibilitate și conectivitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- → **Siguranță și securitate** - sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidentele rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- → **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în localitățile cuprinse în ZUF Târgoviște.

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

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

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Zonele urbane au cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale

și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, apariţia locurilor de muncă, creşterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalităţi precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spaţiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a Zonei Urbane Funcţionale a Municipiului Târgoviște, care să asigure calitatea de localitate model din punct de vedere al durabilităţii. Reprezintă un plan de lucru care urmăreşte schimbări ale comportamentului de deplasare al cetăţenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât aceştia să îşi recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște reprezintă instrumentul de planificare şi management pe care autorităţile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calităţii mediului, a competitivităţii şi siguranţei, prin conturarea de politici sectoriale integrate şi măsuri privind întărirea cooperării instituţionale, managementul mobilităţii orientat pe cerere și ITS (sisteme inteligente de transport), conectivitatea și coerența în transport, multimodalitatea şi promovarea transportului public de călători, noduri de transport ecologice şi durabile, sinergii între măsurile de îmbunătăţire a siguranţei si securităţii, integrarea mobilităţii cu planificarea urbană, logistica urbană. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor şi ţintelor, alegerea politicilor şi a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea şi evaluarea, precum şi identificarea lecţiilor învăţate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște cuprinde acțiuni grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. ***Intervenții majore asupra rețelei stradale*** – sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe;
2. ***Transport public*** – planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului);
3. ***Transport de marfă*** – prezintă măsuri de translatare către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum zgomot, emisiile de CO_2, emisiile de substanțe poluante);

4. ***Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate*** – planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Dezvoltarea infrastructurii velo și amenajarea de trasee pietonale ia în considerare și alte opțiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. Cu scopul creșterii gradului de siguranţă a circulaţiei sunt propuse campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor;
5. ***Managementul traficului*** – element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD pentru Municipiul Târgoviște acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului;
6. ***Zone cu nivel ridicat de complexitate*** – complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației, astfel încât să se asigure accesibilitate şi siguranţă pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale);
7. ***Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare*** – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;
8. ***Aspecte instituționale*** – sunt propuse intervenții pentru monitorizarea implementării planului de acțiune și pentru aplicarea legislației europene și naționale în domeniul transporturilor.

Analiza efectelor mobilității propuse este realizată prin dezvoltarea scenariului "A face ceva". Costurile necesare acoperirii în întregime a măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse în cadrul scenariului preferat pentru perioada 2022-2030 sunt de 191.572.800 Euro (Anexa 1).

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

În legislaţia naţională, conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, **P**lanul de **M**obilitate **U**rbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităţilor din zona periurbană / metropolitană cu nevoile de mobilitate şi transport ale persoanelor, bunurilor şi mărfurilor. Conform articolului 46, planul urbanistic general cuprinde piese scrise şi desenate cu privire la:

a) diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluţiei istorice, precum şi a previziunilor economice şi demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică, socială şi culturală, de amenajare a spaţiului, de mediu, locuire, transport, spaţii şi echipamente publice şi servicii;

b) strategia de dezvoltare spaţială a localităţii;

c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;

d) planul de acţiune pentru implementare şi programul de investiţii publice;

e) planul de mobilitate urbană.

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

- Planul de mobilitate urbană are ca ţintă principală îmbunătăţirea accesibilităţii localităţilor şi a relaţiei între acestea, diversificarea şi utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic şi de mediu, precum şi buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate şi transport;
- Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport, incluzând transportul public şi privat, de marfă şi pasageri, motorizat şi nemotorizat, în mişcare sau în staţionare;
- P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială iniţiatoare şi poate fi realizat şi pentru teritoriul unităţilor administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate;
- Pe baza referatelor elaborate de structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului şi urbanismului şi de structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei şedinţe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului şi urbanism, Comisia de circulaţii/Comisia de siguranţă rutieră şi fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor judeţene, şi se aprobă de către consiliile locale. În situaţia în care P.M.U. a

fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităţilor administrativ-teritoriale, documentaţia se avizează de către acestea şi se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competenţă în statut;

→ Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG şi P.M.U., acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autorităţile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;

→ Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilităţii pentru persoane şi marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populaţiei şi locuinţelor şi din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială şi la nivel de unitate teritorială de referinţă, necesare în vederea realizării prognozei distribuţiei în profil spaţial a populaţiei şi locurilor de muncă, precum şi prin:

- *efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1,0 % din total populație);*
- *realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;*
- *realizarea anchetelor privind originea/ destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.*

→ P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă, în toate etapele de elaborare fiind consultaţi toţi actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societăţii civile, operatori de transport public și agenţi economici din teritoriul studiat, care au potenţial major de atragere și generare a traficului;

→ P.M.U. are rolul de planificare şi modelare a mobilităţii în raport cu nevoile şi prioritățile de dezvoltare spaţială de la nivelul unităţii administrativ-teritoriale şi urmăreşte următoarele 5 obiective:

- *îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;*
- *reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;*
- *asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/ periurbane;*
- *asigurarea unui mediu sigur pentru populație;*
- *asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru cele cu dizabilități.*

→ P.M.U. utilizează măsuri organizaţionale, operaţionale şi de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerare următoarele arii de intervenţie:

- *corelarea modurilor de transport cu densitatea urbană;*

- *crearea unor artere ocolitoare localităţilor şi închiderea inelelor rutiere principale;*
- *promovarea şi crearea reţelelor de infrastructuri şi servicii pentru bicicliști şi pentru trafic nemotorizat;*
- *reorganizarea arterelor de circulaţie în raport cu cerinţele de trafic, cu cerinţele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate şi cu exigenţe de calitate a spaţiului urban;*
- *organizarea staţionării şi a infrastructurilor de staţionare;*
- *organizarea intermodalităţii şi a polilor de schimb intermodal;*
- *stabilirea zonelor cu restricţii de circulaţie (limitări ale vitezei, limitări şi/sau taxări ale accesului, restricţionarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor nemotorizate etc.);*
- *restructurarea mobilităţii în zonele centrale istorice şi în zona gărilor, autogărilor şi aerogărilor;*
- *dezvoltarea reţelelor de transport public;*
- *valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) şi integrarea acestora în reţeaua majoră de transport public de la nivelul localităţilor şi al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;*
- *dezvoltarea de politici şi infrastructură pentru a susţine siguranţa pietonilor;*
- *îmbunătăţirea condiţiilor pentru transport şi pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri şi a logisticii urbane;*
- *utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare şi pentru transportul public.*

În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD pentru Municipiul Târgoviște, al cărui areal acoperă Zona Urbană Funcţională, se corelează cu alte documente de planificare spațială relevante, la nivelurile european, național, regional și local. Planul de mobilitate întocmit susține politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și restricțiile legale.

1.2.1. Cadrul european

Cunoscându-se faptul că transportul urban este un important consumator de energie și emițător de gaze poluante și cu efect de seră, se poate sublinia că zonele urbane joacă un rol esențial în atingerea obiectivelor privind îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumate de Comisia Europeană prin documentele publicate. Potrivit acestor documente, o abordare strategică presupune integrarea politicilor de planificare a transporturilor cu alte politici sectoriale, cum ar fi protecția mediului, amenajarea teritoriului, locuințe, aspectele sociale ale accesibilităţii și mobilităţii, precum și

dezvoltarea economică. Documentele cheie care fac referire la planificarea mobilității urbane la nivel european sunt prezentate în ordine cronologică în tabelul următor.

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

Anul	Document / Program
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – "Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane"
2009	Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană
2010	Strategia Europa 2020 – "O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii"
2011	Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor"
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele"
2013	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă
2017	Europa în mișcare – O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți
2019	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua
2020	Pactul verde european
2020	Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

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

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

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

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a oraşelor şi accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calităţii vieţii şi cu protecţia mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei "noi culturi a mobilităţii urbane" se va putea realiza prin îmbunătăţirea cunoştinţelor referitoare la mobilitatea durabilă și îmbunătăţirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

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

Recomandările prevăzute în Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană reprezintă rezultatul feedback-ului primit de la părţile interesate pe parcursul consultărilor publice ale celor două documente care îl preced şi oferă un pachet cuprinzător de sprijin pentru a ajuta autoritățile locale, regionale și naționale pentru atingerea obiectivelor de durabilitate mobilității urbane. În cadrul acestui document se face referire la ***planuri de mobilitate urbană durabilă***.

Pe lângă provocările generate de sectorul transporturilor, respectiv abordarea unui transport durabil din punct de vedere al protecţiei mediului (poluare atmosferică, emisii de CO_2 și zgomot) și al competitivității economice (prin reducerea nivelului congestiei), documentul recunoaște, de asemenea, ca priorități sănătatea cetăţenilor, nevoile persoanelor vârstnice, ale celor cu handicap și ale familiilor acestora, precum și coeziunea socială, în general. Aceste provocări se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:

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

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

→ Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

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

→ Tema 2 – Centrarea pe cetăţeni

- *Acțiunea 4 - O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban*

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

→ Tema 3 – Transport urban mai ecologic

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

→ Tema 4 – Consolidarea finanțării

- *Acțiunea 14 - Optimizarea surselor de finanțare existente*
- *Acțiunea 15 - Analiza nevoilor de finanțare viitoare*

→ Tema 5 –Schimbul de experiență și de cunoștințe

- *Acțiunea 16 – Actualizarea datelor și a statisticilor*
- *Acțiunea 17 - Crearea unui observator al mobilității urbane*
- *Acțiunea 18 - Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații*

→ Tema 6 – Optimizarea mobilității urbane

- *Acțiunea 19 - Transportul urban de marfă*
- *Acțiunea 20 - Sistemele inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană*

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

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

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

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

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

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

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

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO_2 generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condiţiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la reţelele de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanțială a parcului de autovehicule, astfel:

- → ***Înjumătățirea*** *utilizării autovehiculelor "alimentate în mod convențional" în transportul urban până în* ***2030; dispariția*** *lor progresivă din orașe până în* ***2050****;*
- → *Implementarea unei* ***logistici urbane practic lipsite de CO_2*** *în marile aglomerări urbane până în* ***2030****;*

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

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

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

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

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

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

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituţiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte şi mai bine coordonate. Anexa acestui document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experţi în mobilitate durabilă şi factori interesaţi la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privinţa principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanţele individuale ale statelor membre şi ale zonelor urbane.

«Este necesară o schimbare radicală:

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

1.2.1.6. Linii directoare pentru dezvoltarea şi implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

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

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

«Spre deosebire de abordările tradiţionale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetăţenilor şi a tuturor părţilor interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate şi între autorităţile învecinate».

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilităţii urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană au reunit părți interesate și experți cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilității urbane durabile contribuie la creșterea calității vieții și este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puțin poluante, precum și transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri. Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câștigat importanță deosebită pe scena europeană, diferențierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Publicarea celei de a doua ediție a Liniilor Directoare Europene pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) marchează o etapă importantă în adoptarea unei noi culturi de planificare în Europa. Această revizuire cuprinzătoare a primei ediții din 2013 utilizată la scară largă, are ca scop integrarea dezvoltărilor dinamice în multe domenii ale mobilității urbane și a unei bogate experiențe a ultimilor ani în implementarea conceptului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile la nivelul orașelor din Uniunea europeană. În acest context, Comisia a inițiat în 2018 procesul de actualizare a liniilor directoare a PMUD pentru a se asigura că reflectă mai bine tendințele cele mai recente în materie de mobilitate, tehnologie și societate, toate afectând peisajul schimbării mobilității. Cele patru faze ale planificării mobilității urbane durabile sunt evidențiate în figura următoare.



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

1.2.1.9. Pactul verde european

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

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

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

1.2.1.10. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

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

- → Stimularea adoptării **vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon** și a infrastructurii aferente – de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte publice de încărcare până în 2030;
- → Crearea de **aeroporturi și porturi cu emisii zero** – de exemplu, prin noi inițiative de promovare a combustibililor sustenabili în sectorul aviației și în cel maritim.
- → Realizarea unei **mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză și dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani;
- → **"Înverzirea" transportului de marfă** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050;
- → **Tarifarea carbonului și oferirea de stimulente mai bune utilizatorilor** – de exemplu, prin aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă și eficientă în întreg sectorul transporturilor;
- → Transformarea **mobilității multimodale conectate și automatizate** în realitate - de exemplu, oferind pasagerilor posibilitatea să cumpere bilete pentru călătorii multimodale și asigurând o trecere fără probleme a mărfurilor de la un mod de transport la altul;
- → Stimularea **inovării și a utilizării datelor și a inteligenței artificiale** (IA) pentru o mobilitate mai inteligentă – de exemplu, acordând un sprijin deplin implementării dronelor și a aeronavelor fără pilot la bord, precum și altor acțiuni care vizează construirea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea.

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

- → Până în 2030:
  - *cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero vor fi în exploatare pe drumurile europene;*
  - *100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;*
  - *traficul feroviar de mare viteză se va dubla la nivelul întregii Europe;*
  - *călătoriile colective programate pentru deplasări cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punct de vedere al carbonului;*
  - *mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă;*
  - *navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*
- → Până în 2035:
  - *aeronavele de mare capacitate cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*
- → Până în 2050:

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

1.2.2. Cadrul național

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

Tabelul 1.3. *Documente strategice sectoriale – nivel național.*

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

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

În anul 2013 Guvernul României a aprobat *"Strategia națională privind schimbările climatice 2013–2020"*, care prevede atât componente de adaptare, cât şi de atenuare. Măsurile de reducere sunt elaborate pentru următoarele sectoare economice: energie, transport, procese industriale; solvenţi şi utilizarea de alte produse; agricultură; folosinţa terenurilor, schimbarea folosinţei terenurilor şi silvicultură; managementul deşeurilor. Componenta de adaptare a Strategiei enumeră 13 sectoare prioritare pentru monitorizarea impacturilor schimbărilor climatice: industrie; agricultură şi pescuit; turism; sănătate publică; infrastructură, construcţii şi planificare urbanistică; transport; resurse de apă; păduri; energie; biodiversitate; asigurări; activităţi recreative; educaţie. În cadrul acestei componente sunt identificate şi măsurile de adaptare care să orienteze elaborarea de politici pentru sectoarele sus-menţionate. Acestea includ:

- integrarea măsurilor de adaptare la efectele schimbărilor climatice în momentul implementării şi modificarea legislaţiei şi politicilor actuale şi viitoare;
- revizuirea tuturor strategiilor şi programelor naţionale astfel încât să includă cerinţele de modificare a politicilor sectoriale;
- creşterea nivelului de conştientizare publică şi dezvoltarea comunicării pentru implementarea măsurilor de adaptare la nivel local.

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

La elaborarea strategiei s-a avut în vedere procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în scopul atingerii obiectivelor naţionale asumate şi adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ţinând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice şi de documentele relevante elaborate la nivel european şi menţionate anterior, precum şi de experienţa şi cunoştinţele dobândite în cadrul unor acţiuni de colaborare cu parteneri din străinătate şi instituţii internaţionale de prestigiu.

1.2.2.2. Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020

În anul 2013 a fost publicată versiunea draft a *"Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională"*, potrivit căreia Regiunile de Dezvoltare reprezintă cadrul pentru elaborarea, implementarea, monitorizarea şi evaluarea politicilor de dezvoltare regională, inclusiv a strategiilor de dezvoltare regională şi a programelor de coeziune economică şi socială. La stabilirea obiectivelor acestei strategii s-a urmărit corelarea cu obiectivele europene privind creşterea

competitivităţii regiunilor şi promovarea echităţii prin prevenirea marginalizării zonelor cu probleme de dezvoltare economică şi socială. Astfel, obiectivul general este:

«Îmbunătăţirea continuă a calităţii vieţii, prin asigurarea bunăstării, protecţiei mediului şi coeziunii economice şi sociale pentru comunităţi sustenabile capabile să gestioneze resursele în mod eficient şi să valorifice potenţialul de inovare şi dezvoltare echilibrată economică şi socială al regiunilor».

Pentru atingerea obiectivului general au fost propuse şapte obiective specifice, care sprijină dezvoltarea şi integrarea economiilor regionale, prin susţinerea oraşelor şi prin încurajarea tuturor iniţiativelor de dezvoltare, menite să sprijine relaţiile dintre judeţele învecinate:

- *Creşterea rolului şi funcţiilor oraşelor şi municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiţii care să sprijine creşterea economică, protejarea mediului, îmbunătăţirea infrastructurii edilitare urbane şi coeziunea socială;*
- *Creşterea eficienţei energetice în sectorul public şi/sau rezidential pentru a contribui la reducerea cu 20% a emisiilor de CO_2 în conformitate cu Strategia Europa 2020;*
- *Creşterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătăţirea mobilităţii regionale şi asigurarea serviciilor esenţiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă şi inclusivă;*
- *Regenerarea zonelor defavorizate şi stimularea incluziunii sociale a comunităţilor marginalizate, prin crearea premiselor necesare pentru asigurarea serviciilor esenţiale şi condiţiilor decente de trai;*
- *Creşterea economiilor regionale prin dezvoltarea infrastructurii specifice inovării şi cercetării, precum şi stimularea competitivităţii IMM-urilor;*
    - *Stimularea dezvoltării competitive şi durabile a turismului la nivel regional şi local prin valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, cu potenţial turistic şi crearea/ modernizarea infrastructurii specifice de turism;*
    - *Protecţia şi îmbunătăţirea mediului prin creşterea calităţii serviciilor de apă, reabilitarea siturilor industriale poluate şi abandonate şi luarea unor măsuri de prevenire a riscurilor şi creştere a capacităţii de intervenţie în situaţii de urgenţă.*

1.2.2.3. Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020

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

Acordul de parteneriat vizează următoarele provocări și prioritățile aferente:

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

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

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

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

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

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

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

1.2.2.5. Programul Operațional Regional 2014 - 2020

Programul Operațional Regional 2014-2020 asigură continuitatea viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, prin completarea și dezvoltarea direcțiilor și priorităților regionale conținute în PND și CSNR 2007–2013 și implementate prin POR 2007–2013, precum și prin alte programe naționale. Această abordare are la bază una dintre principalele recomandări ale Raportului de evaluare ex-ante POR 2007–2013, în care se afirmă că pe termen lung obiectivul global al politicii de dezvoltare regională va putea fi atins dacă se urmăresc în continuare prioritățile majore de dezvoltare stabilite în perioada 2007-2013. Totodată, programul include o serie de priorități de investiții care asigură convergența cu Strategia Uniunii Europene pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, precum și cu scopul specific al Fondului European de Dezvoltare Regională, în conformitate cu obiectivele Tratatului, în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială. Astfel, Programul Operațional Regional 2014-2020 abordează toate provocările pentru dezvoltare identificate în Acordul de Parteneriat elaborat pentru România (și aprobat în data de 6 august 2014), adresând 9 din cele 11 Obiective tematice formulate în Strategia UE 2020.

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

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

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

Îmbunătățirile în **infrastructura conectivă** la nivel regional nu conduc în mod automat la o mai intensă creștere economică, dar facilitează creșterea și dezvoltarea economică la nivel regional, asigurând în același timp accesul la servicii din zona educației și sănătății. Totodată,

condițiile minime infrastructurale reprezintă o premiză esențială pentru calitatea vieții. Investițiile destinate infrastructurii de transport au ca scop, în primul rând, îmbunătățirea accesibilității înspre și dinspre regiuni și creșterea mobilității regionale, pentru a se putea valorifica cât mai bine oportunitățile oferite de TEN-T și sporirea contribuției acestor regiuni la creșterea comerțului intern și internațional.

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

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

1.2.2.6. Master Planul General de Transport al României

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

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

Propunerile de dezvoltare a reţelei majore de transport din zona de influenţă a PMUD pentru Municipiul Târgoviște se încadrează în prevederile strategice şi în politica naţională care se regăsesc în Master Planul General de Transport al României pentru orizontul de timp considerat.

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

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

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

1.2.2.8. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

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

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

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

- → Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context;
- → Eradicarea foamei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi sustenabile;
- → Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă;
- → Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți;
- → Realizarea egalității de gen și întărirea rolului femeilor și al fetelor în societate;
- → Asigurarea disponibilității și gestionării durabile a apei și sanitație pentru toți;
- → Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern;

- → Promovarea unei creșteri economice susținute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți;
- → Construirea unor infrastructuri reziliente, promovarea industrializării, durabile și încurajarea inovației;
- → Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și între țări;
- → Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- → Asigurarea unor modele de consum și producție durabile;
- → Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor;
- → Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
- → Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;
- → Promovarea unor societăți pașnice și inclusive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile;
- → Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

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

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

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

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

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

- *Dezvoltarea capacităților de cercetare, dezvoltare și inovare atât pentru organizațiile de cercetare (institute de cercetare și insituții de învățământ superior), cât și pentru întreprinderi;*
- *Utilizarea digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al guvernelor;*
- *Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor;*

- *Intervenții în cercetarea din domeniul medical;*
- *Intervenții pentru digitalizare în domeniul medical.*

→ *Obiectivul de Politică 2: O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon, în tranziție spre o economie fără emisii și rezilientă, prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a reducerii impactului asupra schimbărilor climatice și adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prin acest obiectiv se are în vedere sprijinirea dezvoltării urbane, pe baza priorităților identificate în Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană cum ar fi alocarea de sume pentru investiții în municipiile reședință de județ, zone funcționale, în scopul creșterii economice, inovare, acces la noi locuri de muncă. În același timp, sunt prevăzute investiții și în zonele urbane de mici dimensiuni pentru asigurarea unui nivel de trai minim acceptabil pentru populație.

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

→ Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare

→ Programul Operațional Sănătate

→ Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială

→ Programul Operațional Educație și Ocupare

→ Programul Operațional Dezvoltare Durabilă

→ Programul Operațional Transport

→ Programul Operațional Asistență Tehnică

→ Programul Operațional Tranziție Justă

→ Programul Acvacultură și Pescuit

→ Programul Operațional Regional București-Ilfov

→ Programul Operațional Regional Nord-Vest

→ Programul Operațional Regional Sud-Est

→ Programul Operațional Regional Sud Muntenia

→ Programul Operațional Regional Sud-Vest Oltenia

→ Programul Operațional Regional Vest

→ Programul Operațional Regional Centru

→ Programul Operațional Regional Nord-Est

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

- *dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi);*
- *dezvoltarea unor culoare de mobilitate;*
- *realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi;*
- *dezvoltarea transportului metropolitan, precum și infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing;*
- *dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport cu metroul, inclusiv achiziție de material rulant;*
- *dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar metropolitan, inclusiv achiziție de material rulant;*
- *construirea/ modernizarea de parcări "park-and-ride", stații și conexiuni inter-modale, stații de transport.*

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

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

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

Prioritizarea măsurilor și politicilor pentru atingerea obiectivelor a fost efectuată în principal pe baza interacțiunilor dintre dimensiuni, având în vedere maximizarea impactului preconizat al respectivelor politici și măsuri. Investițiile pentru creșterea eficienței

energetice vor avea ca impact și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, creșterea ponderii de energie regenerabilă, dar și în combaterea sărăciei energetice.

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

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

1.2.2.11. Planul Național de Redresare și Reziliență

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

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

PLanul este structurat pe 15 componente care acoperă 6 piloni:

→ *Pilonul I. Tranziția verde*

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

→ *Pilonul II. Transformare digitală*

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

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

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

→ *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială*

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

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

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

→ *Pilonul VI. Politici pentru noua generație*

- *VI.1. România Educată*

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

Totodată, ***Componenta C10 – Fondul local***, corespunzătoare Pilonului IV propune asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean. Investiții care vor fi susținute prin această componentă se referă la:

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

Prin derularea programului se urmărește modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/ metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimiliate autobuzelor pentru

transportul public de călători pe apă) la 60 % în 2025, comparativ cu 45,4 % în 2019. De asemenea, în urma punerii în aplicare a investițiilor în stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, România ar dispune în total de cel puțin 30 000 de stații de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv din Planul Național de Redresare și Reziliență. Potrivit Ghidului specific, investițiile se vor baza, în egală măsură, pe alinierea obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/ planul integrat de dezvoltare durabilă/ planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/ aglomerate, precum și pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

În cazul sub-investiției *I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)* este obligatoriu ca cererile de finanțare să se depună în parteneriat sau de către o UAT care demonstrează apartenența la un ADI de transport public).

1.2.3. Cadrul regional

Documentele existente la nivel regional care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, ale căror politici și ținte sunt susținute de către Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște, sunt specificate în tabelul 1.4.

Tabelul 1.4. *Documente strategice sectoriale – nivel regional.*

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2019	Plan de Menținere a Calității Aerului în Județul Dâmbovița 2019-2023	Consiliul Județean Dâmbovița
2021	Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Dâmbovița pentru perioada 2021-2027	Consiliul Județean Dâmbovița
2021	Strategia pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud Muntenia pentru perioada 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Muntenia
2021	Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Sud Muntenia	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Muntenia
2021	Programul Operațional Regional Sud Muntenia 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Muntenia

1.2.3.1. Plan de Menținere a Calității Aerului în Județul Dâmbovița 2019-2023

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

Planul de Menținere a Calității Aerului se elaborează pe o perioadă de 5 ani și conține măsuri pentru păstrarea nivelului poluanților sub valorile limită, respectiv sub valorile țintă și pentru asigurarea celei mai bune calități a aerului înconjurător în condițiile unei dezvoltări durabile.

Prezentul plan se limitează doar la scenariul de bază deoarece prin implementarea tuturor măsurile incluse în acest scenariu se asigură reducerea unor cantități mari de emisii și implicit a concentrațiilor poluanților, nefiind necesară suplimentarea acestuia, măsurile din acest scenariu fiind acoperitoare pentru scopul propus.

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

- Îmbunătățirea infrastructurii de utilități publice pentru comunitatea locală;
- Reabilitare/ modernizare infrastructură de transport și infrastructuri conexe.

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

Viziunea de dezvoltare propusă urmărește ca până în anul 2027, Județul Dâmbovița să devină un județ cu zone urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive care să îl repoziționeze în plan regional si național, în care nivelul crescut de trai al cetățenilor să fie resimțit, în mod direct, de către aceștia. Dâmbovița va deveni un județ care va susține și încuraja inovația, cooperarea/ parteneriatul și inițiativele antreprenoriale, de către autoritățile și instituțiile publice, prin oferirea de servicii publice de calitate, informatizate și infrastructura corespunzătoare. Pe lângă cele menționate anterior, se mai adaugă si acela de a fi recunoscut ca destinație turistică pe plan regional, național și european, având în vedere poziționarea și potențialul natural și antropic, cu eforturile concentrate ale unei administrații eficiente și eficace și a implicării tuturor actorilor cheie.

Obiectivele generale, cele specifice și măsurile de acțiune vizate de Strategia de Dezvoltare a Județului au fost definite pornind de la disfuncționalitățile și oportunitățile de dezvoltare sectoriale identificate la nivelul teritoriului în capitolul de analiză diagnostic și analiza SWOT, precum și pe baza discuțiilor din cadrul grupurilor de lucru.

Pentru susținerea viziunii propuse, au fost stabilite următoarele obiective strategice și obiectivele specifice aferente:

O.S. 1: Creșterea competitivității economice la nivelul județului, atât în industrie cât și în agricultură:

Obiectiv specific 1.1: *Sprijin pentru dezvoltarea durabilă a mediului de afaceri;*

Obiectiv specific 1.2: *Susținerea dezvoltării domeniului agricol pe întreg lanțul valoric;*

O.S. 2: Dezvoltarea infrastructurii publice din județ:

Obiectiv specific 2.1: *Dezvoltarea și creșterea accesului la infrastructură de utilități publice;*

Obiectiv specific 2.2: *Îmbunătățirea accesului, la toate nivelurile, la servicii de calitate în educație;*

Obiectiv specific 2.3: *Îmbunătățirea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în sănătate și asistență socială;*

Obiectiv specific 2.4: *Dezvoltarea mobilității județene durabile, inteligente și intermodale pentru creșterea accesibilității și conectivității;*

O.S. 3: Dezvoltarea și valorificarea potențialului turistic și cultural al județului:

Obiectiv specific 3.1: *Diversificarea ofertei turistice a județului;*

Obiectiv specific 3.2: *Prezervarea și valorificarea durabilă a obiectivelor culturale și de patrimoniu;*

O.S. 4: Îmbunătățirea protecției mediului în județul Dâmbovița, a reducerii poluării și atenuarea efectelor schimbărilor climatice:

Obiectiv specific 4.1: *Ecologizarea și regenerarea spațiilor reziduale, refacerea terenurilor degradate, creșterea suprafeței spațiilor verzi;*

Obiectiv specific 4.2 *Promovarea și implementarea soluțiilor de creștere a eficienței energetice și a proceselor de producție în vederea reducerii emisiilor de carbon;*

O.S. 5: Creșterea eficienței serviciilor publice din județul Dâmbovița prin digitalizare și interoperabilitate:

Obiectiv specific 5.1: *Eficientizarea activității autorităților publice locale din județ și creșterea calității serviciilor publice furnizate;*

O.S. 6: Management criză – risc – hazard:

Obiectiv specific 6.1: *Consolidarea capacității la nivel județean de a reacționa în situații de criză.*

1.2.3.3. Strategia pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud-Muntenia pentru perioada 2021-2027

Este un document strategic elaborat de ADR Sud-Muntenia în parteneriat cu alți actori din regiune și reprezintă o bază strategică pentru elaborarea proiectelor de finanțare din fonduri externe/comunitare, naționale și locale care au drept scop dezvoltarea durabilă a regiunii Sud Muntenia. Strategia cuprinde:

- Analiza contextului regional și a potențialului pentru inovare;
- Guvernare regională: Asigurarea participării și asumării;
- Elaborarea unei viziuni globale pentru viitorul regiunii;

- Identificarea priorităților;
- Definirea mixului de politici și a planului de acțiune;
- Integrarea mecanismelor de monitorizare și evaluare.

Viziunea Strategiei este următoarea: *"Regiunea Sud Muntenia inovează și își dezvoltă competitivitatea economică pe plan intern și internațional, prin dezvoltarea ecosistemului regional de inovare, dezvoltarea competențelor pentru tranziția la economia bazată pe cunoaștere și îmbunătățirea condițiilor cadru pentru specializare inteligentă".*

În urma unui proces de selecție, la nivelul Regiunii Sud Muntenia au fost identificate 6 domenii de specializare inteligentă corelate cu o serie de nișe, după cum urmează:

DS 1. Construcția de mașini, componente și echipamente de producție

Nișa 1: Automobile inteligente și sigure, componente și echipamente pentru industria auto;

DS 2. Agricultura și industria alimentară

Nișa 2: Agricultură de precizie;

Nișa 3: Alimente funcționale - noi produse alimentare sănătoase și îmbogățite nutrițional;

DS 3. Bioeconomia: dezvoltarea economiei circulare

Nișa 4: Bionanotehnologii și biotehnologii medicale și farmaceutice;

Nișa 5: Biotehnologii în agricultură;

Nișa 6: Biotehnologii industriale - energie curată și eficientă;

Nișa 7: Biotehnologii orientate către protecția mediului, reducerea poluării și recuperarea deșeurilor;

DS 4. Turismul și identitatea culturală

Nișa 8: Servicii de inovare în industria turismului;

Nișa 9: Soluții inovative pentru valorizarea patrimoniului cultural construit (reabilitare);

Nișa 10: Turismul integrat de tip cultural, SPA / balnear și oportunități de turism activ;

DS 5. Localități inteligente

Nișa 11: Tehnologii de mediu pentru localitățile inteligente;

DS 6. Industria și cercetarea de înaltă tehnologie

Nișa 12: Metode și tehnologii avansate de producție;

Nișa 13: Materiale avansate.

1.2.3.4. Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Sud Muntenia

Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Sud Muntenia este un document de planificare elaborat de Agenția pentru Dezvoltare Regională împreună cu parteneri regionali care reflectă politicile de dezvoltare relevante la nivel regional în raport cu nevoile specifice de dezvoltare ale regiunii.

La orizontul anului 2030, Regiunea Sud Muntenia își propune să devină o regiune dinamică și prosperă, cu o economie modernă și eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor și o societate echitabilă și incluzivă.

Obiectivul strategic general al Strategiei constă în *stimularea unui proces de creștere economică durabilă și echilibrată a regiunii Sud Muntenia, bazată pe inovare și favorabilă incluziunii sociale, care să conducă la creșterea prosperității și calității vieții locuitorilor săi.*

Pentru atingerea obiectivului strategic general, au fost stabilite 7 priorități de dezvoltare, corelate cu următoarele obiective strategice specifice:

P1: Dezvoltarea durabilă a infrastructurii locale și regionale
Obiectiv: Creșterea atractivității și accesibilității regiunii Sud Muntenia prin dezvoltarea mobilității și conectivității populației, bunurilor și serviciilor conexe în vederea promovării dezvoltării durabile;

P2: Dezvoltare urbană durabilă
Obiectiv: Dezvoltarea policentrică și echilibrată a rețelei de localități urbane;

P3: Creșterea competitivității economiei regionale prin specializare inteligentă și digitalizare
Obiectiv: Creșterea economiei regionale prin stimularea competitivității IMM-urilor autohtone și consolidarea cercetării – dezvoltării – inovării;

P4: Protecția mediului prin creșterea eficienței energetice și tranziția către o economie circulară
Obiectiv: Protejarea și utilizarea eficientă a resurselor naturale și a patrimoniului natural;

P5: Susținerea educației și ocupării forței de muncă
Obiectiv: Dezvoltarea capitalului uman din regiunea Sud Muntenia prin creșterea accesului și a participării la educație și instruire pe tot parcursul vieții și stimularea ocupării forței de muncă;

P6: Susținerea sănătății și incluziunii sociale
Obiectiv: Îmbunătățirea accesului la asistență medicală și servicii sociale de calitate și promovarea incluziunii sociale;

P7: Dezvoltarea rurală și agricultura
Obiectiv: Creșterea rolului așezărilor rurale și a contribuției agriculturii la economia regiunii Sud Muntenia.

1.2.3.5. Programul Operațional Regional Sud Muntenia 2021-2027

Programul Operațional Sud Muntenia 2021-2027 este fundamentat de nevoile și specificul regional, este pregătit de ADR Sud-Muntenia și asigură implementarea viziunii strategice pentru o dezvoltare durabilă și echilibrată a regiunii, completând prioritățile și acțiunile pentru dezvoltarea acesteia din PDR 2021-2027, RIS3 2021-2027 și SIDT SM.

Prin strategia Programului a fost stabilit obiectivul general de stimulare a creșterii economice inteligente, durabile și echilibrate al Regiunii Sud Muntenia prin care se dorește o *îmbunătățire a calității vieții comunităților locale prin susținerea capacității de inovare și digitalizare a administrației locale și a economiei regionale, dezvoltarea durabilă a infrastructurii și serviciilor și valorificarea potențialului cultural și turistic al regiunii.*

Investițiile pentru dezvoltarea regională durabilă vor fi realizate prin urmărirea a șase obiective strategice (OST) corespunzătoare celor 5 OP stabilite de CE pentru perioada 2021–2027. Cele șase OST sunt:

- Stimularea dezvoltării inteligente și durabile a regiunii, bazată pe inovare, digitalizare și dezvoltarea ecosistemului antreprenorial;
- Stimularea tranziției regiunii către o economie cu emisii zero prin creșterea eficienței energetice, îmbunătățirea protecției mediului și creșterea mobilității urbane;
- Creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane la rețeaua TEN-T prin investiții în infrastructura rutieră de drumuri județene;
- Creșterea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățarea pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii educaționale;
- Creșterea atractivității regiunii prin investiții în infrastructura de turism și patrimoniu cultural;
- Dezvoltarea capacității administrative a Autorității de Management POR Sud-Muntenia și a dezvoltatorilor de proiecte și beneficiarilor.

Conform strategiei programului, proiectele în domeniul mobilității urbane, care vor fi depuse pentru obținerea de finanțare nerambursabilă prin POR Sud Muntenia 2021-2027 vor fi obligatoriu bazate pe PMUD.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planuri Urbanistice Generale

Conform legislației în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare și răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localităților care

compun unitatea administrativ – teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- stabilirii direcţiilor, priorităţilor şi reglementărilor de amenajare a teritoriului şi dezvoltare urbanistică a localităţilor;
- utilizării raţionale şi echilibrate a terenurilor necesare funcţiunilor urbanistice;
- precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundaţii, neomogenităţi geologice, reducerea vulnerabilităţilor fondului construit existent);
- evidenţierii fondului construit valoros şi a modului de valorificare a acestuia în folosul localităţii;
- creşterii calităţii vieţii, cu precădere în domeniile locuirii şi serviciilor;
- fundamentării realizării unor investiţii de utilitate publică;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism şi autorizaţiilor de construire;
- corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spaţiului.

În prezent, Planul Urbanistic General al Municipiului Târgoviște se află în proces de actualizare.

PMUD pentru Municipiul Târgoviște ține seama și de Planurile Urbanistice Generale elaborate la nivelul localităților din zonă (documentații care au fost puse la dispoziție de UAT-urile din arealul de studiu):

- Prelungirea valabilității Planului Urbanistic General și Regulamentului Local de Urbanism al Comunei Bărbulețu – aprobat prin HCL nr. 31/ 26.11.202;
- Plan Urbanistic General și Regulamentul Local al Comunei Comișani, Județul Dâmbovița – aprobat prin HCL nr. 27/ 05.06.2018;
- Plan Urbanistic General pentru Satul Doicești, Comuna Doicești, Județul Dâmbovița – aprobat prin HCL nr. 18/ 26.04.2005, HCL nr. 18/ 15.04.2015, HCL nr. 2/ 08.01.2020;
- Actualizare Plan Urbanistic General și Regulament Local de Urbanism Comuna Dragomirești, Județul Dâmbovița – aprobat prin HCL nr. 170/ 19.12.2013;
- Reactualizare Plan Urbanistic General pentru Satele aparținând Comunei Gura Ocniței, Județul Dâmbovița – aprobat prin HCL nr. 28/ 31.07.2014;
- Reactualizare PUG - Plan Urbanistic General - în Comuna Gura Șuții – aprobat prin HCL 12/ 31.01.2017;
- Reactualizare Plan Urbanistic General Comuna Lucieni – aprobat prin HCL nr. 30/ 31.08.2020;

- PUG Comuna Malu cu Flori - Actualizare Regulament Local de Urbanism – aprobat prin HCL nr. 23/ 24.05.2013;
- Planul Urbanistic General al Comunei Mănești – versiunea în curs de avizare;
- Actualizare PUG și RLU în Comuna Nucet – aprobat prin HCL nr. 23/ 14.05.2018;
- Plan Urbanistic General pentru Satul Ocnița, Comuna Ocnița, Județul Dâmbovița – aprobat prin HCL nr. 19/ 25.04.2005, HCL nr. 3/ 28.01.2015, HCL nr. 7/ 16.04.2020;
- Actualizare Plan Urbanistic General Comuna Perșinari – aprobat prin HCL nr. 31/ 29.07.2020;
- Planul Urbanistic General al Comunei Pucheni – versiunea în curs de elaborare;
- Reactualizare Plan Urbanistic General Comuna Raciu – aprobat prin HCL nr. 34/ 22.08.2019;
- Servicii de Actualizare Plan Urbanistic General și Regulament Local de Urbanism pentru Comuna Răzvad, Județul Dâmbovița – versiunea în curs de elaborare;
- Plan Urbanistic General și Regulamentul Local - Comuna Șotânga, Județul Dâmbovița – aprobat prin HCL nr. 19/ 28.02.2018;
- Reactualizare PUG - Plan Urbanistic General în Comuna Tătărăni – aprobat prin HCL nr. 22/ 31.03.2017;
- Planul Urbanistic General pentru Satele Comunei Ulmi – elaborat în anul 1999;
- Planul Urbanistic General al Comunei Văleni-Dâmbovița – versiunea în curs de avizare;
- Plan Urbanistic General pentru Satele Comunei Vulcana-Băi, Județul Dâmbovița – aprobat prin HCL nr. 14/ 27.03.2003;
- Reactualizarea Planului Urbanistic General al Comunei Vulcana-Pandele (Județul Dâmbovița) și Regulamentul de Urbanism aferent – aprobat prin HCL nr. 4261/ 22.06.2020.

Propunerile planului de mobilitate se încadrează în prevederile planurile urbanistice generale și sprijină atingerea unor priorități asumate prin acestea.

Planul de mobilitate ia în considerare toate propunerile din planurile urbanistice generale care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic. Totodată, în stabilirea portofoliului de proiecte, s-a ținut cont de anvelopa bugetară disponibilă în perioada de implementare a PMUD, adică până în anul 2030. La nivelul Municipiului Târgoviște, modelul de dezvoltare al orașului îmbracă propunerile tratate în cadrul reglementărilor PUG al Municipiului Târgoviște - versiunea în curs de actualizare (figura 1.3).

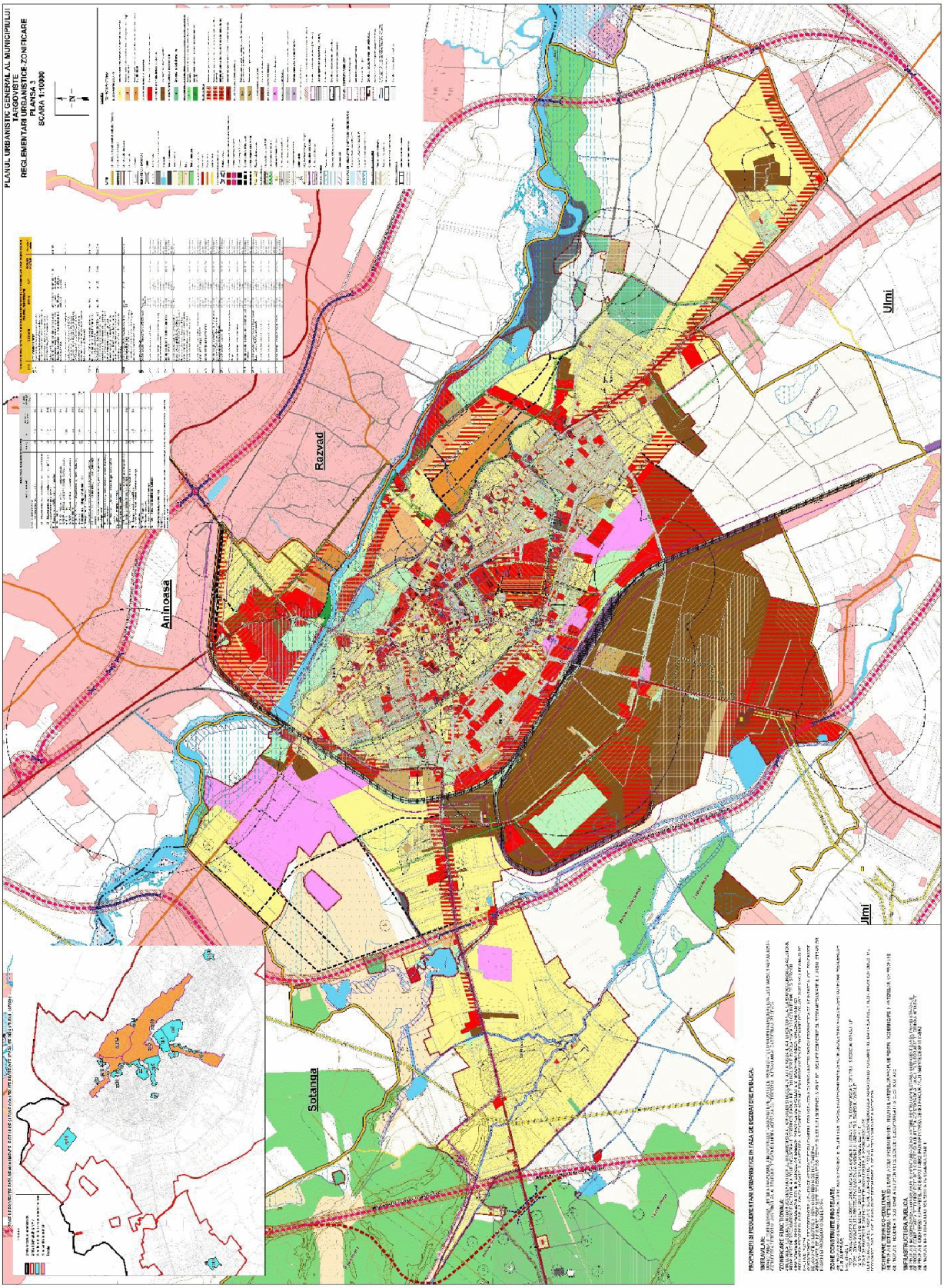


***Figura 1.3**. Reglementări urbanistice și propuneri de dezvoltare urbană Municipiul Târgoviște.*
Sursa: PUG Mun. Târgoviște, versiunea în curs de elaborare.

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

1.4.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2014 - 2020

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște reprezintă un document strategic strategic prin care se fundamentează direcțiile de dezvoltare durabilă multidimensională în actuală perioadă de programare financiară a Uniunii Europene: 2014-2020 (cu extindere până în anul 2023).

Scopul acestei Strategii este de a oferi soluții coerente și în concordanță cu nevoile și provocările cu care se confruntă comunitatea și agenții economici locali.

Viziunea de dezvoltare cuprinsă în cadrul Strategiei presupune faptul că la orizontul anului 2020, Municipiul Târgoviște va fi un teritoriu construit armonios, prin protejarea si valorificarea resurselor locale naturale si antropice, prin promovarea soluțiilor eficiente in acord cu ultimele standarde de dezvoltare si prin susținerea capitalului uman la toate nivelurile: economic, social, educațional, sanitar, cultural.

Obiectivul general al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană vizează dezvoltarea durabilă și echilibrată a teritoriului în scopul creșterii nivelului de trai al cetățenilor, prin valorificarea resurselor locale existente și identificarea de noi resurse.

Pentru realizarea obiectivului general au fost propuse următoarele obiective strategice principale:

OS 1: *Sprijinirea dezvoltării teritoriale durabile și armonioase;*

OS 2*: Sprijinirea dezvoltării capitalului uman;*

OS 3*: Sprijinirea dezvoltării economice.*

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2021-2027 este în curs de elaborare.

Propunerile din prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) vor fi corelate cu cele din Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) (precondiție pentru accesarea finanțărilor în domeniul mobilității), în scopul sprijinirii atingerii unor priorități care vor fi asumate prin aceasta. Astfel, în Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2021-2027 vor fi luate în considerare toate propunerile din PMUD care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic. În cadrul prezentului PMUD s-a ținut seama și de celelalte strategii de dezvoltare elaborate la nivelul localităților cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște (documentații care au fost primite de la UAT-uri):

❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Comișani pentru perioada 2021-2027

Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Comișani pentru perioada 2021-2027 este un document de programare multianual care exprimă aspirațiile de dezvoltare ale comunității, prin identificarea problemelor locale și încercând să le depășească prin valorificarea potențialului local de dezvoltare al localității.

Obiectivul general al strategiei îl reprezintă ghidarea într-o manieră practică a comunității, astfel încât intervențiile și activitățile necesare dezvoltării unei localități dinamice și prospere să se concentreze asupra domeniilor cheie de dezvoltare.

Alinierea la obiective generale privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, este propusă prin:

- Reabilitare străzi în Comuna Comișani, Județul Dâmbovița;
- Modernizare drumuri comunale în Comuna Comișani, Județul Dâmbovița;
- Amenajări pietonale aferente străzilor din Comuna Comișani, Județul Dâmbovița;
- Construire pod peste Râul Ialomița;
- Modernizare drumuri vicinale în Comuna Comișani, Județul Dâmbovița;
- Stații de transport în comun.

❖ Strategia de Dezvoltare Economico-Socială Durabilă Comuna Lucieni pentru perioada 2021-2027

Strategia de Dezvoltare Economico-Socială Durabilă a Comunei Lucieni pentru perioada 2021-2027 a fost elaborată pornind de la problemele specifice ale localității abordate într-un cadru integrat, corelate cu obiectivele și cu planurile strategice elaborate la nivel regional, național și european.

Scopul principal constă în identificarea cerințelor de dezvoltare ale comunei și transpunerea lor într-un portofoliu de proiecte care să asigure implementarea strategiei și orientarea populației cu privire la propriile nevoi (alte direcții de dezvoltare), diferite de cele legate de infrastructura de bază (apă, canalizare, străzi).

Obiectivul general al strategiei este reprezentat de dezvoltarea socio-economică a localității prin crearea și susținerea unui mediu economic-social (competitiv, stabil, sănătos și diversificat), care să conducă la o creștere continuă a economiei și a calității vieții cetățenilor.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost elaborate următoarele obiective specifice principale:

- Îmbunătățirea infrastructurii fizice a comunei pentru sprijinirea dezvoltării socio-economice durabile;
- Asigurarea protecției și calității mediului înconjurător în vederea creșterii standardului de viață al locuitorilor și dezvoltării durabile a Comunei Lucieni;

- Îmbunătățirea serviciilor sociale furnizate pentru comunitatea locală și asigurarea echității, egalității de șansă și facilitarea integrarii sociale și pe piața muncii a grupurilor defavorizate;
- Dezvoltarea sistemului de învățământ la nivelul Comunei Lucieni, prin îmbunatățirea infrastructurii și a dotărilor, crearea cadrului pentru desfășurarea de activități extracurriculare, creșterea calității și diversificarea serviciilor educaționale;
- Dezvoltarea infrastructurii de sănătate și susținerea ofertei de servicii medicale în vederea asigurării accesului tuturor categoriilor de locuitori la serviciile de sanătate de bază;
- Dezvoltarea culturii locale, prin reabilitarea obiectivelor de patrimoniu cultural, punerea în valoare a resurselor antropice și crearea de facilități pentru petrecerea timpului liber;
- Dezvoltarea durabilă a sectorului turistic în comună prin promovarea potențialului cultural local și crearea condițiilor pentru dezvoltarea unui turism de agreement;
- Crearea unei game largi de servicii destinate tinerilor, accesibile, de calitate și adaptabile nevoilor individuale și globale ale acestora care să prevină, să limiteze, să combată situațiile de marginalizare socială a tinerilor, să recupereze și să reintegreze social tinerii aflați în situații de risc;
- Revigorarea și diversificarea economiei locale, bază a dezvoltării socio-economice a Comunei Lucieni;
- Diversificarea economiei locale prin sprijinirea micilor afaceri și promovarea antreprenoriatului;
- Creșterea capacității administrației publice locale de furnizare a serviciilor către populație și de sprijinire a dezvoltării mediului de afaceri local.

În cadrul portofoliului de proiecte al Strategiei sunt propuse o serie de intervenții privind infrastructura, transporturile și mobilitatea, și anume:

- Achiziționarea de microbuze școlare;
- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere din Comuna Lucieni;
- Reabilitarea și modernizarea drumurilor agricole;
- Reabilitarea infrastructurii de transport pentru creșterea siguranței în circulația publică și asigurarea liberei deplasări a cetățenilor;
- Amenajarea de refugii de călători;
- Reabilitare și modernizare stații de autobuz;
- Amplasare indicatoare rutiere de intrare și ieșire din localitate.

❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Malu cu Flori pentru perioada 2021-2027

Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Malu cu Flori pentru perioada 2021-2027 a fost elaborată având la bază analiza socio-economică prezentă, situația nevoilor și

oportunităților de dezvoltare și descrierea obiectivelor strategice corelate cu un set de măsuri și acțiuni de sprijin.

Obiectivele generale sunt reprezentate de creștere economică, consolidare și dezvoltare economică a sectoarelor de activitate existente, creșterea ocupării forței de muncă, reducerea sărăciei și protejarea patrimoniului natural și cultural local.

Activităţile desfășurate în elaborarea strategiei au identificat 4 direcţii strategice prioritare de acțiune:

- revitalizare economică și sprijin pentru sectorul agro-alimentar;
- management de mediu sustenabil;
- modernizarea (continuarea) infrastructurii locale;
- digitalizarea administratiei publice locale.

Principalele propuneri de proiecte în funcție de nevoile identificate în strategie sunt următoarele:

- Asfaltare drumuri locale satul Micloşanii Mari, în Comuna Malu cu Flori, Judeţul Dâmboviţa;
- Reabilitarea şi modernizarea reţelei de drumuri comunale şi străzi interne în Comuna Malu cu Flori.

❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Ocnița pentru perioada 2021-2027

Prin Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Ocnița se urmărește ghidarea comunității într-o manieră constructivă cu privire la intervențiile și activitățile necesare dezvoltării unei localități dinamice și prospere.

Aspectele specifice și importante cu privire la procesul de fundamentare și dezvoltare al strategiei sunt următoarele:

- Scopul final constă în creșterea standardului de calitate a vieții pentru locuitorii Comunei Ocniţa;
- Creșterea paletei de servicii publice și private, la nivel local, precum și a standardului de calitate al acestora;
- Punerea în valoare și exploatarea rațională a resurselor naturale și materiale;
- Creșterea interesului mediului privat în dezvoltarea de investiții durabile, singulare sau în cadrul unor proiecte de parteneriat printr-o eficientă informare asupra oportunităților de afaceri în zonă;
- Dezvoltarea turismului durabil și de calitate în vederea creșterii economice și sociale;
- Promovarea imaginii comunei la nivel județean, regional, național și internațional sub auspiciul ocnelor de sare care se găsesc în zonă;
- Stoparea fenomenului de migrație a tinerilor în alte localități prin creșterea interesului tinerilor localnici și a celor din afara comunității de a-și întemeia o familie și de a-și crea un viitor în localitate.

Scopul strategiei este acela de a obține efecte economice și sociale pozitive în beneficiul întregului teritoriu. Aceasta prezintă într-o abordare integrată prioritățile (direcțiile strategice), obiectivele țintite și activitățile necesare îndeplinirii lor.

Principiile care stau la baza îndeplinirii misiunii de către administrația locală sunt următoarele:

- *Dezvoltare durabilă*: recunoașterea nevoilor tuturor, asigurarea protecției mediului și utilizarea cu prudență a resurselor naturale existente;
- *Dezvoltare echilibrată și armonioasă*: stimularea actorilor din întreaga comună să participe la o dezvoltare echilibrată și armonioasă a întregii comunități.

În viziunea autorităților publice locale, până în anul 2027, Comuna Ocnița se va dezvolta, prin:

- îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației comunei prin asigurarea accesului la utilitățile de bază, dezvoltarea infrastructurii de transport și crearea de noi locuri de muncă;
- asigurarea serviciilor publice de calitate pentru locuitorii comunei;
- realizarea unei creșteri economice sustenabile, prin atragerea de noi investitori în toate domeniile de activitate, orientate către toate categoriile de populație și întreprinzători, prin atragerea de noi fonduri nerambursabile, prin creșterea gradului de pregătire a resurselor umane din comună;
- sprijinirea transformărilor din învățământul local și menținerea calității actului didactic și a condițiilor de derulare a acestuia, prevenirea și combaterea abandonului școlar și promovarea conceptului de învățare continuă, astfel încât toate categoriile socio-profesionale și de vârstă să participe și să se identifice cu comunitatea;
- îmbunătățirea relației cetățean-autoritate publică și susținerea creșterii calității actului administrativ în instituțiile publice.

Scopul strategic principal de dezvoltare al Comunei Ocnița este reprezentat de dezvoltarea durabilă și creșterea atractivității Comunei Ocnița prin valorificarea potențialului natural, cultural, material și antropic specific zonei, care să conducă la creșterea prosperității și standardului de viață al locuitorilor comunei.

Strategia de Dezvoltare Locală este implementată pe baza următoarelor priorități:

- *Prioritatea nr. 1* – Creșterea atractivității teritoriului prin dezvoltarea infrastructurii fizice de bază din localitate;
- *Prioritatea nr. 2* – Îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor publice pentru comunitatea locală;
- *Prioritatea nr. 3* – Creșterea calității vieții prin îmbunătățirea condițiilor de mediu în localitate;
- *Prioritatea nr. 4* – Creșterea capacității instituționale a Administrației publice locale;
- *Prioritatea nr. 5* – Stimularea dezvoltării sectorului investițional în localitate.

În cadrul portofoliului de proiecte al Strategiei sunt propuse o serie de obiective strategice, măsuri, proiecte/ acțiuni, privind infrastructura și mobilitate, care sunt asociate priorității Creșterea atractivității teritoriului prin dezvoltarea infrastructurii fizice de bază din localitate:

O.1. Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de interes local:

M.1. Modernizarea drumurilor în Comuna Ocnița:

1. Modernizare, reabilitare, asfaltare drumuri de interes local;
2. Construire/ reabilitare poduri/ podețe pe drumurile publice locale;
3. Construire/ reabilitare sistem de colectare și scurgere a apelor puviale de-a lungul străzilor;
4. Amenajare intersecție străzi;
5. Amenajarea, modernizarea drumurilor agricole și forestiere.

O.3. Dezvoltarea infrastructurii pentru îmbunătățirea calității vieții populației:

M.1. Investiții aferente spațiilor publice urbane:

1. Amenajare pistă de bicicletă pentru agrement.

❖ Strategia de Dezvoltare Economico-Socială Durabilă Comuna Perșinari pentru perioada 2021-2027

Obiectivul general al Strategiei de Dezvoltare Economico-Socială Durabilă a Comunei Perșinari este reprezentat de dezvoltarea echilibrată și armonioasă a comunei, prin crearea și susținerea unui mediu economico-social competitiv, stabil, sănătos și diversificat, care să asigure creșterea economică în ritm continuu și creșterea calității vieții cetățenilor.

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost elaborate următoarele obiective specifice principale:

- Îmbunătățirea infrastructurii fizice a comunei pentru sprijinirea dezvoltării socio-economice durabile;
- Asigurarea protecției și calității mediului înconjurător în vederea creșterii standardului de viață al locuitorilor și dezvoltării durabile a Comunei Perșinari;
- Îmbunătățirea serviciilor sociale furnizate pentru comunitatea locală și asigurarea echității, egalității de șansă și facilitarea integrarii sociale și pe piața muncii a grupurilor defavorizate;
- Dezvoltarea sistemului de învățământ la nivelul Comunei Perșinari, prin îmbunatățirea infrastructurii și a dotărilor, crearea cadrului pentru desfășurarea de activități extracurriculare, creșterea calității și diversificarea serviciilor educaționale;
- Dezvoltarea infrastructurii de sănătate și susținerea ofertei de servicii medicale în vederea asigurării accesului tuturor categoriilor de locuitori la serviciile de sanătate de bază;

- Dezvoltarea culturii locale, prin reabilitarea obiectivelor de patrimoniu cultural, punerea în valoare a resurselor antropice și crearea de facilități pentru petrecerea timpului liber;
- Dezvoltarea durabilă a sectorului turistic în comună prin promovarea potențialului cultural local și crearea condițiilor pentru dezvoltarea unui turism de agreement;
- Crearea unei game largi de servicii destinate tinerilor, accesibile, de calitate și adaptabile nevoilor individuale și globale ale acestora care să prevină, să limiteze, să combată situațiile de marginalizare socială a tinerilor, să recupereze și să reintegreze social tinerii aflați în situații de risc;
- Revigorarea și diversificarea economiei locale, bază a dezvoltării socio-economice a Comunei Perșinari;
- Diversificarea economiei locale prin sprijinirea micilor afaceri și promovarea antreprenoriatului;
- Creșterea capacității administrației publice locale de furnizare a serviciilor către populație și de sprijinire a dezvoltării mediului de afaceri local.

Principalele propuneri de proiecte în funcție de nevoile identificate în strategie sunt următoarele:

- Achiziționarea de microbuze școlare;
- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere din Comuna Perșinari;
- Reabilitarea și modernizarea drumurilor agricole;
- Amenajarea de refugii de călători;
- Modernizarea rețelelor de transport rutier (drumuri comunale): asfaltare, rigole scurgere, rampe de acces persoane handicap;
- Reabilitarea infrastructurii de transport pentru creșterea siguranței în circulația publică și asigurarea liberei deplasări a cetățenilor;
- Reabilitare și modernizare stații de autobuz.

❖ Strategia de Dezvoltare Economico-Socială Durabilă Comuna Raciu pentru perioada 2021-2027

Obiectivul general al Strategiei de Dezvoltare Economico-Socială Durabilă a Comunei Raciu se urmărește o dezvoltare echilibrată prin crearea unui mediu economico-social care să asigure creșterea calității vieții și creșterea economică în ritm continuu.

Principalele obiective specifice identificate în strategie sunt următoarele:

- Îmbunătățirea infrastructurii fizice a comunei pentru sprijinirea dezvoltării socio-economice durabile;
- Asigurarea protecției și calității mediului înconjurător în vederea creșterii standardului de viață al locuitorilor și dezvoltării durabile a Comunei Raciu;

- Îmbunătățirea serviciilor sociale furnizate pentru comunitatea locală și asigurarea echității, egalității de șansă și facilitarea integrarii sociale și pe piața muncii a grupurilor defavorizate;
- Dezvoltarea sistemului de învățământ la nivelul Comunei Raciu, prin îmbunatățirea infrastructurii și a dotărilor, crearea cadrului pentru desfășurarea de activități extracurriculare, creșterea calității și diversificarea serviciilor educaționale;
- Dezvoltarea infrastructurii de sănătate și susținerea ofertei de servicii medicale în vederea asigurării accesului tuturor categoriilor de locuitori la serviciile de sanătate de bază;
- Dezvoltarea culturii locale, prin reabilitarea obiectivelor de patrimoniu cultural, punerea în valoare a resurselor antropice și crearea de facilități pentru petrecerea timpului liber;
- Dezvoltarea durabilă a sectorului turistic în comună prin promovarea potențialului cultural local și crearea condițiilor pentru dezvoltarea unui turism de agrement;
- Crearea unei game largi de servicii destinate tinerilor, accesibile, de calitate și adaptabile nevoilor individuale și globale ale acestora care să prevină, să limiteze, să combată situațiile de marginalizare socială a tinerilor, să recupereze și să reintegreze social tinerii aflați în situații de risc;
- Revigorarea și diversificarea economiei locale, bază a dezvoltării socio-economice a Comunei Raciu;
- Diversificarea economiei locale prin sprijinirea micilor afaceri și promovarea antreprenoriatului;
- Creșterea capacității administrației publice locale de furnizare a serviciilor către populație și de sprijinire a dezvoltării mediului de afaceri local.

Principalele propuneri de proiecte identificate pe baza nevoilor regăsite în strategie:

- Achiziționarea de microbuze școlare;
- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere din Comuna Raciu;
- Reabilitarea și modernizarea drumurilor agricole;
- Amenajarea de refugii de călători;
- Modernizarea rețelelor de transport rutier (drumuri comunale): asfaltare, rigole scurgere, rampe de acces persoane handicap;
- Reabilitarea infrastructurii de transport pentru creșterea siguranței în circulația publică și asigurarea liberei deplasări a cetățenilor;
- Reabilitare și modernizare stații de autobuz.

❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Răzvad pentru perioada 2021-2027

Scopul strategiei este reprezentat de oferirea unor soluții coerente cu privire la nevoile și provocările cu care se confruntă comunitatea locală și agenții economici locali, de evaluarea și valorizarea noilor oportunități economice și investiționale, care să contribuie la realizarea obiectivelor locale.

Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Răzvad pentru perioada 2021- 2027 prezintă o analiză amplă a resurselor și a oportunităților comunei prezentând astfel cadrul în care se va realiza progresul în următorii ani în vederea îmbunătățirii calității vieții locuitorilor.

Misiunea strategiei este de a mobiliza toate resursele umane, materiale şi financiare dobândite la nivel local, regional şi naţional pentru a implementa toate măsurile şi proiectele propuse în cadrul prezentei strategii, astfel încât afirmaţiile anterioare să poată deveni realitate.

Principalele obiective generale regăsite în portofoliul de proiecte sunt următoarele:

Obiectiv general 1: *Îmbunătăţirea accesibilităţii comunei, satelor şi modernizarea infrastructurii de transport;*

Obiectiv general 2: *Modernizarea şi extinderea infrastructurii de reţele edilitare ale comunei;*

Obiectiv general 3: *Creşterea calităţii şi numărului serviciilor sociale;*

Obiectiv general 4: *Extinderea serviciilor medicale de specialitate;*

Obiectiv general 5: *Dezvoltarea infrastructurii de învăţământ;*

Obiectiv general 6: *Modernizarea şi dezvoltarea infrastructurii socio-culturale;*

Obiectiv general 7: *Modernizarea arhitecturală şi peisagistică a spaţiilor verzi şi a zonelor de agrement;*

Obiectiv general 8: *Protecţia mediului înconjurător;*

Obiectiv general 9: *Creşterea eficienţei activităţii administraţiei publice locale;*

Obiectiv general 10: *Dezvoltarea economică a comunei şi a infrastructurii pentru dezvoltarea de afaceri, inclusiv în domeniul agricol;*

Obiectiv general 11: *Creşterea gradului de siguranţă publică a cetăţeanului, precum şi reducerea fenomenului infracţionalităţii în Comuna Răzvad.*

❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Șotânga pentru perioada 2021-2027

Obiectivul general al Strategiei de Dezvoltare Locală a Comunei Șotânga este reprezentat de creșterea standardului de viață al cetățenilor Comunei Șotânga.

Pentru realizarea obiectivului general au fost elaborate următoarele obiective specifice principale:

OS1 - Creşterea competitivităţii economice a Comunei Șotânga, prin sprijinirea dezvoltării IMM-urilor de la nivel local și dezvoltarea industrială a comunității, cu creșterea numărului de salariați.

OS2 - Realizarea unei infrastructuri de bună calitate și o conectivitate mărită a Comunei Șotânga cu Municipiul Târgoviște și cu localitățile învecinate, prin dezvoltarea Infrastructurii de transport, dezvoltarea infrastructurii de apă și apă

uzată, dezvoltarea rețelelor de transport și distribuție energie electrică și gaze naturale, precum și prin amenajarea urbanistică.

OS3 - Îmbunătăţirea calității vieții în Comuna Șotânga prin îmbunătăţirea și creșterea calității serviciilor publice și creşterea gradului de transparenţă a administraţiei publice locale până în anul 2027.

OS4 - Îmbunătăţirea condiţiilor de desfășurare a actului medical, prin dezvoltarea asistenţei medicale și dezvoltarea resursei umane din sistemul de sănătate, cu creșterea gradului de calificare a forței de muncă din domeniu.

OS5 - Îmbunătățirea factorilor de mediu, prin îmbunătățirea managementului deșeurilor și Intervenții pentru adaptarea la schimbările climatice.

OS6 - Valorificarea superioară a atracţiilor turistice de la nivel local, prin îmbunătăţirea serviciilor de informare, promovare şi marketing turistic, crearea de noi atracţii turistice, îmbunătăţirea condiţiilor de desfăşurare a activităţilor culturale şi sportive, valorificarea superioară a resurselor culturale existente şi protejarea şi punerea în valoare a patrimoniului oraşului prin promovare turistică.

OS7 - Dezvoltarea resursei umane la nivelul municipiului, prin creșterea calificării și adaptabilității forței de muncă și dezvoltarea activităţilor de învăţare pe tot parcursul vieții, inclusiv creșterea gradului de mobilizare a comunității prin sprijinirea mobilizării comunitare și a voluntariatului și sprijinirea îmbunătăţirii performanţelor școlare până în anul 2027.

OS8 - Creşterea eficienței consumului energetic prin creșterea ponderii utilizării energiei regenerabile.

OS9 – Dezvoltare integrată a comunității metropolitane, prin creșterea conectivității metropolitane.

Viziunea Strategiei pentru anul 2027 are la bază următoarele aspecte:

- → Cunoașterea unei dezvoltări semnificative a economiei locale prin atragerea de capital, prin stimularea investițiilor și a activității de cercetare-dezvoltare, prin alinierea întreprinderilor la standarde europene, prin valorificarea poziționării geografice avantajoase și a resurselor locale specifice, precum și prin calitatea crescută a resurselor umane din zonă;
- → Oferirea locuitorilor condiții de viață favorabile, mediu inconjurător nepoluat, servicii publice de calitate și locuri de muncă bine remunerate;
- → Includerea în zona metropolitană a Municipiului Târgoviște;
- → Comuna Șotânga va fi printre primele comune SMART ale României.

Misiunea Strategiei pentru anul 2027: Misiunea Primăriei Comunei Șotânga este aceea de a stimula creșterea prosperității și a bunăstării cetățenilor comunei, prin valorificarea superioară a resurselor existente (capital uman, poziționare geografică avantajoasă, resurse naturale și antropice diversificate), respectând trei principii importante care conduc la

dezvoltarea durabilă: solidaritatea între generații, participarea publică la proiectele comunitare și prezervarea mediului inconjurător.

În cadrul portofoliului de proiecte al Strategiei sunt prezentate principalele propuneri în funcție de nevoile identificate în strategie după cum urmează:

- Realizare poduri, podețe și pasaj suprateran în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița;
- Construire pod peste râul Ialomița și drum de racordare amplasate la limita administrative teritorială a Comunelor Șotânga și Doicești, județul Dâmbovița;
- Reabilitare și modernizare străzi în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița;
- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița – lot I;
- Modernizare drumuri de interes local în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița – lot II;
- Realizare legătură între DN71 și DN72 – Doicești – Șotânga – Tătărani/ Mânești;
- Reabilitare DJ712 Târgoviște – Teiș – Șotânga – Vulcana Pandele – Brânești – Pucioasa;
- Asigurarea infrastructurii pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare și realizarea pistelor de biciclete în Comuna Șotânga;
- Amenajare drumuri locale, parcări, trotuare și asigurarea condițiilor de scurgere a apelor pluviale la emisar – Comuna Șotânga, județul Dâmbovița;
- Realizare stații de încărcare pentru vehiculele electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița;
- Varianta de ocolire a Municipiului Târgoviște (inel 2 centură);
- Îmbunătățirea condițiilor de transport prin interconectarea serviciilor de transport public.

❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Vulcana-Băi pentru perioada 2021-2027

Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Vulcana-Băi reprezintă un răspuns planificat, integrat la condițiile locale socio-economice, de infrastructură și de mediu cu scopul de a evidenția oportunitățile de dezvoltare ale comunei pentru perioada 2021-2027.

Activitățile desfășurate în elaborarea strategiei au identificat 4 direcții strategice prioritare de acțiune:

- revitalizare economică și sprijin pentru sectorul agro-alimentar;
- management de mediu sustenabil;
- modernizarea (continuarea) infrastructurii locale;
- digitalizarea administrației publice locale.

1) *Revitalizare economică și sprijin pentru sectorul agro-alimentar:*

Obiectivul general pentru această prioritate este reprezentat de accelerarea procesului de restructurare a exploatațiilor agricole mici pentru a creşte integrarea pe piaţă a produselor locale de calitate şi pentru creșterea veniturilor agricultorilor.

2) *Management de mediu sustenabil:*

Obiectivul general identificat pentru acest domeniu strategic este reprezentat de menţinerea şi îmbunătăţirea calităţii mediului natural prin asigurarea unui management durabil al resurselor naturale şi eco-sistemelor prin combaterea schimbărilor climatice si a efectelor negative ale alunecărilor de teren.

3) *Modernizarea (continuarea) infrastructurii locale:*

Obiectivul general prezentat pentru acească prioritate este diversificarea activităţilor economice, crearea de locuri de muncă, îmbunătățirea infrastructurii locale şi serviciilor pentru îmbunătățirea calităţii vieţii în Comuna Vulcana-Băi.

4) *Digitalizarea administrației publice locale:*

Obiectivul general identificat pentru acest domeniu strategic este digitalizarea si modernizarea administratiei publice locale din Comuna Vulcana-Băi

Principalele propuneri de proiecte identificate pe baza nevoilor regăsite în strategie:

- Modernizarea/ refacerea drumurilor publice din comună;
- Modernizarea drumului de lăgătură Vulcana-Băi-Pucioasa;
- Reabilitarea/ construcția de poduri și podețe;
- Înființarea de trotuare pentru traficul pietonal;
- Amenajarea drumurilor de exploatare agricolă;
- Modernizarea stațiilor de transport public în comun.

❖ Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Vulcana-Pandele pentru perioada 2021-2027

Obiectivul general al strategiei de dezvoltare locală a Comunei Vulcana-Pandele este acela de a contribui la creşterea bunăstării locuitorilor, pornind de la situaţia actuală şi necesităţile identificate şi răspunzând acestora, printr-o planificare strategică durabilă din punct de vedere economico-social, în concordanţă cu direcţiile de dezvoltare județene, naţionale şi europene.

Activităţile desfășurate în elaborarea strategiei au identificat 8 domenii strategice prioritare de acțiune:

- Economie și dezvoltare rurală;
- Agricultură și silvicultură;
- Infrastructură;

- Mediu;
- Turism, cultură și tradiții;
- Educație și sport
- Sistemul sanitar și social;
- Administrație publică și ONG-uri.

Principalele acțiuni/ proiecte concrete sunt următoarele:

- → Asfaltare și modernizare cu șanțuri betonate sau profile prefabricate a străzilor unde s-a introdus rețeaua de canalizare (în derulare)
- → Realizare șanțuri betonate de-a lungul drumurilor județene de pe raza localității – în derulare;
- → Reabilitare trotuare în centrul civic al Comunei Vulcana – Pandele;
- → Asfaltat strada Prelungire DC139;
- → Asfaltarea tuturor străzilor din Comuna Vulcana – Pandele după asigurarea utilităților;
- → Amenajat acces schitul Bunea din satul Toculești;
- → Asfaltat drum acces teren fotbal punct Ialomița;
- → Amenajarea tuturor drumurilor de exploatare agricolă conform PUG aprobat;
- → Construire podeț acces peste pârâul Vulcana în punctul Ploscărești;
- → Reconstruire podețe peste pârâul Sticlărie în locurile unde sunt amplasate cele vechi;
- → Construire Pod peste pârâul Sticlărie pentru a facilita accesul la zona turistică Toculești;
- → Construire pod peste pârâul Vulcana pe str. Principală DC139;
- → Construire pistă de biciclete pe strada Prelungire DC139;
- → Achiziția unui microbuz școlar.

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. pentru Municipiul Târgoviște

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

Procesul metodologic aplicat pentru elaborarea PMUD pentru Municipiul Târgoviște este reprezentat grafic în figura următoare.

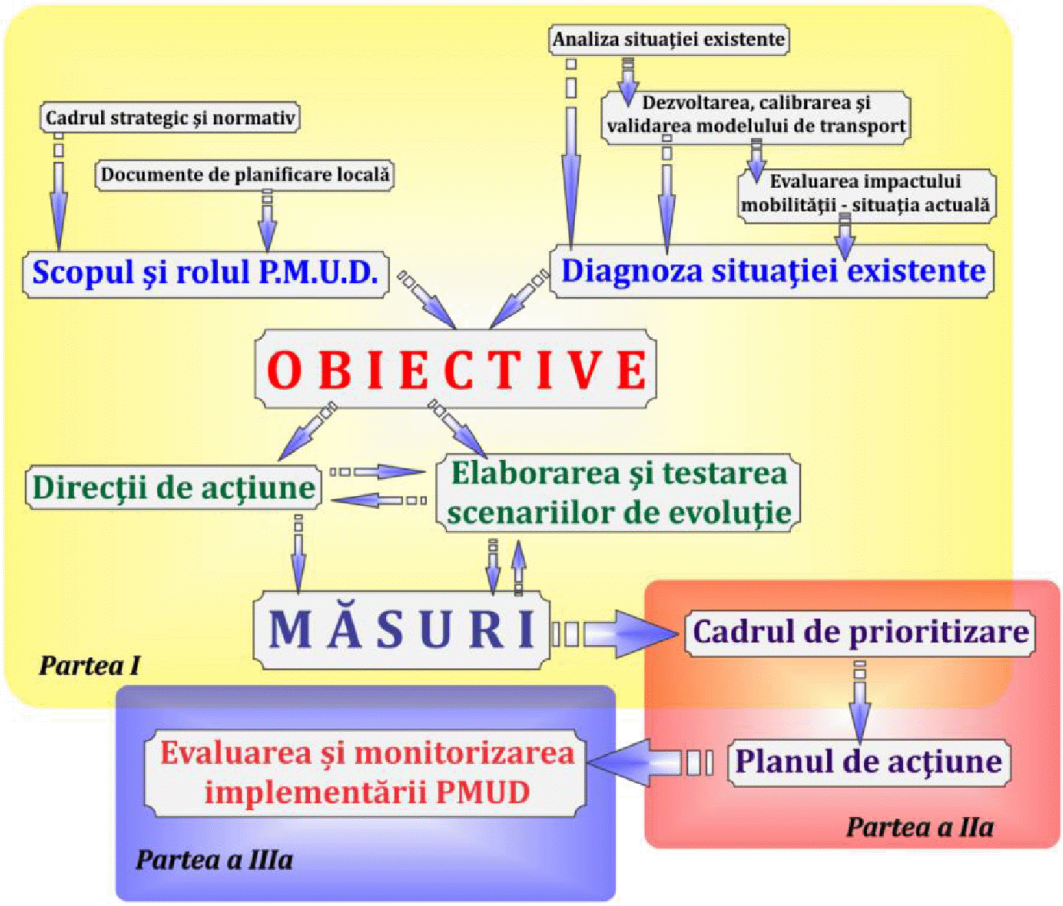


Figura 1.4. *Schema metodologică de elaborare a PMUD pentru Municipiului Târgoviște.*

În acord cu cadrul strategic şi normativ valabil la nivel naţional şi internaţional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște este structurat în 3 părţi principale, corespunzătoare următoarelor etape:

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

  (1) Introducere

  (2) Analiza situației existente

  (3) Modelul de transport

  (4) Evaluarea impactului actual al mobilității

  (5) Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

  (6) Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

  (7) Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul şi rolul documentaţiei, urmărind încadrarea în cadrul strategic şi normativ valabil la nivel naţional şi internaţional şi în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 şi 4 se realizează caracterizarea şi diagnosticarea situaţiei actuale. Caracteristicile socio-economice şi demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de

intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilităţii asupra societăţii (mediu, cadru social, dezvoltare urbană). Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relaţiei dintre cererea şi oferta de transport pentru fiecare element al reţelei de transport analizate, facilitând astfel evidenţierea disfuncţionalităţilor. Odată calibrat şi validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate. Urmărind reducerea disfuncţionalităţilor cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu şi având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Acestora le sunt asociate direcţii de acţiune şi măsuri grupate în scenarii de evoluţie, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilităţii măsurilor propuse.

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

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

  (2) Planul de acțiune

Prioritizarea şi gruparea măsurilor propuse în funcţie de contribuţia pe care o aduc la desfăşurarea unei mobilităţi durabile se constituie sub forma unui Plan de acţiune.

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

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

  (2) Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște este conceput pentru perioada 2021-2030, perioadă care coincide cu valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, naţional şi european. Aceasta acoperă perioada de programare curentă stabilită de Comisia Europeană, 2021-2027.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 12 ani evidențiază scăderea cu 6,6% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Municipiul Târgoviște, variație similară cu cea înregistrată la nivel județean (-4,2%) și național (-1,8%), însă mai accentuată.

În figura 2.1 este reprezentată variația numărului de locuitori în perioada 2010 – 2021 pentru România, județul Dâmbovița și localitățile urbane din acest județ.

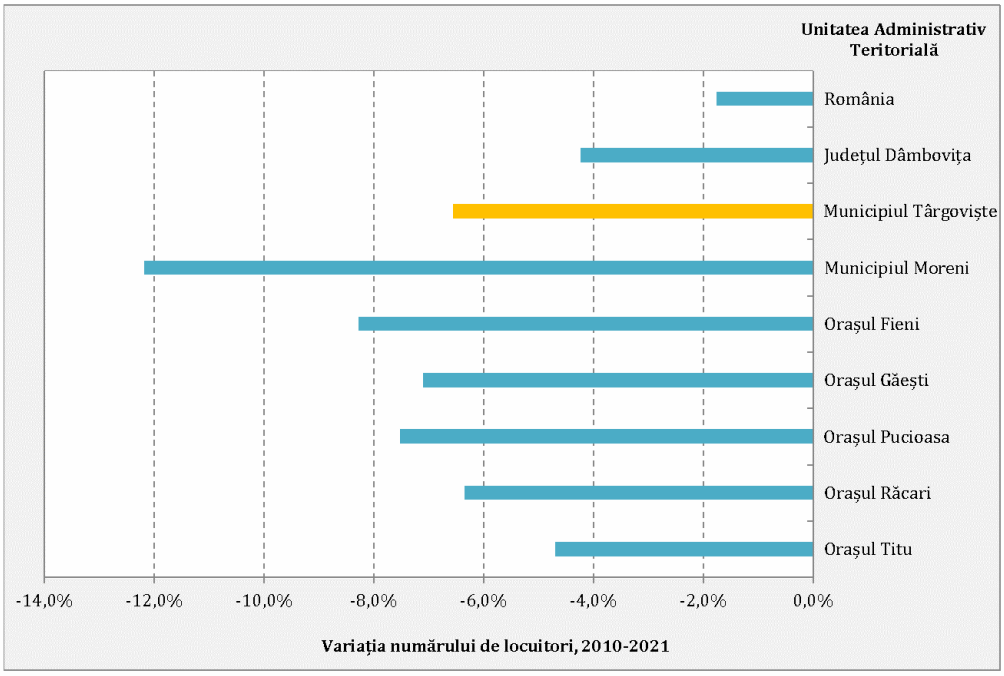


Figura 2.1. *Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, zonele urbane din Jud. Dâmbovița. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Din figura de mai jos se observă că valoarea extremă este dată de scăderea substanțială a numărului de locuitori din Municipiul Moreni (-12,2%).

Variația numărului de locuitori a localităților rurale incluse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște, în perioada 2010 – 2021, este prezentată în tabelul 2.1 și reprezentată grafic în figura 2.2.

Se remarcă scăderi ale numărului de locuitori în majoritatea localităților, cu excepția comunelor Aninoasa, Dragomirești, Mănești, Nucet, Raciu, Răzvad și Ulmi, care au înregistrat creșteri ale numărului de locuitori cuprinse între 0,7-15,4%.

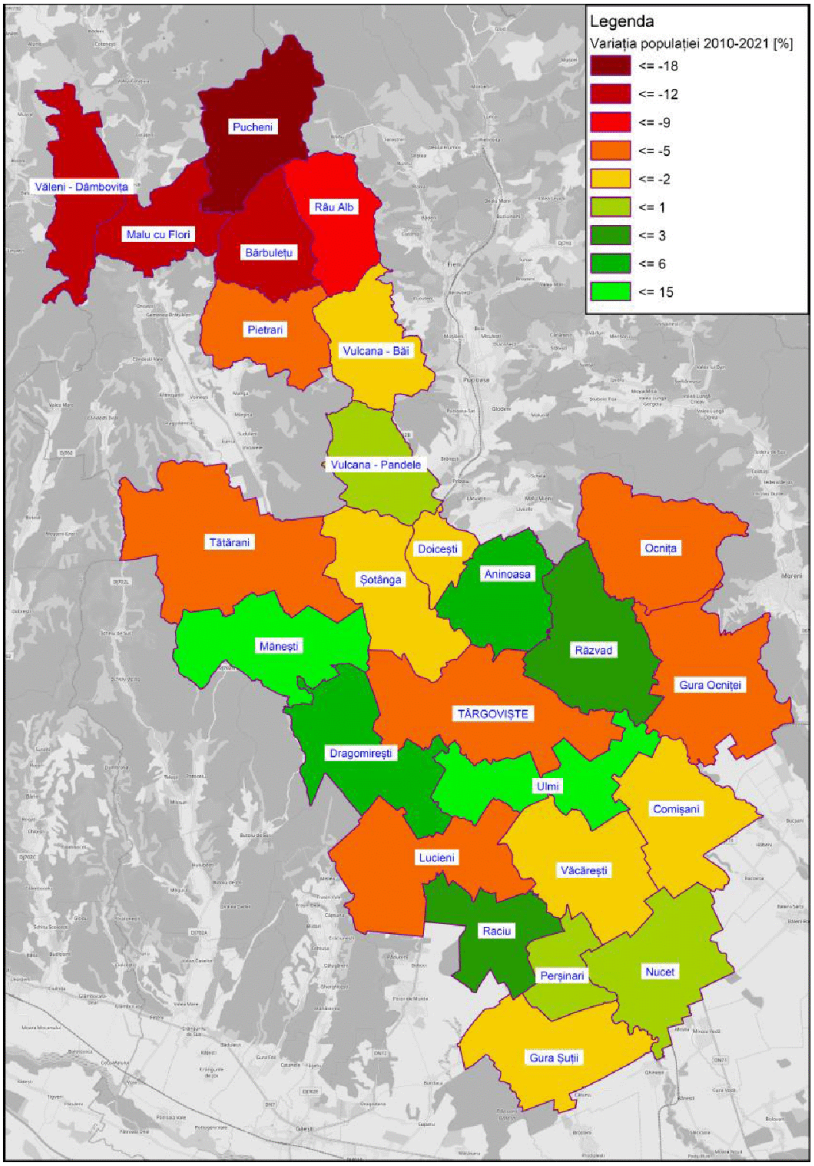


***Figura 2.2**. Variația populației la nivelul localităților cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște, intervalul 2010 – 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

***Tabelul 2.1.** Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, UAT comune din ZUF Târgoviște. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Municipiul Târgoviște	97151	90782	-6,6%
Comuna Aninoasa	6005	6330	5,4%
Comuna Bărbulețu	2385	2095	-12,2%

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Comuna Comișani	5303	5103	-3,8%
Comuna Doicești	4761	4677	-1,8%
Comuna Dragomirești	8533	9001	5,5%
Comuna Gura Ocniței	7424	7068	-4,8%
Comuna Gura Șuții	5424	5230	-3,6%
Comuna Lucieni	3198	2931	-8,3%
Comuna Malu cu Flori	2432	2145	-11,8%
Comuna Mănești	4959	5379	8,5%
Comuna Nucet	4242	4270	0,7%
Comuna Ocnița	4517	4294	-4,9%
Comuna Perșinari	2770	2755	-0,5%
Comuna Pietrari	2485	2361	-5,0%
Comuna Pucheni	2035	1671	-17,9%
Comuna Raciu	3083	3189	3,4%
Comuna Râu Alb	1495	1358	-9,2%
Comuna Răzvad	8594	8756	1,9%
Comuna Șotânga	7284	7056	-3,1%
Comuna Tătărani	5355	5028	-6,1%
Comuna Ulmi	4109	4743	15,4%
Comuna Văcărești	5199	5053	-2,8%
Comuna Văleni-Dâmbovița	2748	2415	-12,1%
Comuna Vulcana-Băi	3035	2959	-2,5%
Comuna Vulcana-Pandele	5024	4985	-0,8%

Nevoia de deplasare a populației, legată strâns de mobilitate, este dependentă de vârstă. Astfel, a fost analizată structura pe grupe de vârste a locuitorilor din Municipiul Târgoviște și celelalte localități care fac parte din Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște (figurile 2.3 și 2.4).

Se observă reducerea semnificativă a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, cu 39% în cazul Municipiului Târgoviște și cu 22% în restul localităților, concomitent cu creșterea accentuată a procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani din Municipiul Târgoviște, cu 86%, aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport. În cazul localităților externe Municipiului Târgoviște, în ultimii 12 ani a crescut cu 6%

ponderea populației cu vârsta cuprinsă între 25 ani și 64 ani, categorie determinată din punct de vedere al navetismului la nivel zonal.

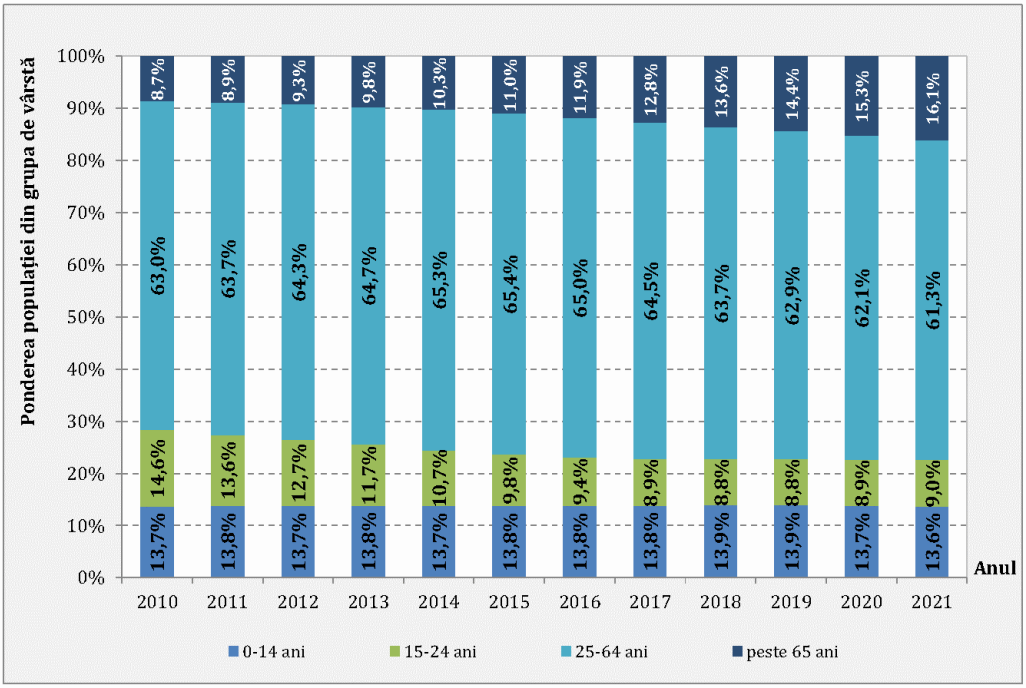


***Figura 2.3**. Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, Municipiul Târgoviște. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

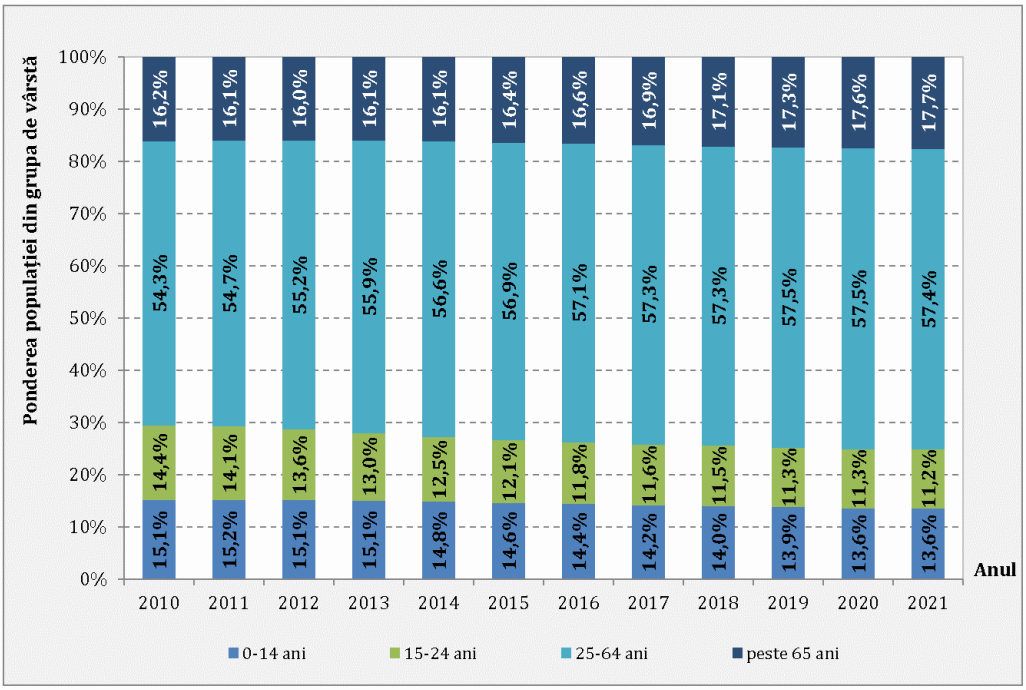


***Figura 2.4** Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, ZUF Târgoviște fără Municipiul Târgoviște. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Ca urmare a solicitării Municipiului Târgoviște, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziţie situaţia cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil şi flotant în Municipiul Târgoviște înregistrați la sfârșitul anului 2021. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuţia populaţiei pe zone de trafic, s-a realizat distribuţia pe clase de vârstă respectând proporţia deţinută de fiecare clasă pentru anul 2021, conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică. Aceasta este evidențiată în figura de mai jos.

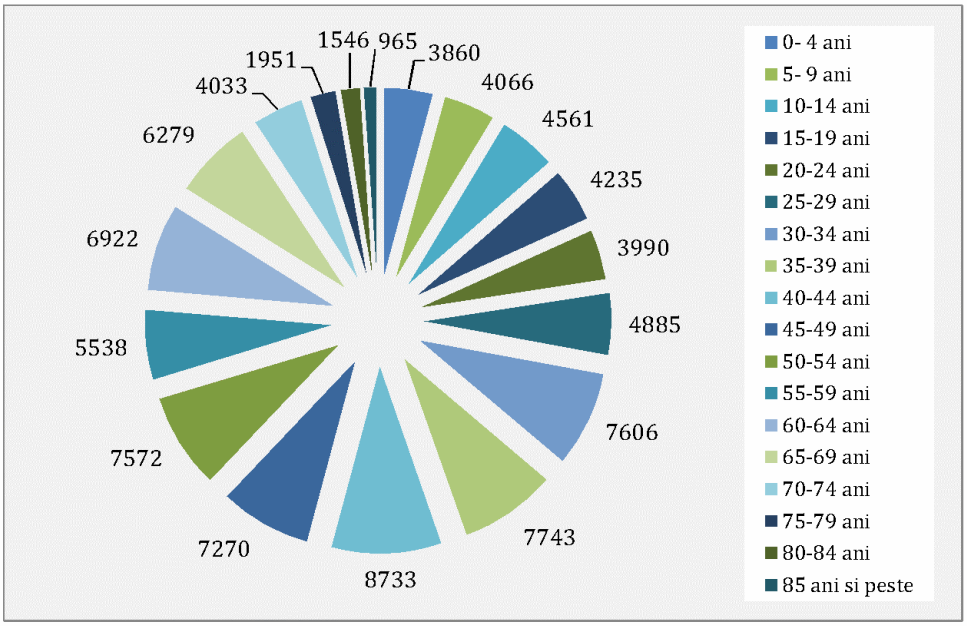


***Figura 2.5**. Distribuția populației înregistrate în anul 2021 pe grupe de vârstă, Municipiul Târgoviște. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma unor indicatori precum:

- *populația totală;*
- *densitatea populației.*

Densitatea la nivelul fiecărei unităţi administrativ-teritoriale din ZUF Târgoviște este prezentată în tabelul 2.2 și reprezentată grafic în figura de mai jos.

Prin raportare la suprafață intravilană, în cazul zonelor urbane din arealul de studiu, la nivelul anului 2021, densitatea de locuire este de 4203 persoane/km^2 în Municipiul Târgoviște (conform datelor publicate de INS în baza de date Tempo online, suprafața intravilană a Municipiului Târgoviște este de 2160 ha).

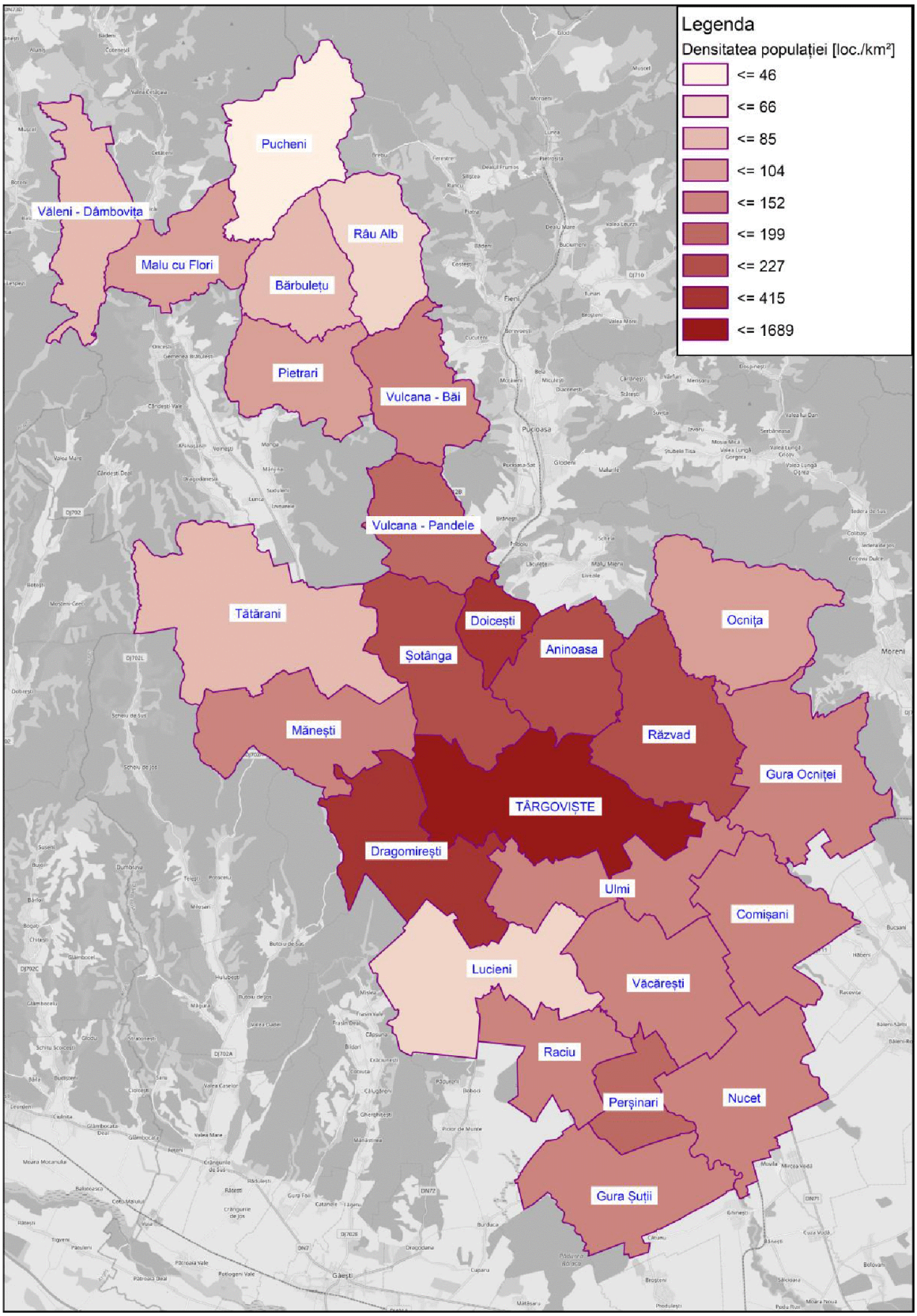


***Figura 2.6**. Densitatea populației la nivelul localităților din ZUF Târgoviște.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Din datele prezentate în tabelul următor, se observă că UAT-urile cu densitate peste 200 locuitori/ km^2 (exceptând Municipiului Târgoviște), sunt comunele Aninoasa, Doicești, Dragomirești, Răzvad și Șotânga.

***Tabelul 2.2**. Densitatea populației, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Populație	Suprafață totală, Km^2	Densitate, locuitori/ km^2
Municipiul Târgoviște	90782	53,76	1689
Comuna Aninoasa	6330	27,86	227
Comuna Bărbulețu	2095	24,51	85
Comuna Comișani	5103	35,17	145
Comuna Doicești	4677	11,26	415
Comuna Dragomirești	9001	39,11	230
Comuna Gura Ocniței	7068	46,35	152
Comuna Gura Șuții	5230	36,70	143
Comuna Lucieni	2931	44,49	66
Comuna Malu cu Flori	2145	23,07	93
Comuna Mănești	5379	38,07	141
Comuna Nucet	4270	37,42	114
Comuna Ocnița	4294	41,11	104
Comuna Perșinari	2755	15,98	172
Comuna Pietrari	2361	27,14	87
Comuna Pucheni	1671	36,01	46
Comuna Raciu	3189	24,94	128
Comuna Râu Alb	1358	25,35	54
Comuna Răzvad	8756	40,45	216
Comuna Șotânga	7056	35,22	200
Comuna Tătărani	5028	64,72	78
Comuna Ulmi	4743	32,49	146
Comuna Văcărești	5053	39,05	129
Comuna Văleni-Dâmbovița	2415	28,27	85
Comuna Vulcana-Băi	2959	27,48	108
Comuna Vulcana-Pandele	4985	25,05	199

În cazul Municipiului Târgoviște distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2021) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.7 și 2.8).

Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în cartierele Micro IV, V, VI, VIII, IX și XI.

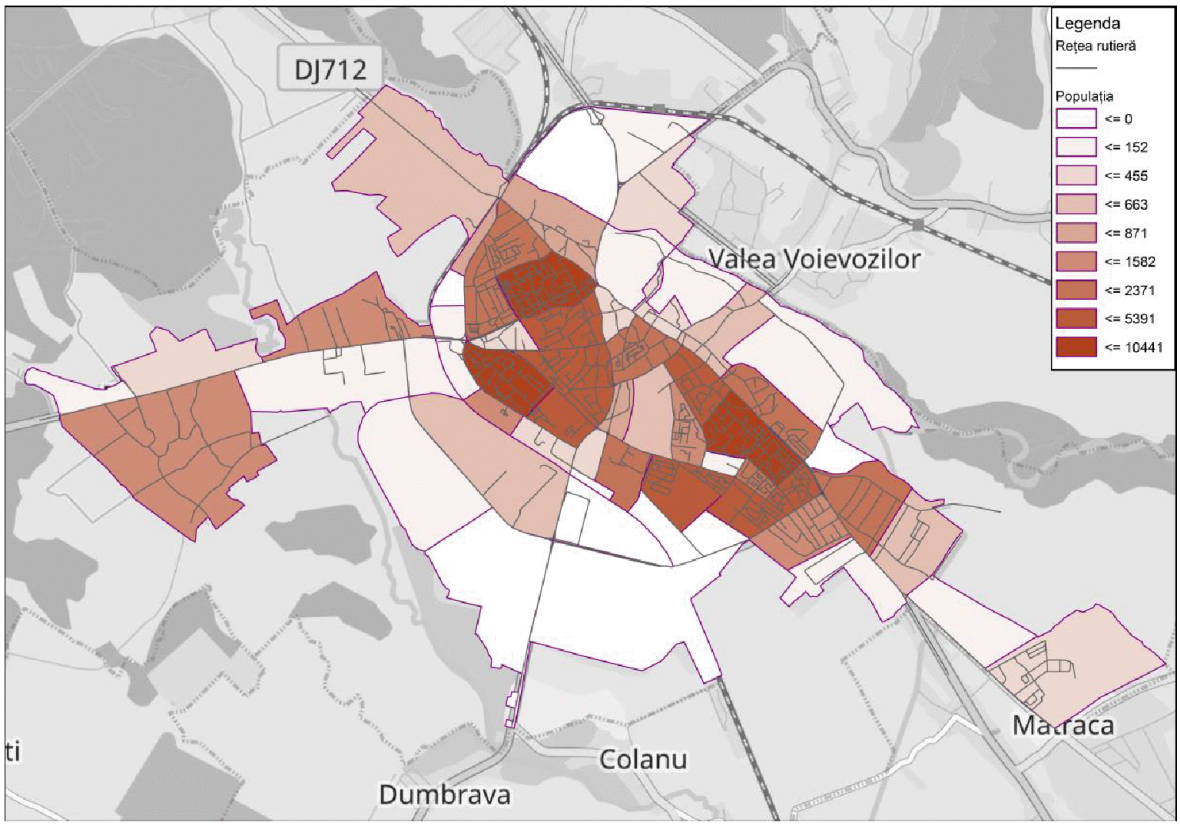


***Figura 2.7**. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.*

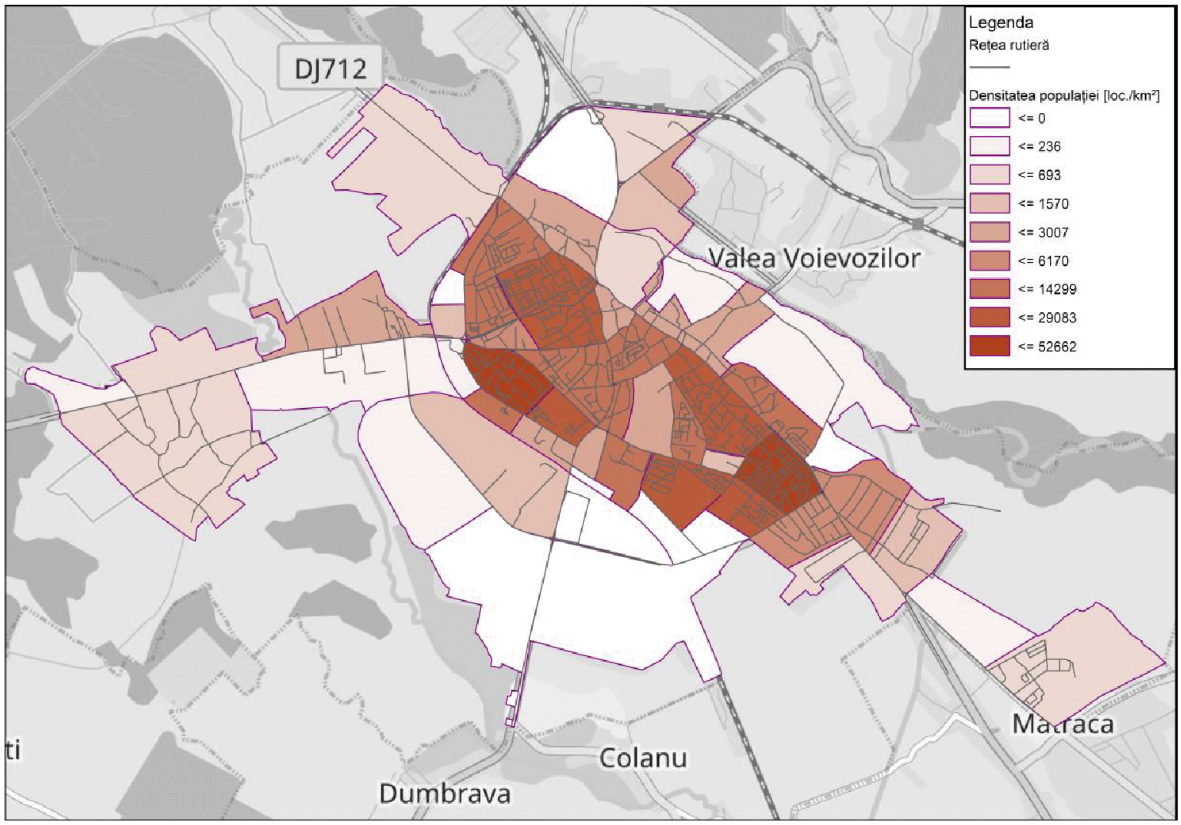


***Figura 2.8**. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.*

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

La întocmirea estimărilor privind mobilitatea la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Târgoviște la orizontul de analiza 2030, s-a ţinut seama de tendinţele de variaţie ale indicatorilor demografici desprinse din analizele de mai sus.

2.1.2. Activități economice

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

La nivelul Municipiului Târgoviște ponderea populației ocupate reprezintă 50% din totalul numărului de locuitori, în timp ce în restul localităților din Zona Urbană Funcțională acest indicator are valoarea de 8%, iar la nivelul județului Dâmbovița de 16% (tabelul 2.3).

***Tabelul 2.3**. Ponderea populației ocupate, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr salariați	Număr locuitori	Ponderea populației ocupate
Municipiul Târgoviște	45.444	90.782	50%
Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște, cu excepția Municipiului Târgoviște	9.027	110.852	8%
Județul Dâmbovița	84.486	515.197	16%

Conform datelor existente la www.topfirme.com, la nivelul anului 2021, în Municipiul Târgoviște au fost înregistrați 18.648 salariați activi, distribuiți celor 11.442 angajatori privați cu sediul în această localitate. În ceea ce privește Zona Urbană Funcțională, comunele cu peste 500 de angajatori în sectorul privat sunt Aninoasa și Ulmi (tabelul 2.4).

***Tabelul 2.4.** Număr de angajatori în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște, 2021. Sursa datelor: www.topfirme.com.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr angajatori	Număr salariați activi
Municipiul Târgoviște	11.442	18.648
Comuna Aninoasa	651	936
Comuna Bărbulețu	254	76

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr angajatori	Număr salariați activi
Comuna Comișani	430	1.102
Comuna Doicești	207	321
Comuna Dragomirești	388	167
Comuna Gura Ocniței	381	136
Comuna Gura Șuții	333	223
Comuna Lucieni	292	122
Comuna Malu cu Flori	187	61
Comuna Mănești	215	83
Comuna Nucet	295	152
Comuna Ocnița	173	112
Comuna Perșinari	347	166
Comuna Pietrari	175	65
Comuna Pucheni	142	91
Comuna Raciu	273	134
Comuna Râu Alb	137	29
Comuna Răzvad	412	432
Comuna Șotânga	306	267
Comuna Tătărani	201	135
Comuna Ulmi	526	1.312
Comuna Văcărești	357	403
Comuna Văleni-Dâmbovița	479	57
Comuna Vulcana-Băi	151	98
Comuna Vulcana-Pandele	277	230

Distribuția în teritoriu a numărului de salariați la nivelul fiecărei localități cuprinse în Zona Urbană Funcțională este prezentată în figura de mai jos. Se observă că locurile de muncă sunt concentrate în localitățile amplasate în zonele de nord-est și sud ale teritoriului din vecinătatea Municipiului Târgoviște.

În anul 2021, din totalul celor 19.031 unități economice cu capital privat din arealul de studiu, primele 15 au avut cel puțin 200 salariați activi, concentrând aproximativ 24% din numărul total de locuri de muncă ocupate în sectorul privat în localitățile cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște (tabelul 2.5). Se observă că preponderent marii angajatori își desfășoară activitatea în Municipiul Târgoviște.

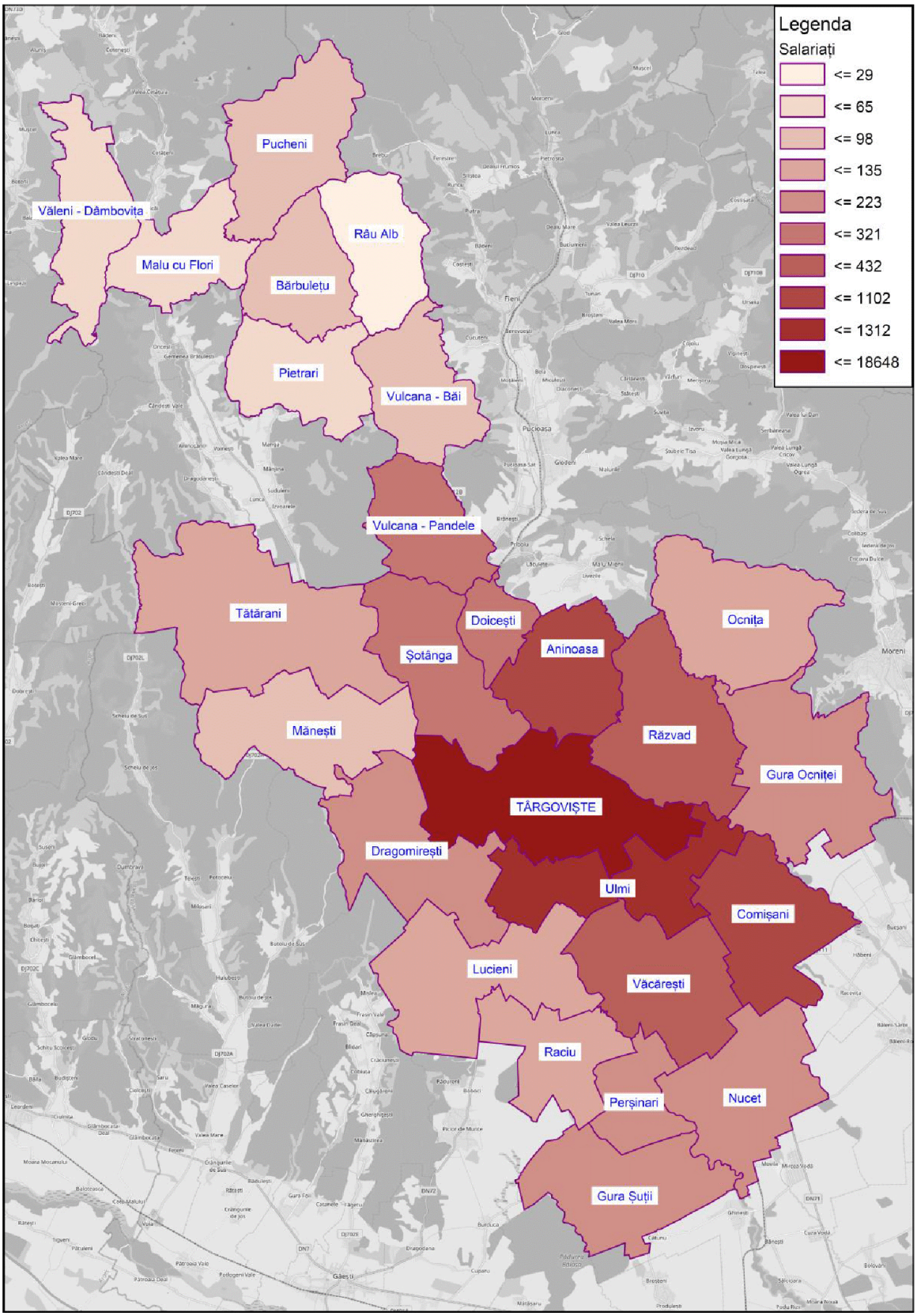


Figura 2.9. *Distribuția teritorială a locurilor de muncă la nivel de localitate.*
Sursa datelor: www.topfirme.com.

***Tabelul 2.5**. Principalii angajatori din ZUF Târgoviște, anul 2021.*
Sursa datelor: www.topfirme.com.

Nr. Crt.	Angajator	Localitae	Număr salariați activi
1	Compania de Apă Târgoviște-Dâmbovița S.A.	Târgoviște	718
2	S.C. Nimet S.R.L.	Comișani	716
3	S.C. Kablutronik S.R.L.	Ulmi	606
4	S.C. Oțelinox S.A.	Târgoviște	604
5	S.C. Alpha Cloud Works S.R.L.	Târgoviște	568
6	S.C. Aso Cromsteel S.A.	Târgoviște	455
7	S.C. Romstyl Impex S.R.L.	Târgoviște	404
8	S.C. Cos Târgoviște S.A.	Târgoviște	299
9	S.C. Trei Brutari S.R.L.	Târgoviște	291
10	S.C. Merak Advertising S.R.L.	Târgoviște	289
11	S.C. Geo-Sting S.R.L.	Târgoviște	265
12	S.R.L. Erdemir-România S.R.L.	Târgoviște	246
13	S.C. Central Moreni S.R.L.	Răzvad	215
14	S.C. Municipal Security S.R.L.	Târgoviște	206
15	S.C. Regata S.R.L.	Târgoviște	204

Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori din Municipiului Târgoviște, conform mențiunilor din tabelul de mai sus, este prezentată în figura 2.10. Platforma industrială din zona de Vest concentrează peste 1800 de salariați. O altă zonă polarizatoare, cu peste 1300 de salariați, se identifică în zona de Sud a teritoriului.

Variația numărului de salariați la nivelul fiecărei localități din Zona Urbană Funcțională în perioada 2010-2021 este prezentată în tabelul 2.6 și evidențiată grafic în figura 2.11.

La nivelul întregului areal de studiu, între limitele intervalului de analiză s-a înregistrat creșterea cu 18,3% a numărului total de salariați. Se remarcă faptul că Municipiul Târgoviște a înregistrat creșteri ale numărului de salariați în perioada 2010-2021. Creșteri extrem de mari (peste 200%) s-au înregistrat în comunele Comișani (285,7%, de la 286 salariți în anul 2010, la 1.103 salariați în anul 2021) și Ulmi (255,3%, de la 532 salariți în anul 2010, la 1.890 salariați în anul 2021). La polul opus, scăderi semnificative (peste 40%) s-au înregistrat în comunele Gura Ocniței (-44,3%, de la 944 salariți în anul 2010, la 526 salariați în anul 2021) și Vulcana-Băi (-42,4%, de la 139 salariți în anul 2010, la 80 salariați în anul 2021).

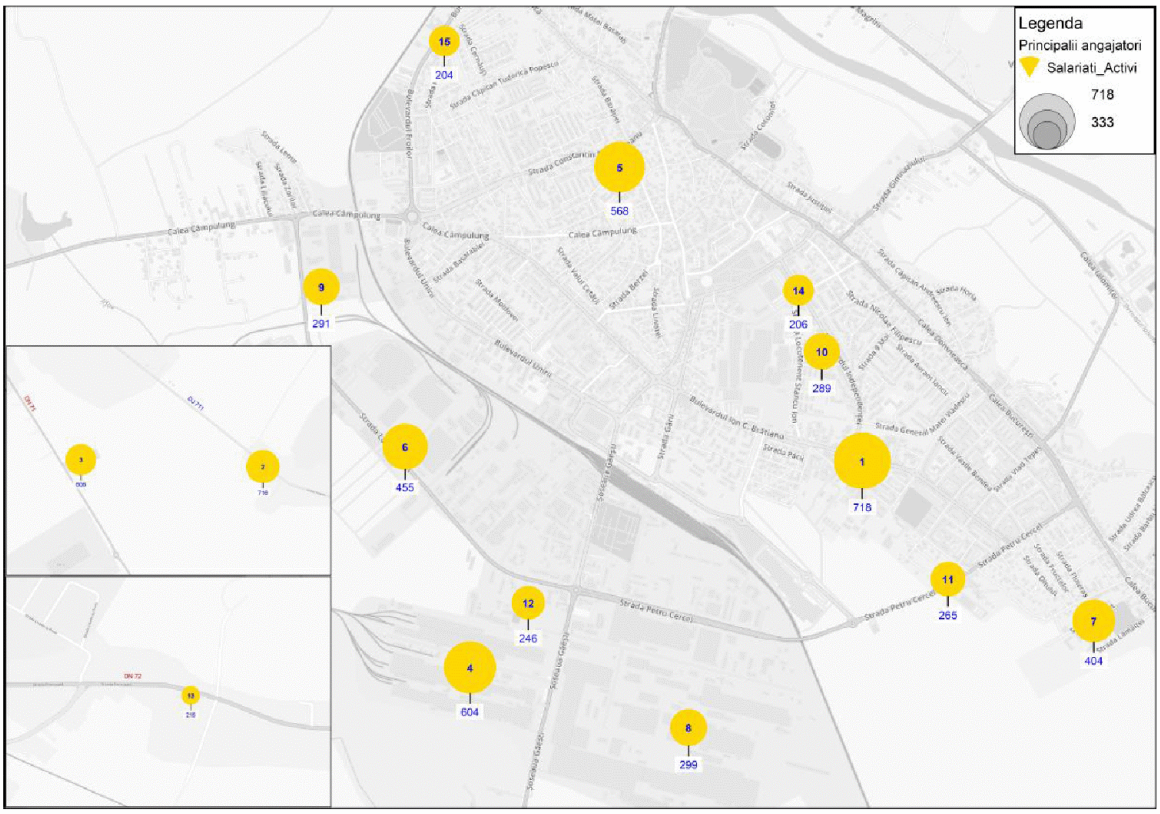


***Figura 2.10**. Distribuția teritorială aprincipalilor angajatori, ZUF Târgoviște. Sursa datelor: www.topfirme.com.*

***Tabelul 2.6.** Variația numărului de salariați în intervalul 2010 – 2021, localități din ZUF Târgoviște. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați			Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați		
	Anul 2010	Anul 2021	2010-2021		Anul 2010	Anul 2021	2010-2021
Târgoviște	37.966	45.444	19,7%	Perșinari	115	168	46,1%
Aninoasa	1.724	1.050	-39,1%	Pietrari	161	160	-0,6%
Bărbulețu	110	105	-4,5%	Pucheni	78	65	-16,7%
Comișani	286	1.103	285,7%	Raciu	102	147	44,1%
Doicești	1.023	615	-39,9%	Râu Alb	53	46	-13,2%
Dragomirești	158	248	57,0%	Răzvad	645	895	38,8%
Gura Ocniței	944	526	-44,3%	Șotânga	306	240	-21,6%
Gura Șuții	241	190	-21,2%	Tătărani	124	145	16,9%
Lucieni	171	110	-35,7%	Ulmi	532	1.890	255,3%
Malu cu Flori	81	75	-7,4%	Văcărești	299	412	37,8%
Mănești	153	140	-8,5%	Văleni-Dâmbovița	73	65	-11,0%
Nucet	288	293	1,7%	Vulcana-Băi	139	80	-42,4%
Ocnița	80	124	55,0%	Vulcana-Pandele	175	135	-22,9%

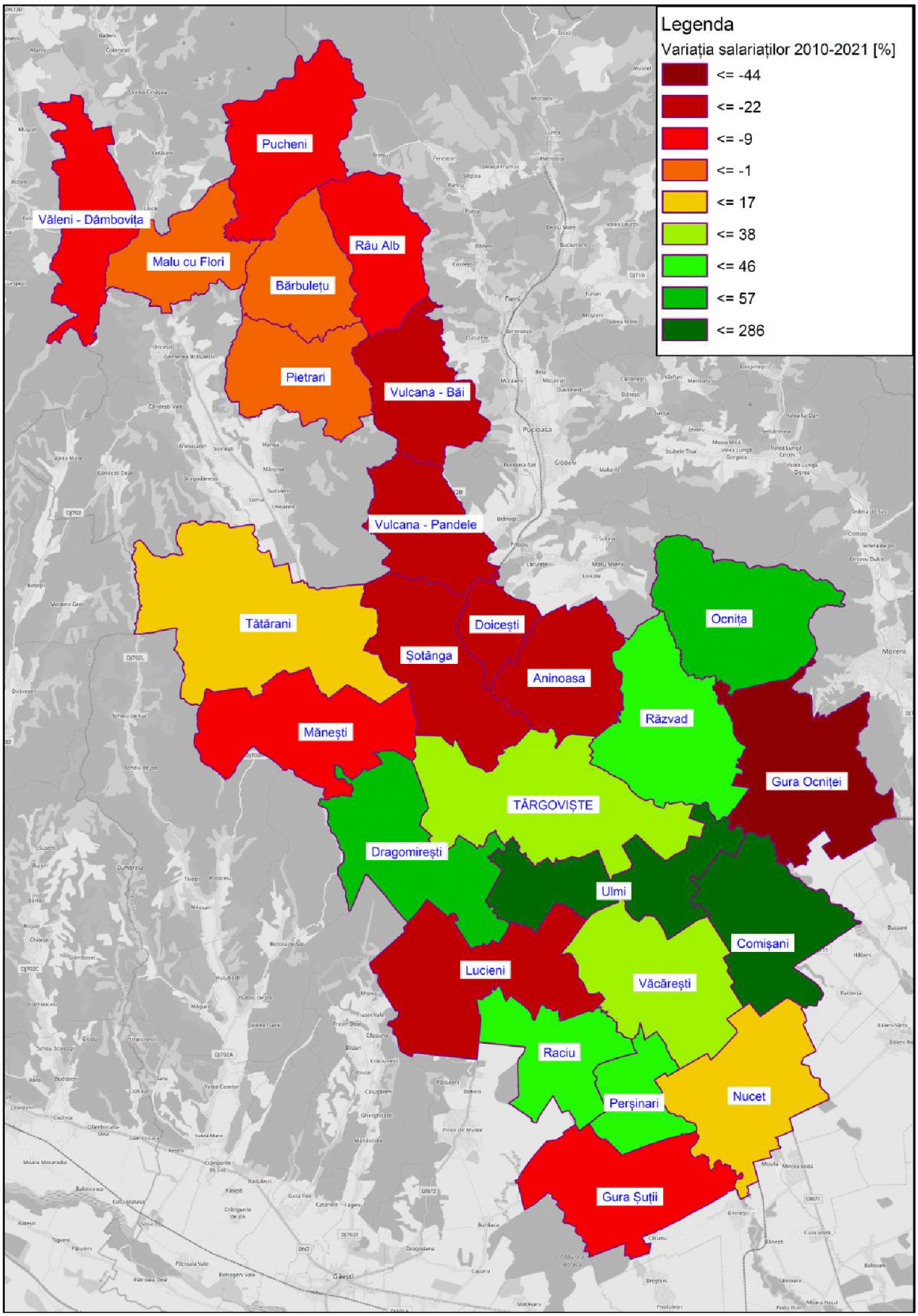


***Figura 2.11**. Variația salariaților la nivelul localităților cuprinse în ZUF Târgoviște, 2010 – 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Conform Institutului Naţional de Statistică[1], vârstele de muncă considerate sunt următoarele:

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

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariaţi înregistraţi la nivel judeţean şi local în ultimii 11 ani şi date prognozate până în anul 2025 ale acestui indicator, a fost estimat numărul anual de salariaţi la nivelul municipiului Târgoviște pentru perioada 2022-2025. Se observă tendinţa crescătoare, care conduce la creşterea cu 7% a numărului de salariaţi din Municipiul Târgoviște în anul 2025 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2021 (figura 2.12). În perioada 2010-2021 s-a manifestat o tendinţă crescătoare, variaţia între valorile specifice limitelor intervalului de analiză fiind de 20%.

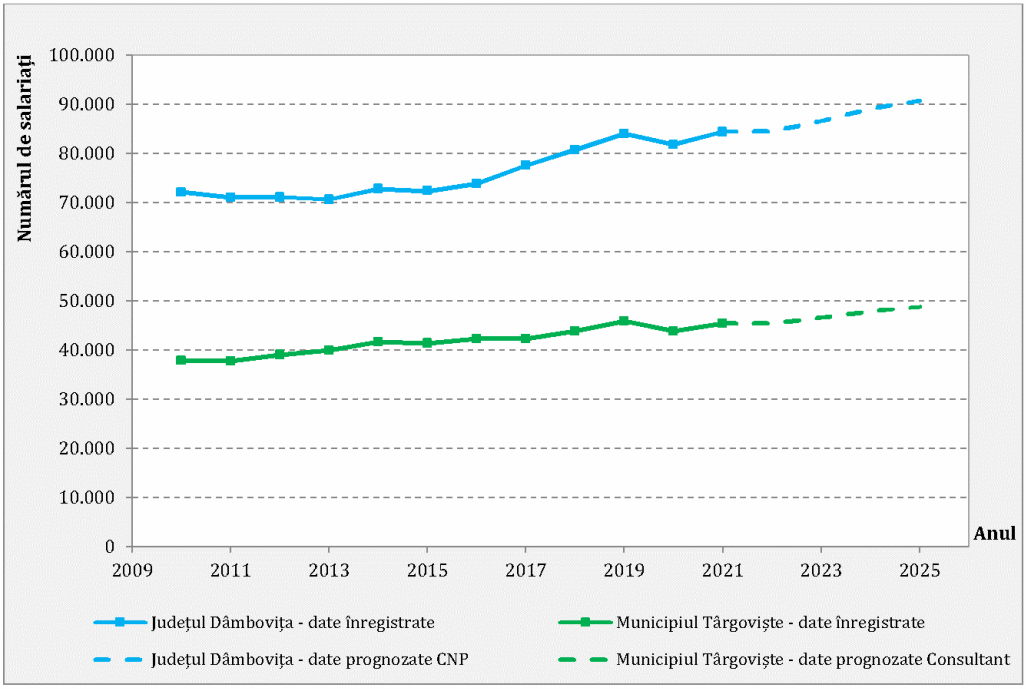


***Figura 2.12**. Variaţia numărului de salariaţi – municipiul Târgoviște, judeţul Dâmbovița, 2010-2021; 2022-2025. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP).*

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variaţia numărului de şomeri înregistraţi la nivelul municipiului Târgoviște, rezultând că în perioada analizată 2010-2021 (cea pentru care sunt publicate date statistice) s-a instalat o tendinţă generală de reducere a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.13). În ipoteza translatării acestor persoane în categoria salariaţilor, putem concluziona că în ultimii ani s-a înregistrat creşterea deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

[1] Forţa de muncă sau resursa de muncă reprezintă acea categorie de populaţie care dispune de ansamblul capacităţilor fizice şi intelectuale care îi permit să desfăşoare o muncă utilă în una din activităţile economie naţionale – sursa INS;

În perioada analizată, la nivelul UAT-urilor din ZUF Târgoviște în ansamblu, s-a înregistrat reducerea cu 76,2% a numărului de șomeri. În Municipiul Târgoviște numărul de șomeri s-a redus de la 2297 în anul 2010, la 361 în anul 2021 (-84,3%).

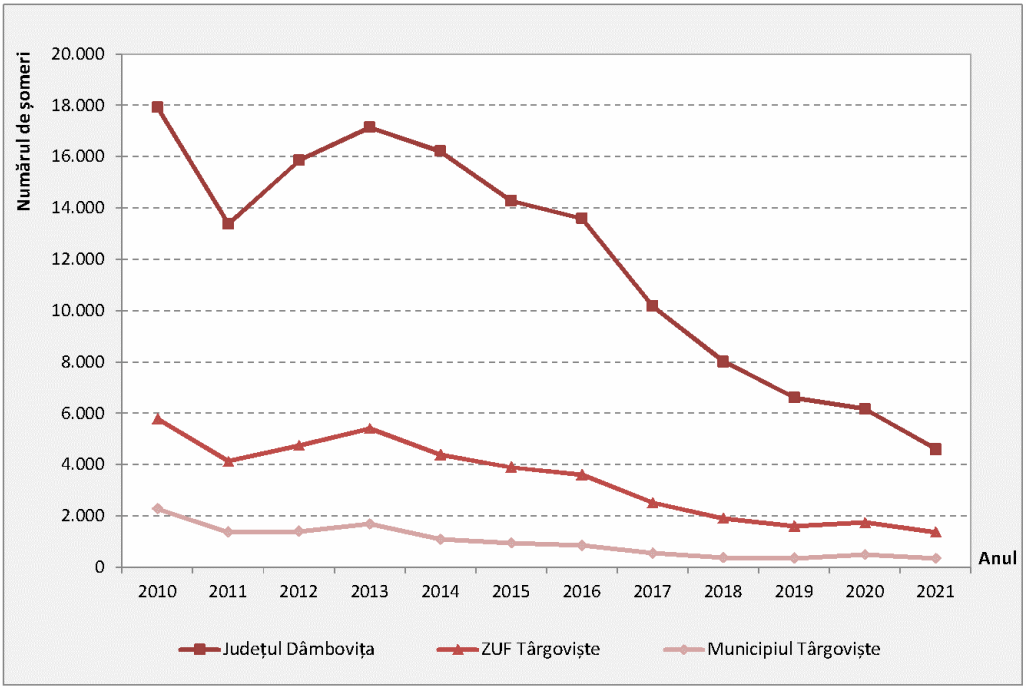
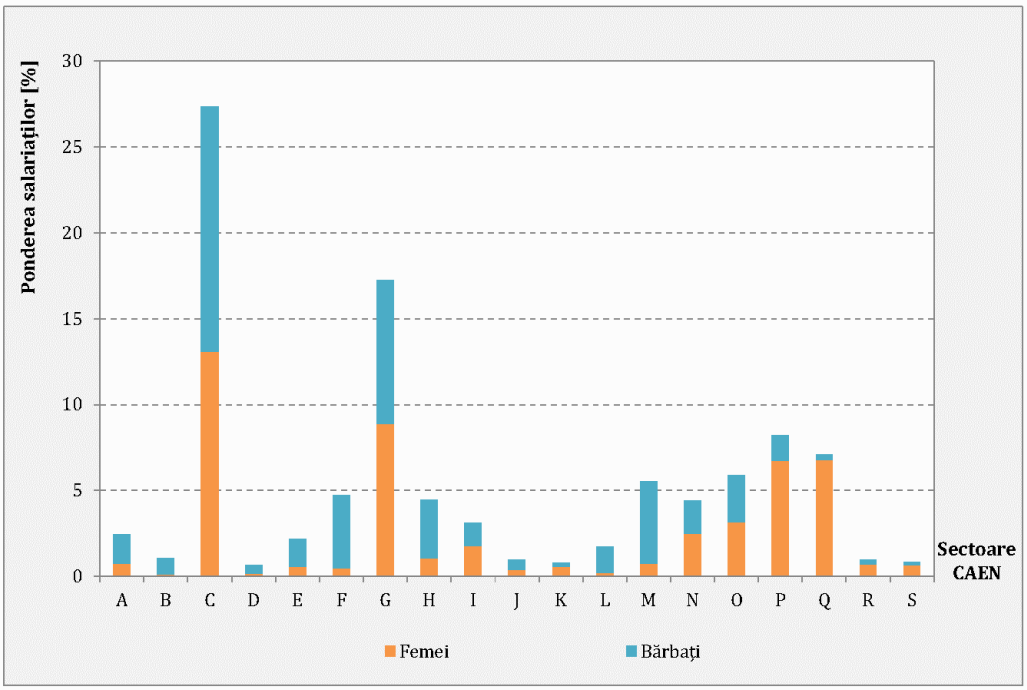


***Figura 2.13**. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În ceea ce privește cauzele șomajului în Municipiul Târgoviște, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind perosane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă care constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat. În vederea susținerii dezvoltarii activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivelul zonei urbane funcționale.

La nivel județean în cea mai mare parte salariații sunt angajați ai unor unități economice al căror principal domeniu de activitate este reprezentat de industria prelucrătoare (27,4%). Urmează, în ordinea descrescătoare a ponderii din totalul salariaților, comerțul cu ridicata și cu amănuntul (17,3%), învățământ (8,2%) și sănătate și asistență socială (7,1%). Sectorul construcțiilor cuprinde 4,8% din totalul salariaților (figura 2.14).



A - Agricultură, silvicultură și pescuit
B - Industria extractivă
C - Industria prelucrătoare
D - Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat
E - Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare
F - Construcții
G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor
H - Transport și depozitare
I - Hoteluri și restaurante
J - Informații și comunicații
K - Intermedieri financiare și asigurări
L - Tranzacții imobiliare
M - Activități profesionale, științifice și tehnice
N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport
O - Administrație publică și apărare; asigurări sociale din sistemul public
P - Învățământ
Q - Sănătate și asistență socială
R - Activități de spectacole, culturale și recreative
S - Alte activități de servicii

***Figura 2.14**. Structura ocupațională pe sectoare de activitate, 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Cele care includ magazine de tip hypermarket sunt amplasate de-a lungul arterelor principale (figura 2.15).

În zona centrală se evidențiază perimetrul delimitat de B-dul I.C. Brătianu, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Independenței, în care sunt concentrate o serie de supermarket-uri și Piața agro-alimentară 1 Mai. Funcțiunea comercială a teritoriului amintit implică un grad ridicat de atractivitate a călătoriilor în centrul orașului, călătorii care se suprapun peste cele în scop administrativ, educațional (în acest areal sunt amplasate spații de învățământ ale Universității „Valahia" în care funcționează programe de studii cu peste 1000 de studenți), de recreere.

Zone periferice în care se desfășoară activități comerciale sunt amplasate la extremitățile Bulevardului Unirii, Centrul comercial Pavcom, la intersecția cu Str. Gării și supermarket-urile Kaufland și Lidl, la intersecția cu Calea Câmpulung, și în partea de Sud - Dâmbovița Mall (B-dul Regele Ferdinand), Piața Vlad Țepeș (Str. Vlad Țepeș), Penny (Str. Petru Cercel) și Lidl (Calea Ialomiței).

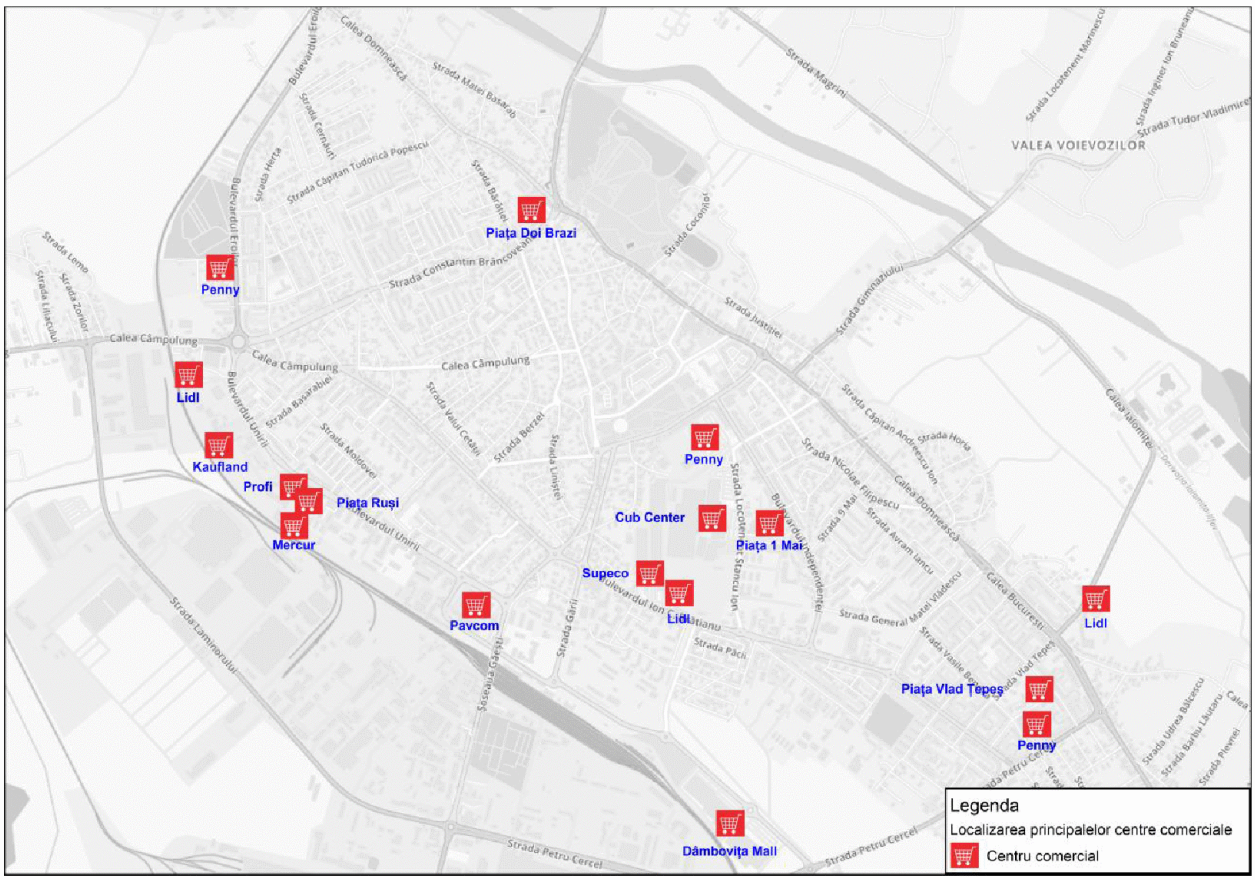


***Figura 2.15**. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Târgoviște.*

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, în Municipiul Târgoviște funcționează 25 unități de învățământ preuniversitar (liceal – 14, gimnazial – 11) în care în anul 2020-2021 au fost înmatriculați 15.933 elevi (tabelul 2.7) și 26 de unități de învățământ preșcolar în care sunt înmatriculați 3.219 preșcolari (conform INS Tempo Online).

Din categoria învățământului postliceal, în Municipiul Târgoviște desfășoară cursuri de zi 3 unități (Școala Postliceală Sanitară "Christiana" Târgoviște, Școala Postliceală Sanitară "Carol Davila" Târgoviște, Școala Postliceală Sanitară FEG Târgoviște), în care în anul 2021 au fost înmatriculați 1.080 elevi.

La nivel universitar se regăsește Universitatea „Valahia" din Târgoviște, care în anul 2021 a avut înmatriculați 4.900 studenți. Desfășurarea activităților didactice este concentrată în

două centre. Campusul universitar, care include clădirile destinate desfășurării activităților didactice și de cercetare, dar și spațiile de cazare este situat la periferia zonei urbane, fiind conectat la artera principală Aleea Sinaia/ DN 71 Nord (ieșirea spre Sinaia). O altă zonă în care se desfășoară activități didactice este amplasată pe Str. Locot. Stancu Ion, în vecinătatea zonei comerciale din centrul orașului.

***Tabelul 2.7**. Unități de învățământ gimnazial și liceal. Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște.*

Unitatea de învățământ	Adresa	Număr elevi
Învățământ gimnazial		
Școala Gimnazială Specială Târgoviște	Str. Ion Ghica, Nr. 2	-
Școala Gimnazială "Vasile Cârlova" Târgoviște	Calea Domnească, nr. 184	717
Școala Gimnazială "Tudor Vladimirescu" Târgoviște	Str. Moldovei, nr. 2	620
Școala Gimnazială "Smaranda Gheorghiu" Târgoviște	Calea București, nr. 28	401
Școala Gimnazială "Grigore Alexandrescu" Târgoviște	Str. Vasile Blendea, Nr. 7	
Școala Gimnazială "Radu cel Mare" Târgoviște	Str. Radu cel Mare, nr. 12	357
Școala Gimnazială "Prof. Paul Bănică" Târgoviște	Str. Moldovei, nr. 3	462
Școala Gimnazială "Mihai Viteazul" Târgoviște	Str. Prof. Alexandru Vasilescu, nr. 1	942
Școala Gimnazială "Matei Basarab" Târgoviște	Str. Maior Spirescu, nr. 1	650
Școala Gimnazială "Ioan Alexandru Brătescu Voinești" Târgoviște	Calea Domnească, nr. 252	921
Școala Gimnazială "Coresi" Târgoviște	Aleea Trandafirilor, nr. 2,	1171
Învățământ liceal		
Colegiul Național "Ienăchiță Văcărescu" Târgoviște	Calea Domnească, nr. 235	1019
Colegiul Național "Constantin Carabella" Târgoviște	Str. Lt. Pârvan Popescu, nr. 58	811
Colegiul Național "Constantin Cantacuzino" Târgoviște	Str. George Cair, nr. 3	1366
Colegiul Economic "Ion Ghica" Târgoviște	Calea Domnească, nr. 223	1257
Seminarul Teologic Ortodox "Sf. Ioan Gură de Aur" Târgoviște	B-dul Unirii, nr. 28A	326
Liceul teoretic "Petru Cercel" Târgoviște	Str. Lt. Pârvan Popescu, nr. 94	656
Liceul Teoretic "Ion Heliade Rădulescu" Târgoviște	B-dul Unirii, nr. 28	220
Liceul Tehnologic de Transporturi Auto Târgoviște	Str. Gen. I.E. Florescu, nr. 18	535
Liceul Tehnologic "Spiru Haret" Târgoviște	Str. Mihai Eminescu, nr. 26	558
Liceul Tehnologic "Nicolae Mihăescu" Târgoviște	Str. G-ral Ion Emanoil Florescu, nr. 20	-
Liceul Tehnologic "Nicolae Ciorănescu" Târgoviște	Str. Lt. Stancu Ion, nr. 35	622
Liceul Tehnologic "Constantin Brâncoveanu" Târgoviște	B-dul Unirii, nr. 24	744
Liceul de arte "Bălașa Doamna" Târgoviște	Str. Lt. Pârvan Popescu, nr. 60	636
Liceul "Voievodul Mircea" Târgoviște	B-dul Regele Carol I, nr. 70	942

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ centralizate în tabelul 2.7 se regăsește în figura 2.16.

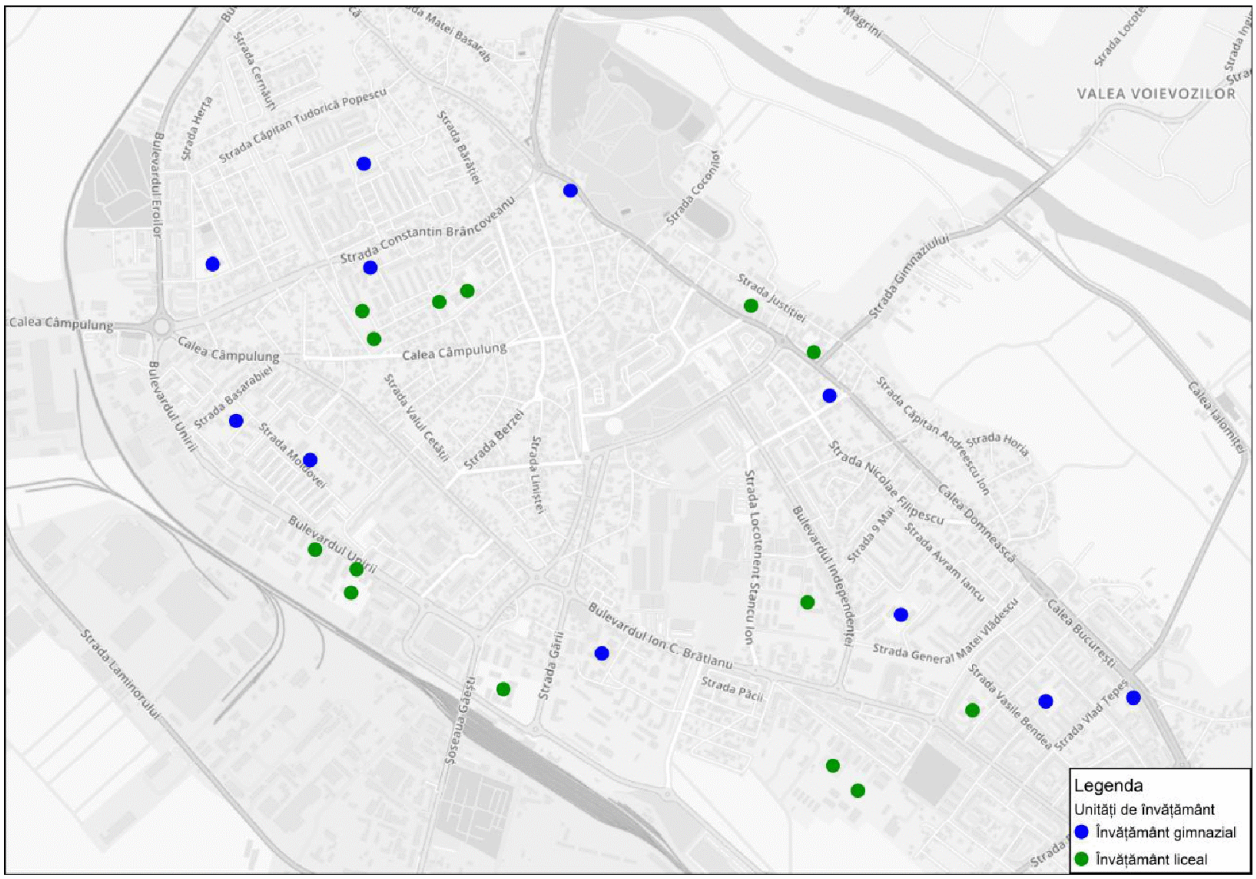


***Figura 2.16**. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Târgoviște.*

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă creșterea numărului de elevi cu excepția celor încadrați în învățământul liceal, care au înregistrat scăderi de 30% în anul 2021 comparativ cu anul 2010. În rândul studenților s-a înregistrat o scădere de 54% în perioada analizată (figura 2.17).

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi și studenți, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2021 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060[2] (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) s-au realizat prognoze ale populației școlare. Pe termen scurt se estimează scăderi în cazul ambelor forme de învățământ, mai accentuate fiind în cazul numărului de studenți (figura 2.18).

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

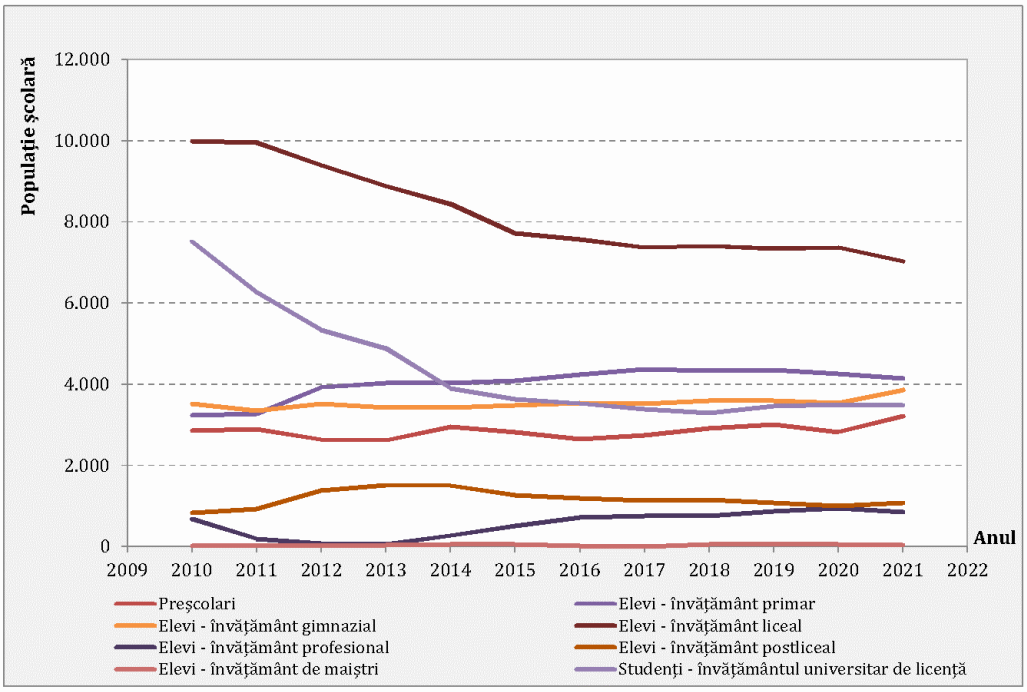


***Figura 2.17**. Variația populației școlare din Municipiul Târgoviște, 2010-2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

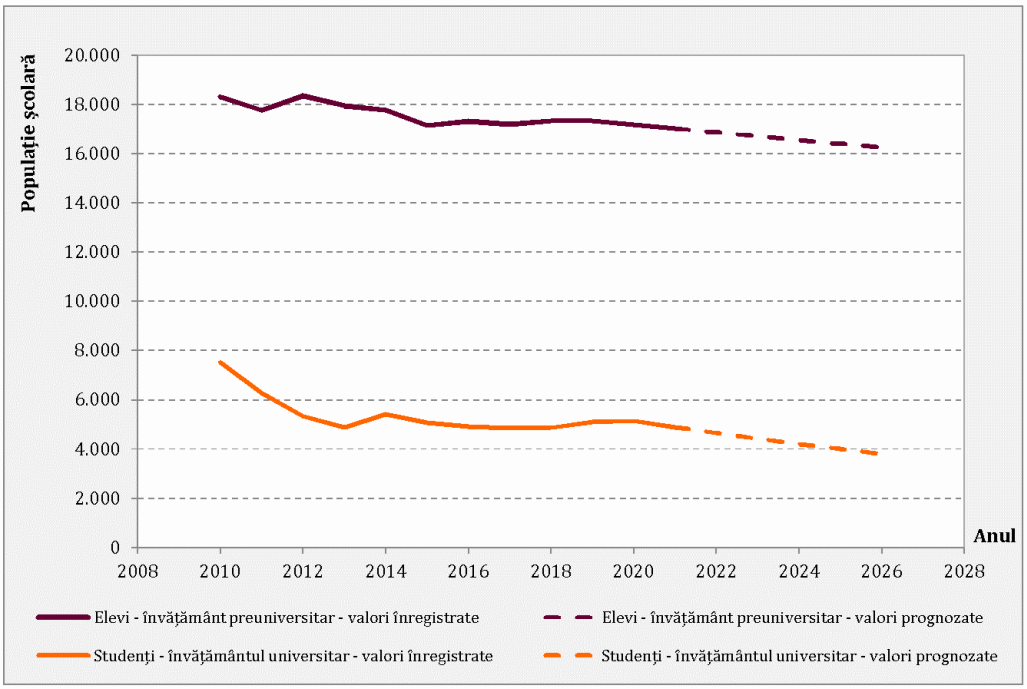


***Figura 2.18**. Variația populației școlare din Municipiul Târgoviște – date prognozate.*

Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazială din zona de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte cartiere (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările

având ca scop *"Ducerea / aducerea copiilor la / de la scoală"* devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal.

În Municipiul Târgoviște unitățile de nivel liceal sunt amplasate cu precădere în partea nord, est și vest. La nivelul celorlalte UAT-urilor cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște, funcționează o singură unitate de nivel liceal în Comuna Nucet, ceea ce înseamnă că populația școlară din această categorie reprezintă navetiști, care utilizează transportul public județean zilnic sau la sfârșit de săptămână.

Pe baza datelor statistice specifice populației cu vârsta cuprinsă între 15 ani și 19 ani (în care se încadrează elevii de liceu) din fiecare localitate cuprinsă în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște a fost realizată reprezentarea grafică din figura 2.19.

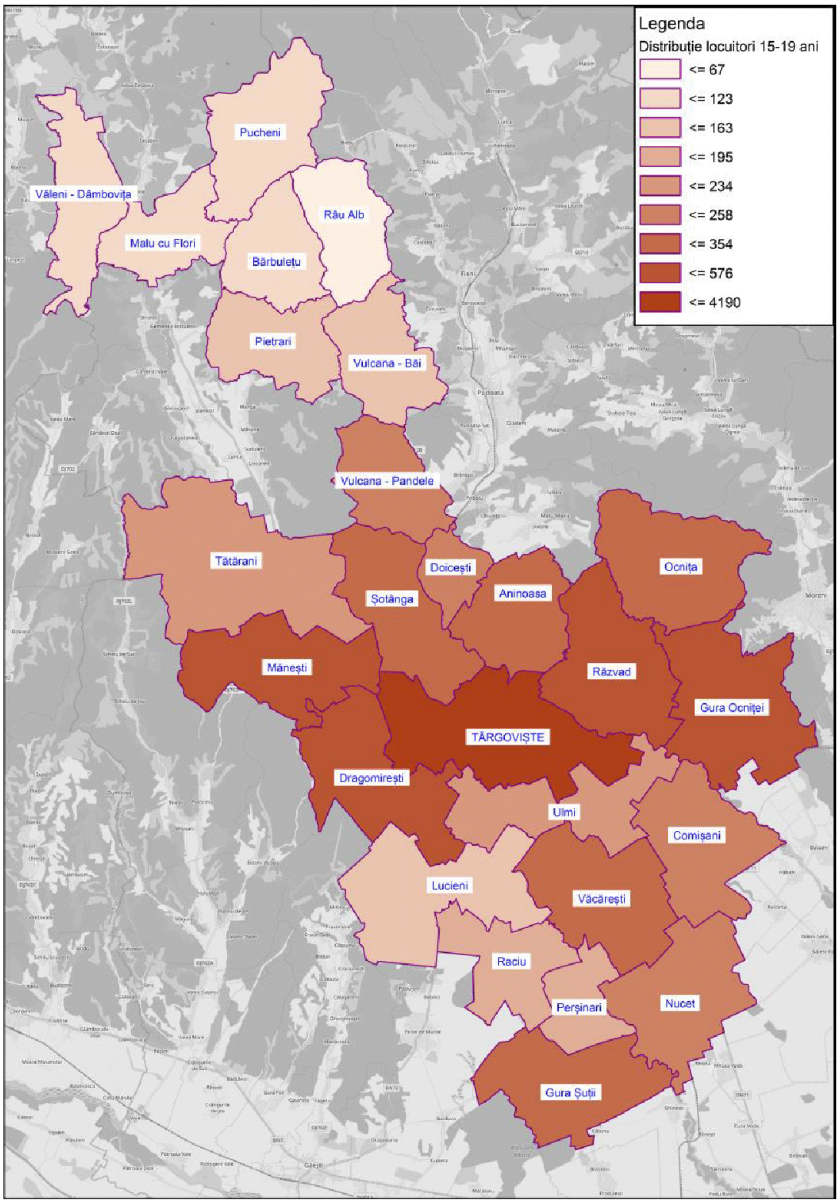


Figura 2.19. *Distribuția numărului de locuitori cu vârsta de 15-19 ani la nivel de localitate, ZUF Târgoviște, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Un alt scop al deplasărilor care trebuie avut în vedere în asigurarea ofertei de transport public este asociat serviciilor de sănătate. În general, unitățile sanitare de tip spital/ policlinică în care sunt asigurate servicii medicale pentru specialități diferite sunt situate în mediul urban (figura 2.20).

În localitățile rurale din Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște se regasesc în principal Cabinete medicale de familie, Cabinete stomatologice Societate stomatologică civilă medicală, Cabinete medicale de specialitate, Farmacii/ Puncte farmaceutice, Laboratoare medicale, Laboratoare de tehnică dentară și Alte tipuri de cabinete medicale. Pentru consult de specialitate sau tratament intraspitalicesc sunt necesare deplasări în mediul urban. La nivelul întregului areal de studiu funcționează 631 unități medicale, iar dintre acestea 490 sunt înregistrate în Municipiul Târgoviște. Numărul de paturi disponibile în unitățile sanitare din Municipiul Târgoviște este de 1.903.

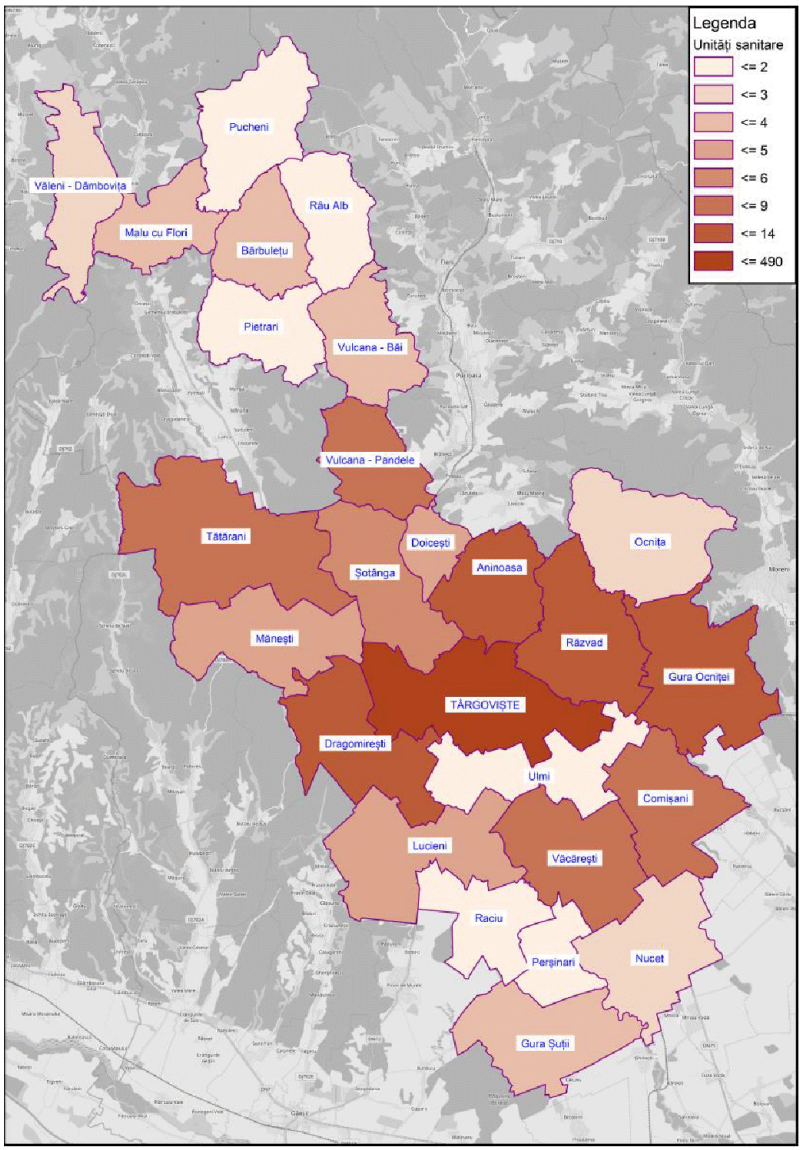


Figura 2.20. *Distribuția unităților sanitare la nivelul localităților cuprinse în ZUF Târgoviște, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

O altă latură a activităților socio-economice care influențează numărul de deplasări este turismul. Astfel, se impune analiza activității turistice, prin prisma indicatorilor care pot fi utilizați în estimarea călătoriilor generate și atrase de zonele de trafic în care se desfășoară servicii turistice.

În arealul de studiu se regăsesc obiective naturale și antropice cu atractivitate turistică ridicată, dintre care cele mai reprezentative sunt: Complexul Muzeal Curtea Domnească, Grădina Zoologică, Muzeul de Istorie, Muzeul Tiparului și al Cărții Românești, Muzeul Scriitorilor Dâmbovițeni, Turnul Chindiei din Municipiul Târgoviște, Mănăstirea Dealu din Comuna Aninoasa, Mănăstirea Gorgota din Comuna Răzvad, Centrul Ecumenic Internațional din Vulcana-Băi, etc.

Turismul de afaceri este o altă componentă prezentă la nivel local.

În prezent unitățile de primire turiști (hoteluri, pensiuni, cabane) din ZUF Târgoviște oferă o capacitate de 777 locuri/ zi, din care 84% situată în Municipiul Târgoviște. De-a lungul perioadei analizate capacitatea de cazare a variat neuniform în plaja 713 – 899 locuri de cazare/ zi (figura 2.21). Numărul anual de turiști sosiți în arealul de studiu a cunoscut o variație descrescătoare în ultimii 2 ani, ajungând în anul 2020 să reprezintă 82% din valoarea medie anuală (figura 2.22). Se observă că valoarea de vârf a numărului de turiști sosiți a fost înregistrată în anul 2019 (53.813 turiști sosiți). Anul 2020 a fost semnificativ afectat de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID 19. Se remarcă faptul că în ultimii ani ponderea turiștilor sosiți în Municipiul Târgoviște, din totalul turiștilor aferenți arelului de studiu, este în creștere. Valoarea maximă de 94% a fost atinsă în anul 2013, iar cea minimă de 82% corespunde anului 2015.

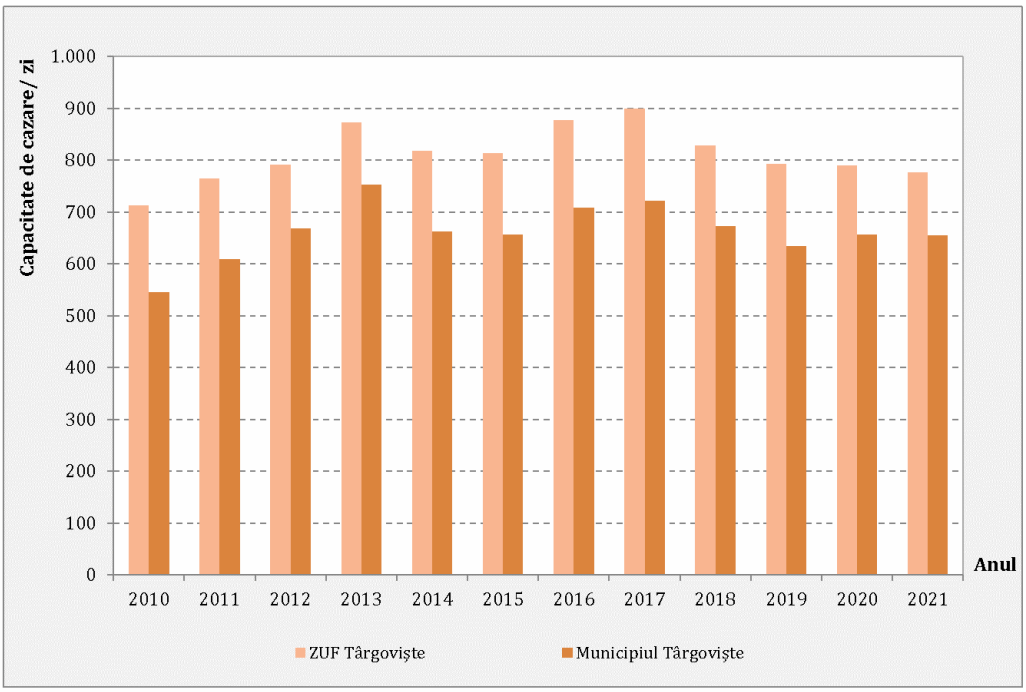


***Figura 2.21**. Variația capacității de cazare, 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

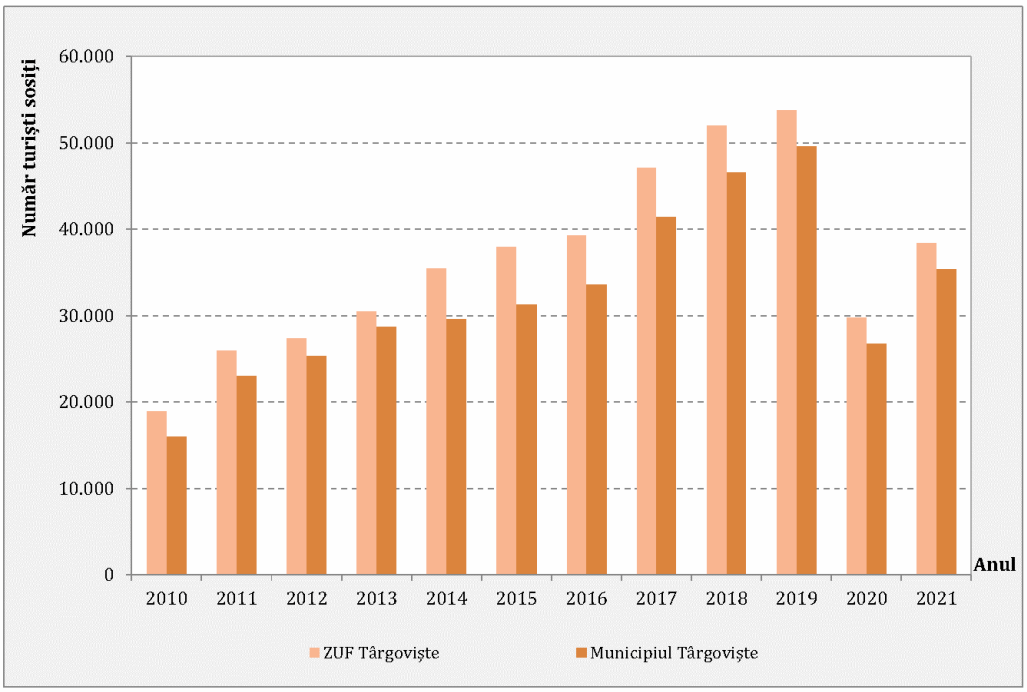


***Figura 2.22**. Variația numărului de turiști sosiți anual, 2010-2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Referitor la numărul de turiști sosiți în celelalte localități cuprinse în ZUF Târgoviște, se remarcă faptul că 9 UAT-uri dintre cele 25 au găzduit turiști în ultimii ani: comunele Aninoasa, Comișani, Doicești, Perșinari, Pietrari, Răzvad, Tătărani, Ulmi și Văcărești.

În figura 2.23 este prezentată variația lunară a numărului de turiști sosiți în Municipiul Târgoviște intervalul 2010-2021. Se observă o creștere a numărului de turiști în perioada iulie-noiembrie a fiecărui an, perioadă în care se detașează luna septembrie, cu număr maxim de turiști care vizitează arealul de studiu.

Valoarea medie anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, calculat prin raportarea numărului de înnoptari la capacitatea de cazare turistică în funcțiune, este reprezentată în figura 2.24. Exceptând anul 2020, în care activitatea turistică a fost afectată de pandemia de COVID-19, se observă că în ultima perioadă gradul de utilizare a capacității de cazare s-a situat între 20% și 33%.

Distribuția teritorială a capacității de cazare (în toate unitățile de primire turiști) și a turiștilor sosiți la nivel de localitate în anul 2021 la nivel de UAT din ZUF Târgoviște este evidențiată în figurile 2.25 și 2.26.

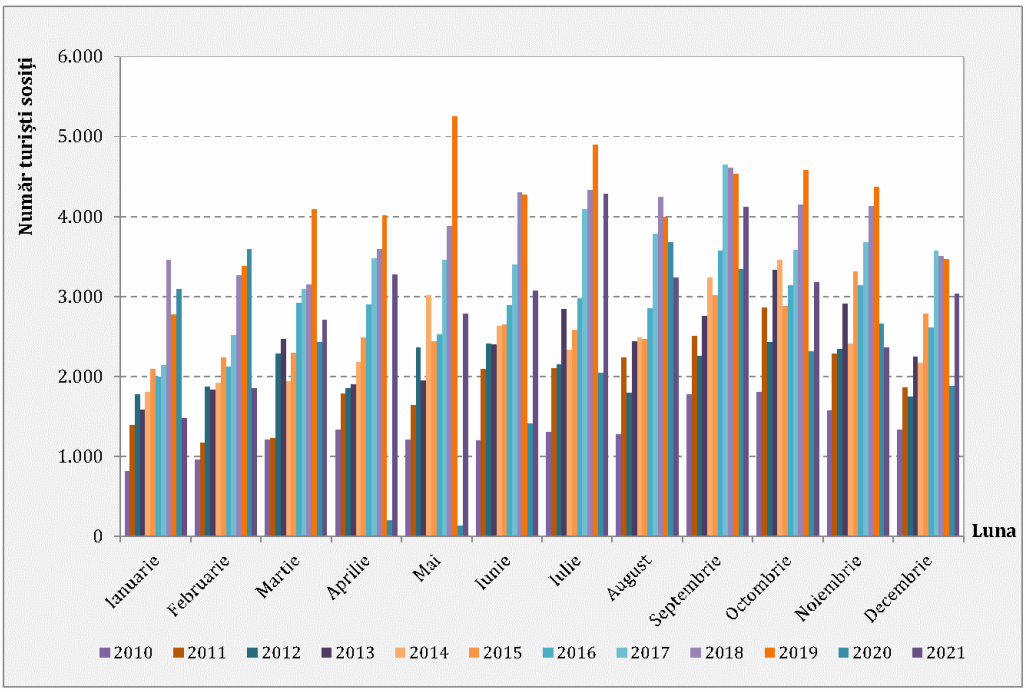


***Figura 2.23**. Variația numărului de turiști sosiți lunar în Municipiul Târgoviște, 2010-2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

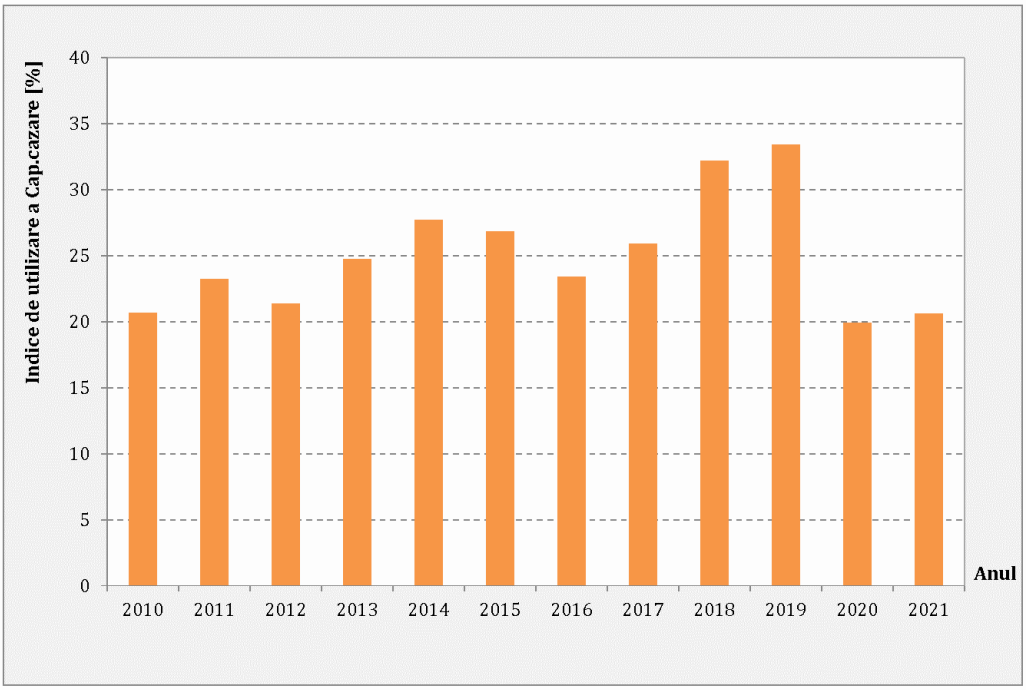


***Figura 2.24**. Variația anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, 2010-2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

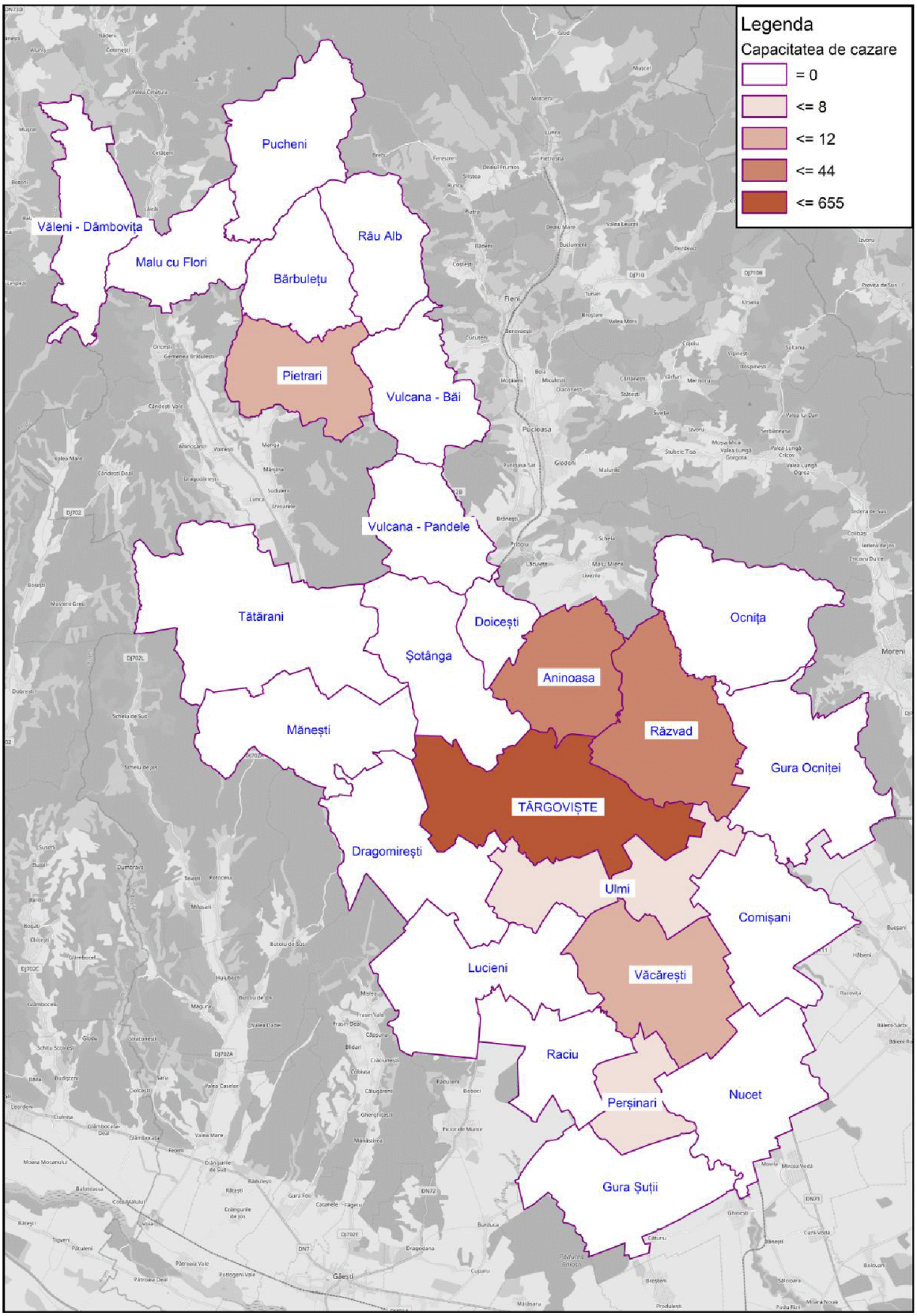


Figura 2.25. *Distribuția capacității de cazare în ZUF Târgoviște, anul 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

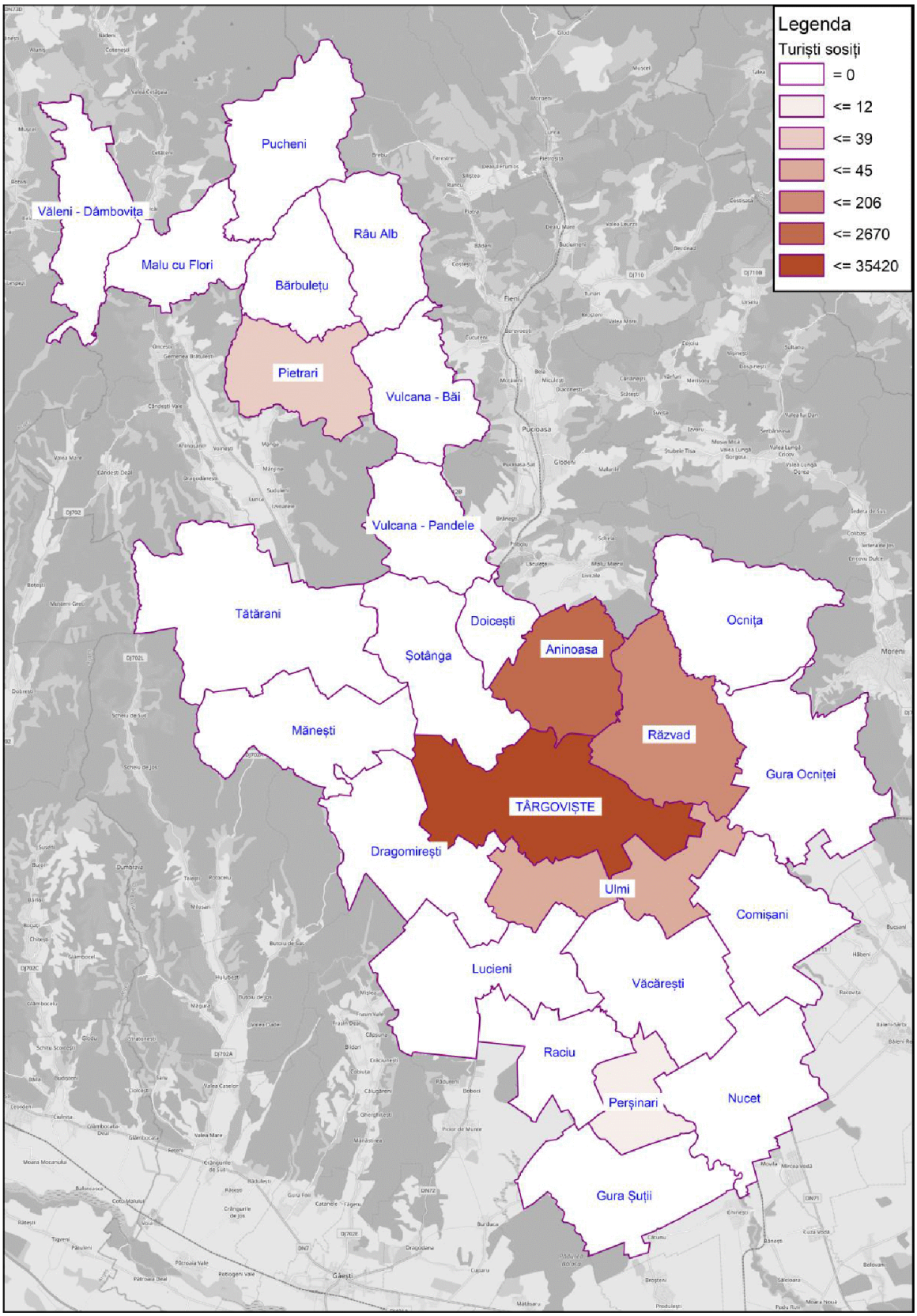


Figura 2.26. *Distribuția turiștilor sosiți în ZUF Târgoviște, anul 2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

2.1.3. Indicele de motorizare

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

La nivel local, în anul 2021 s-a atins valoarea de 414 autoturisme/ 1000 locuitori. Se observă că numărul de autoturisme deţinute de 1000 de locuitori ai Municipiului Târgoviște este cu 31% mai mare decât valoarea medie județeană și cu 20% mai mare decât valoarea medie națională. În figura 2.27 este prezentată variaţia indicelui de motorizare în intervalul 2015 - 2021 înregistrată în Municipiul Târgoviște, judeţul Dâmbovița și la nivel naţional. Se observă o tendinţă crescătoare a indicelui de motorizare pe întreaga perioadă analizată.

Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual, în ultimii 10 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 6% și 31% din numărul total de înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 2.28). Vechimea parcului de autovehicule are contribuţie semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

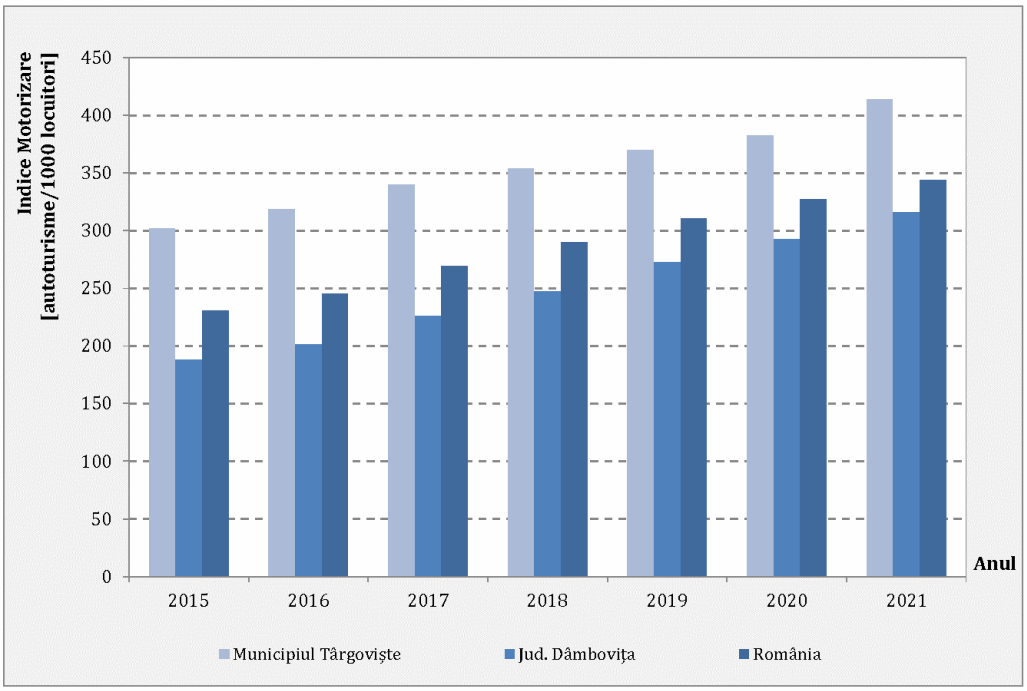


***Figura 2.27**. Variaţia indicelui de motorizare, 2015 – 2021.*
Sursa datelor: DRPCIV, INS, TEMPO On-line.

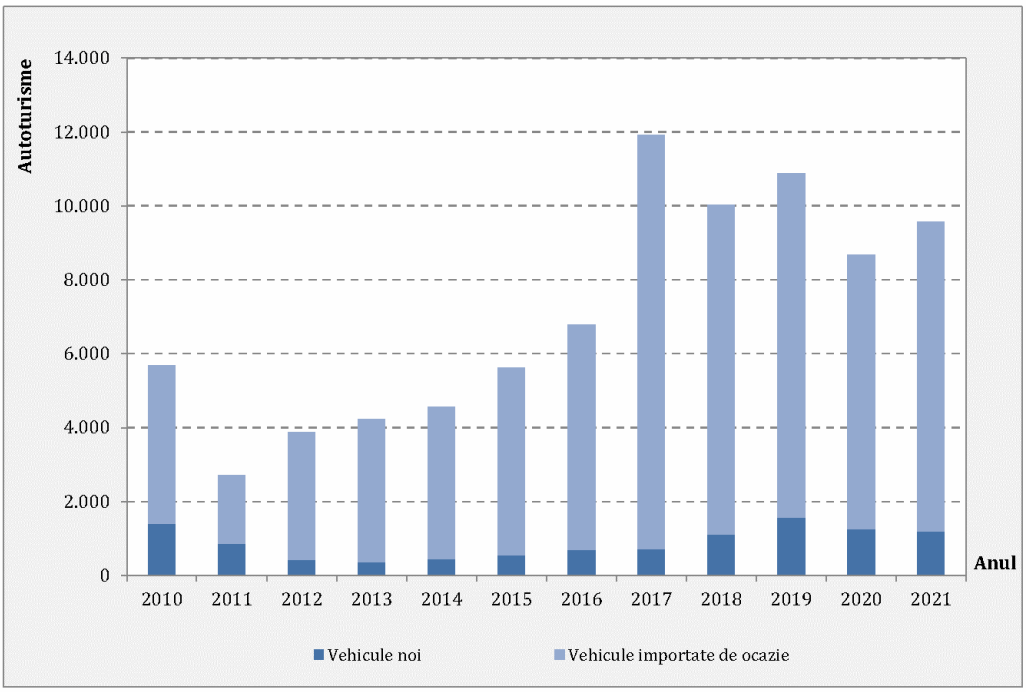


***Figura 2.28**. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în județul Dâmbovița, 2010 – 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Prin raportare la autoturismele deținute de persoane fizice, în anul 2021 s-au înregistratrat valori ale indicelui de motorizare pentru localitățile cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște cuprinse între 423 autoturisme/1000 locuitori în comuna Pucheni și 69 autoturisme/1000 locuitori în comuna Gura Șuții. Valoarea medie la nivelul ZUF Târgoviște a fost de 297 autoturisme/1000 locuitori. În Municipiul Târgoviște s-a înregistrat valoarea de 414 autoturisme/1000 locuitori (figura 2.29).

În ce privește detalierea analizei la nivelul Municipiului Târgoviște, în figurile 2.30 și 2.31 sunt reprezentate pentru fiecare zonă valorile înregistrate în anul 2021 pentru:

- *numărul total de autovehicule;*
- *numărul de autoturisme.*

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

Deși există disponibilitate ridicată a autorismelor, în special în scop de navetă, prin îmbunătățirea ofertei de transport public în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște se poate obține creșterea nivelului de utilizare a acestui mod de transport în detrimentul autovehiculelor personale.

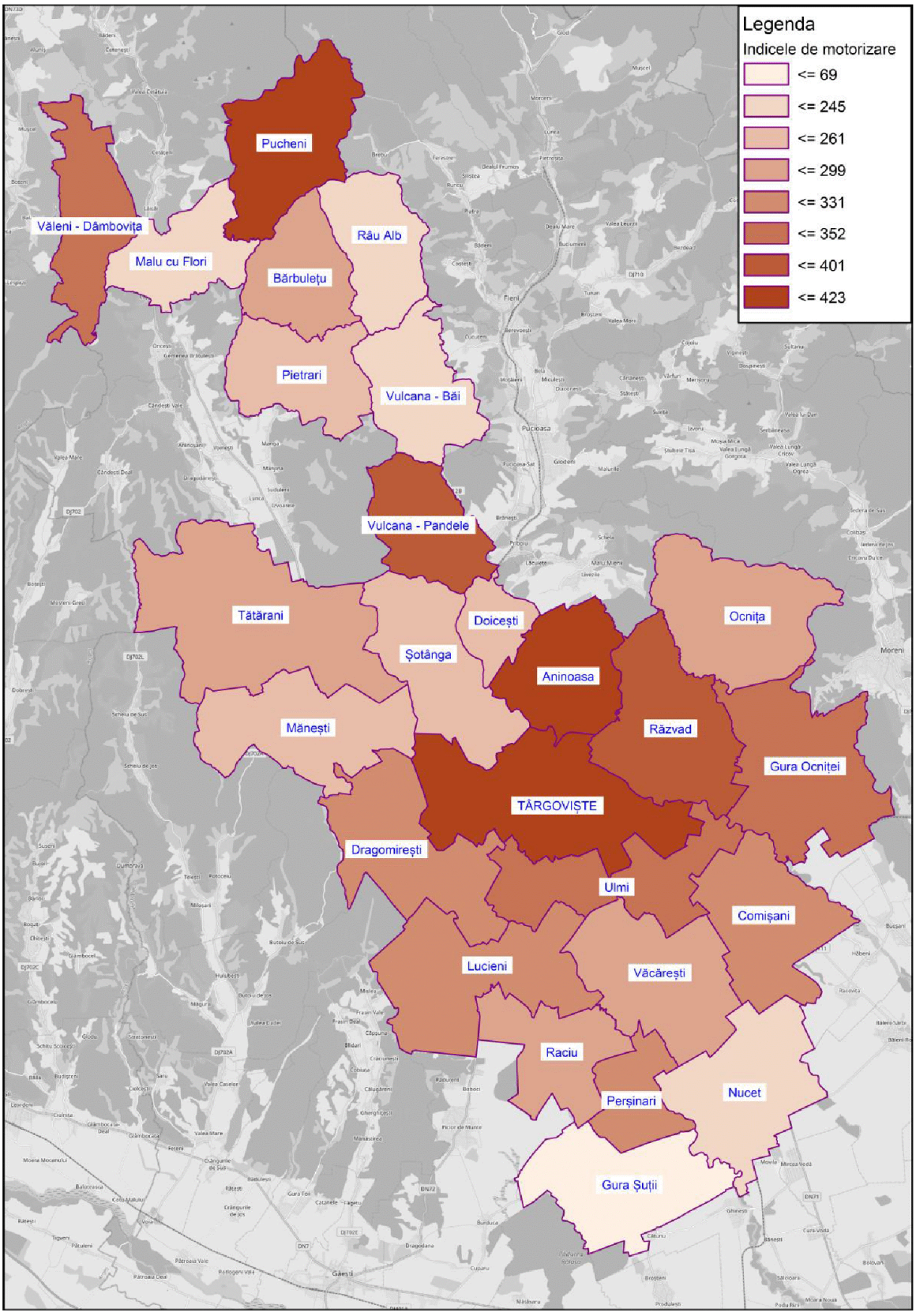


***Figura 2.29**. Indicele de motorizare la nivel de localitate, ZUF Târgoviște, 2021.*
Sursa datelor: DRPCIV, INS, TEMPO On-line.

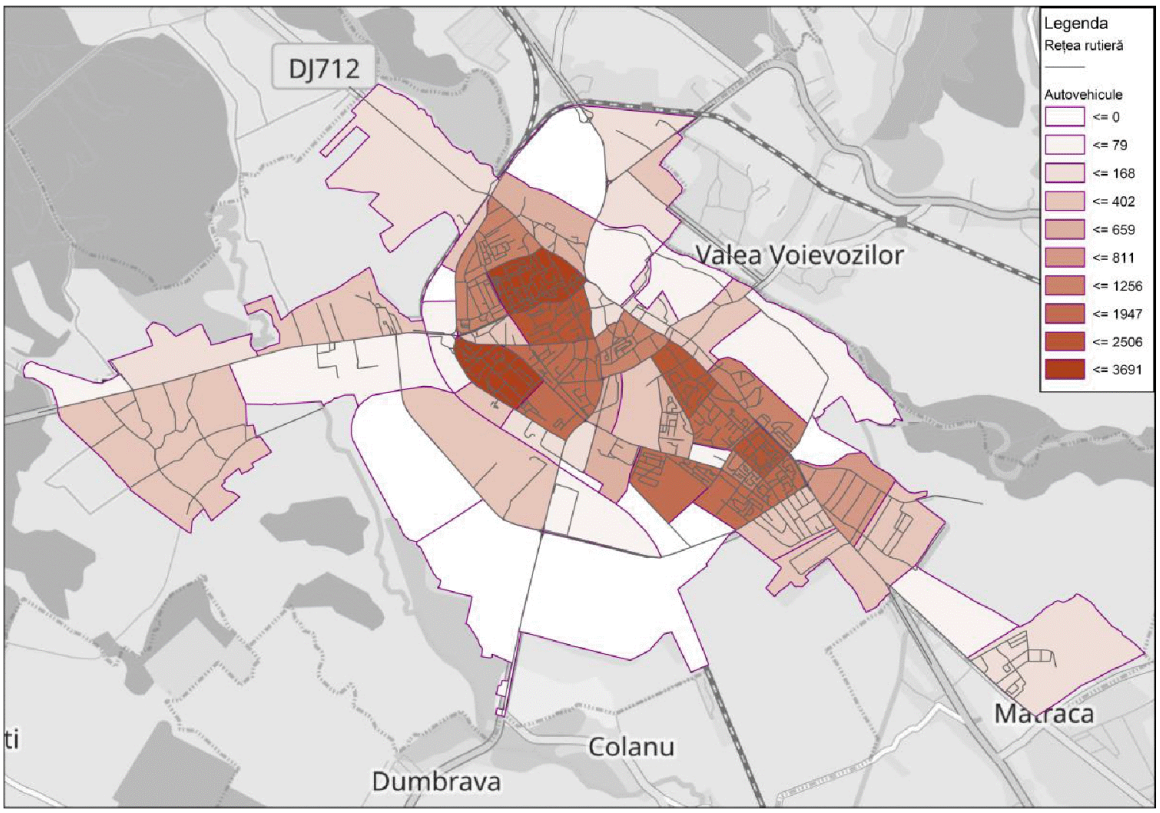


***Figura 2.30**. Distribuția autovehiculelor la nivelul zonelor, Municipiul Târgoviște.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște.

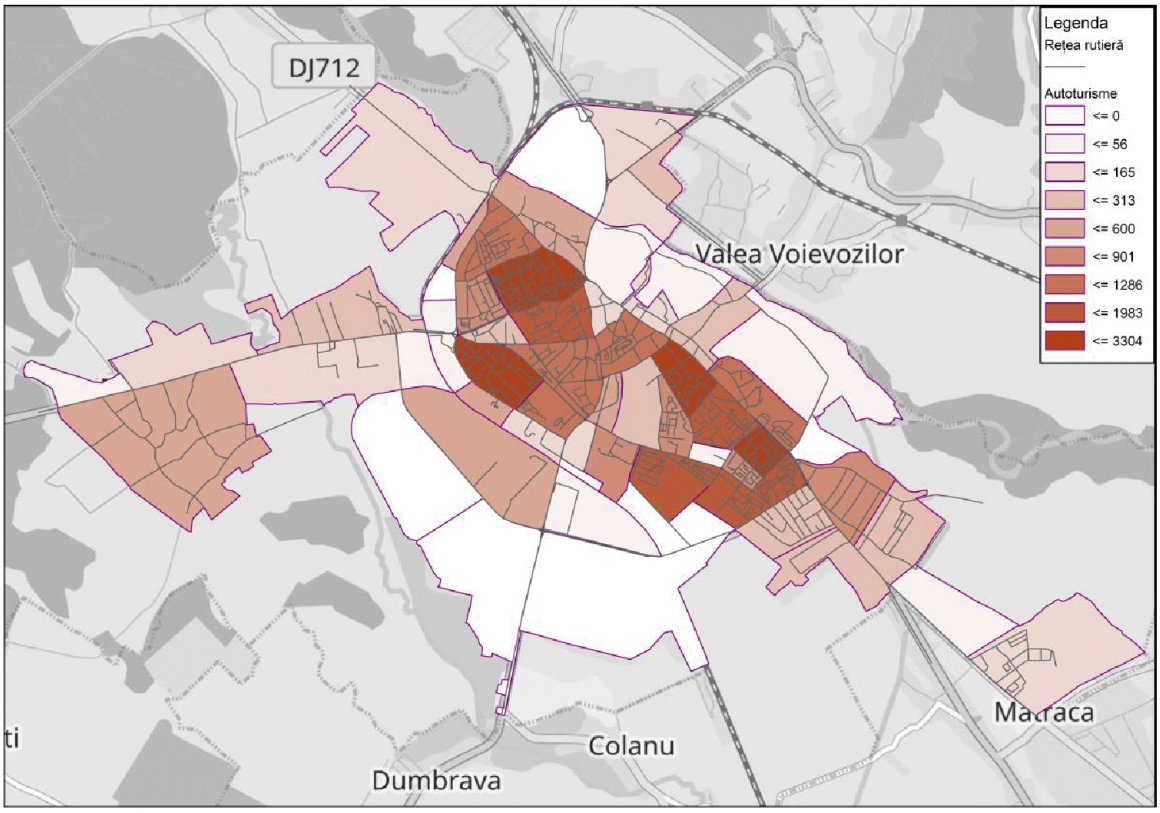


***Figura 2.31**. Distribuția autoturismelor la nivelul zonelor, Municipiul Târgoviște.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște.

2.2. Rețeaua stradală

La nivelul rețelei globale de transport rutier, ZUF Târgoviște prezintă conexitate ridicată, fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) prin DN 71, DN 72 și DN 72A (figura 2.32).

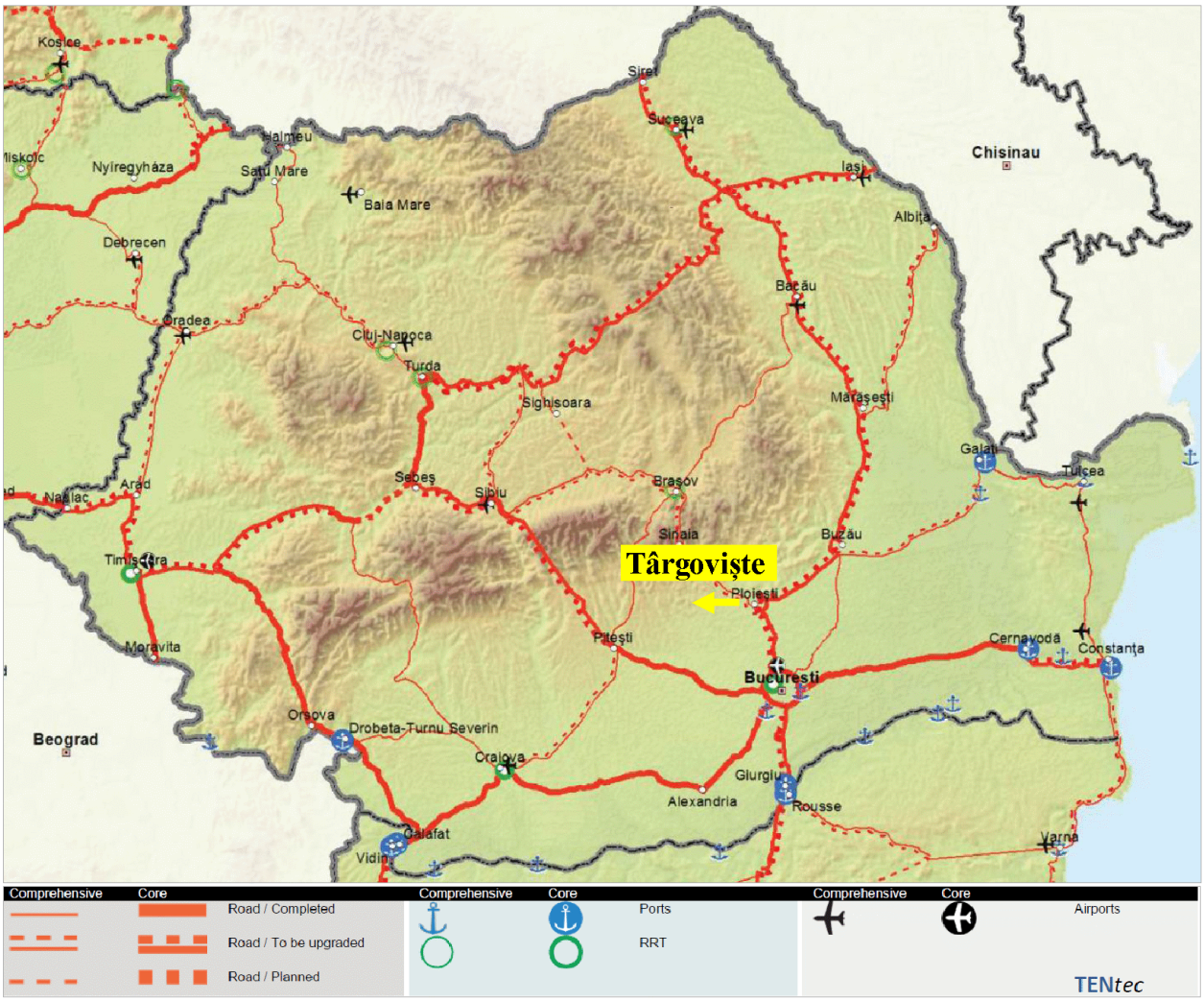


***Figura 2.32**. Rețeaua TEN-T rutieră în zona ZUF Târgoviște. Sursa: Comisia Europeană, 2021.*

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este formată din traseele drumurilor naționale și județene care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat (figura 2.33, tabelul 2.8). Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor europene, naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime. Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Municipiului Târgoviște este generată de lipsa unei variante de ocolire în afara zonei locuite, care să conducă la eliminarea din rețeaua urbană

a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând în acest fel externalitățile suportate de locuitori.

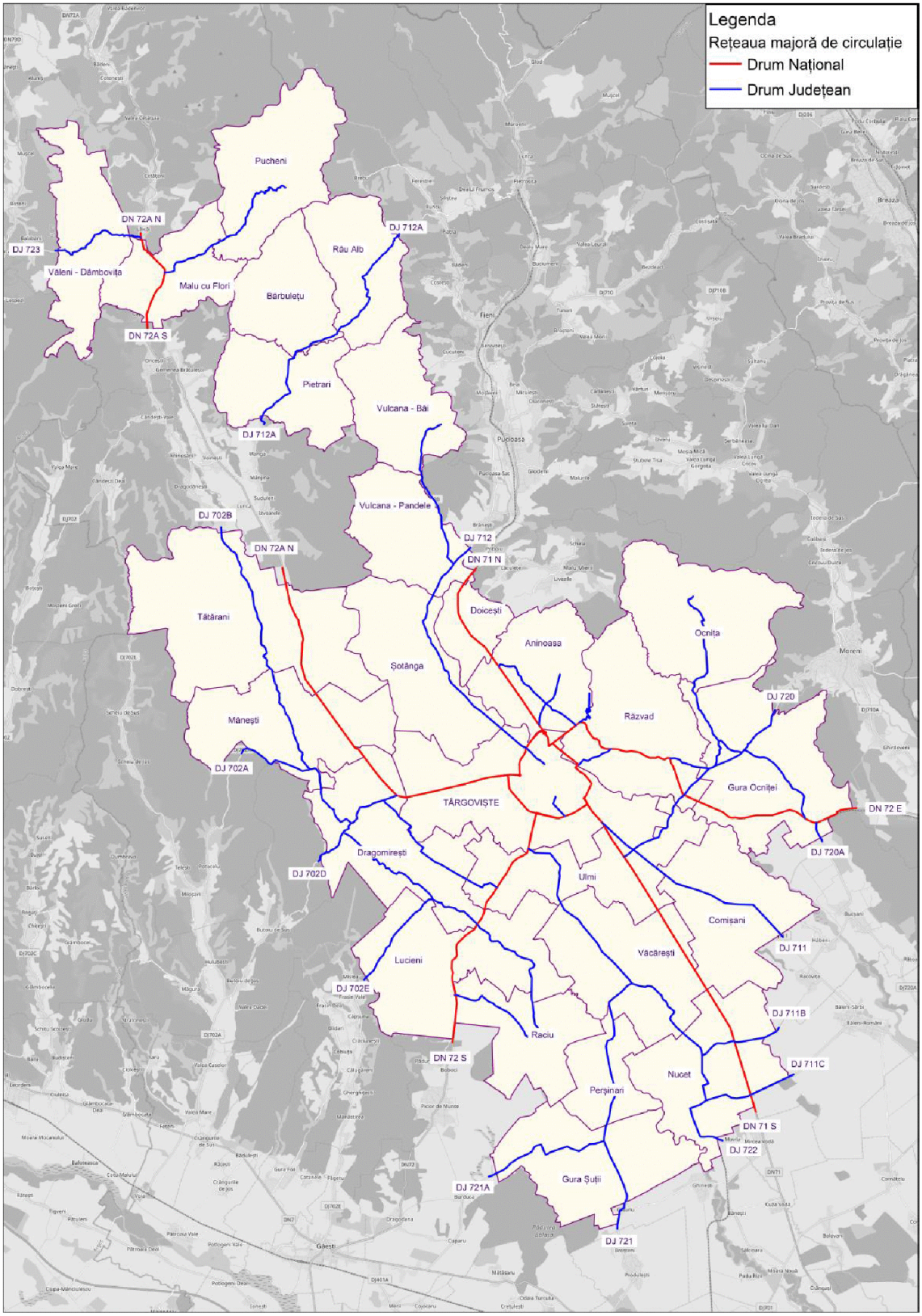


***Figura 2.33**. Rețeaua majoră de circulație din ZUF Târgoviște.*

***Tabelul 2.8**. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.*

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 71	Km 0+000, DN 7 Bâldana	Km 109+905, Sinaia (DN 1)	Bâldana - Târgoviște - Pucioasa
DN 72	Km 0+000, Găești (DN 7)	Km 77+685, Ploiești (DN 1)	Târgoviște
DN 72A	Km 0+000, Târgoviște (DN 72)	Km 64+110, Valea Mare (DN 73)	Voinești
DJ 702A	Km 0+000, Drăgănești (DJ 702B)	Km 33+030, Limita Jud. Argeș	Potocelu - Ludești - Hulubești - Valea Caselor – Valea - Mare - Livezi - Voia
DJ 702B	Km 0+000, Gemenea (DN 72A)	Km 49+000, Suta Seaca (DN 72)	Cândești - Aninoșani - Priboiu - Tătărani - Căprioru - Mănești - Drăgănești - Decindeni - Rîncăciov - Ungureni - Lucieni - Raciu
DJ 702D	Km 0+000, Dragomirești (DJ 702B)	Km 14+470, Hulubești (DJ 702A)	Butoiu de Sus - Butoiu de Jos
DJ 702E	Km 0+000, Găești (DN 7)	Km 20+200, Ungureni (DJ 702B)	Arsuri - Făgetu - Mănăstirea - Gherghițești - Crăciunești - Căpșuna - Frasin Vale
DJ 711	Km 0+000, Târgoviște (DN 71)	Km 44+100, Bujoreanca (DN 1A)	Băleni Români - Dobra - Bâlciuirești - Cojasca
DJ 711B	Km 0+000, Cazaci (DJ 722)	Km 11+440, Bucșani (DJ 720A)	Racoviţa - Hăbeni
DJ 711C	Km 0+000, Nucet (DJ 722)	Km 8+800, Băleni Sârbi (DJ 711)	-
DJ 712	Km 0+000, Târgoviște (DN 71)	Km 16+877, Pucioasa (DN 71)	Șotânga - Vulcana Pandele - Brănești
DJ 712A	Km 0+000, Fieni (DN 71)	Km 28+416, Izvoarele (DN 72A)	Bădeni - Runcu - Râu Alb - Gura Bărbuleţului - Pietrari - Alunișu - Manga
DJ 712B	Km 0+000, Pucioasa (DN 71)	Km 12+890, Lăculețe (DN 71)	Vulcana Băi – Vulcana Pandele - Șipot
DJ 717	Km 0+000, Aninoasa (DN 71)	Km 5+320, DN 72	Viforâta
DJ 718	Km 0+000, Transformator (DN 71)	Km 2+800, Mănăstirea Viforâta	-
DJ 718A	Km 0+000, DN 72	Km 2+310, Mănăstirea Dealu	-
DJ 719	Km 0+000, Târgoviște (DN 71)	Km 2+000, DN 72	Valea Voievozilor
DJ 720	Km 0+000, Răzvad (DN 72)	Km 15+500, Limita Jud. Prahova	Moreni

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DJ 720A	Km 0+000, Gura Ocniței (DJ 720C)	Km 36+427, Postârnacu (DN 1A)	Adânca - Bucșani - Mărcești - Gheboaia - Fința Mare - Fința Veche - Bechinești - Frasinu
DJ 720B	Km 0+000, Ulmi (DN 71)	Km 5+766, Gura Ocniței	Nisipuri
DJ 720 C	Km 0+000, Gura Ocniței (DJ 720)	Km 7+557, Ocnița	-
DJ 721	Km 0+000, Târgoviște (DN 72)	Km 28+250 Costești Deal (DN 7)	Colanu - Văcărești - Perșinari - Gura Șutii - Cătunu - Broșteni - Produlești
DJ 721A	Km 0+000, DN 7 (Cuparu)	Km 12+700 Gura Sutii (DJ 721)	Burduca - Sperieteni
DJ 722	Km 0+000, Văcărești (DJ 721)	Km 28+267 Boteni (DC 42)	Brăteștii de Jos - Cazaci - Nucet - Movila - Mircea Vodă - Bănești - Sălcioara - Moara Nouă - Săvești
DJ 723	Km 0+000, Lăicăi (DN 72A)	Km 6+390 Limita Jud. Argeș	Văleni Dâmbovița
DJ 724	Km 0+000, Malu cu Flori (DN 72A)	Km 7+000 Pucheni	Valea Largă

Cursul Râului Ialomița reprezintă o barieră naturală care traversează localitatea pe direcția NV-SE, limitând legăturile cu teritoriu pe latura de Est. Rețeaua stradală conține numai trei structuri de traversare, amplasate de-a lungul drumurilor naționale DN 72 (B-dul Eroilor) și DN 71 (Str. Gimnaziului) și a străzii Mihai Bravu.

Rețeaua feroviară divizează teritoriul intravilan al Municipiului Târgoviște pe latura de Vest, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest.

În figura 2.34 sunt reprezentate infrastructurile de traversare a Râului Ialomița și intersecțiile dintre rețeaua rutieră și cea feroviară.

Intersecția dintre rețeaua de cale ferată și Str. Laminorului (DN 72), Str. Nicolae Bălcescu (DJ 712) și Aleea Mănăstirea Dealu (DN 72), care asigură legătura cu localitățile învecinate și cu zona industrială, se realizează la nivel, generând timpi de așteptare și probleme de siguranța circulației (figura 2.35).

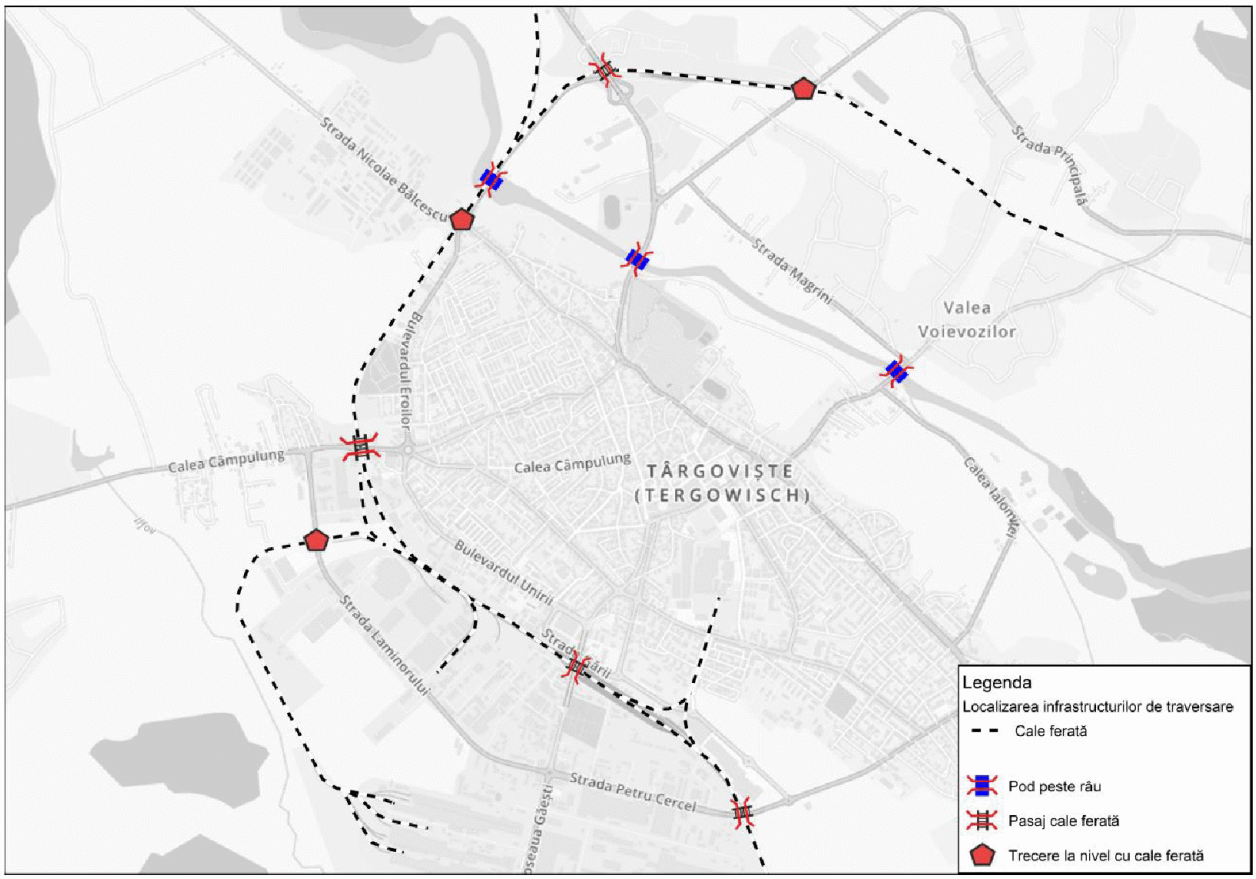


***Figura 2.34**. Traversări ale Râului Ialomița și ale căii ferate.*



***Figura 2.35**. Trecere la nivel cu calea ferată (exemplificare).*

Potrivit datelor statistice publicate de INS, în anul 2021, lungimea străzilor orășenești modernizate din Municipiul Târgoviște reprezintă 93% din totalul rețelei. În perioada 2010-2021 ponderea străzilor modernizate din totalul rețelei a variat în plaja 79-93% (figura 2.36).

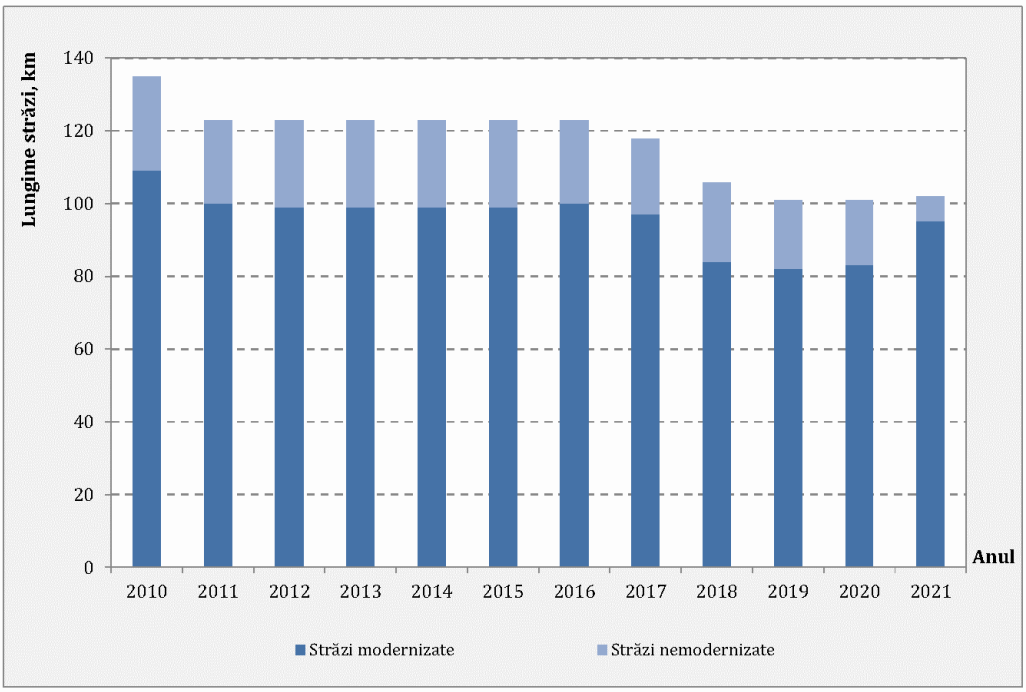


***Figura 2.36**. Lungimea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște 2010-2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Faptul că există și străzi în stare necorespunzătoare constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban. Acestea se regăsesc în special în cartierele de locuințe, generând probleme de accesibilitate pentru un număr însemnat de locuitori.

În ceea ce privește îmbrăcămintea rețelei rutiere din localitățile rurale cuprinse în ZUF Târgoviște, se remarcă faptul că majoritatea dispun de îmbrăcăminte din asfalt în proporție mai mare, cu excepția comunelor Bărbulețu, Ocnița, Pietrari, Pucheni și Vulcana-Băi a căror rețea rutieră are îmbrăcâminte de balast/ piată, pământ sau beton în proporție de peste 60% (figura 2.37).

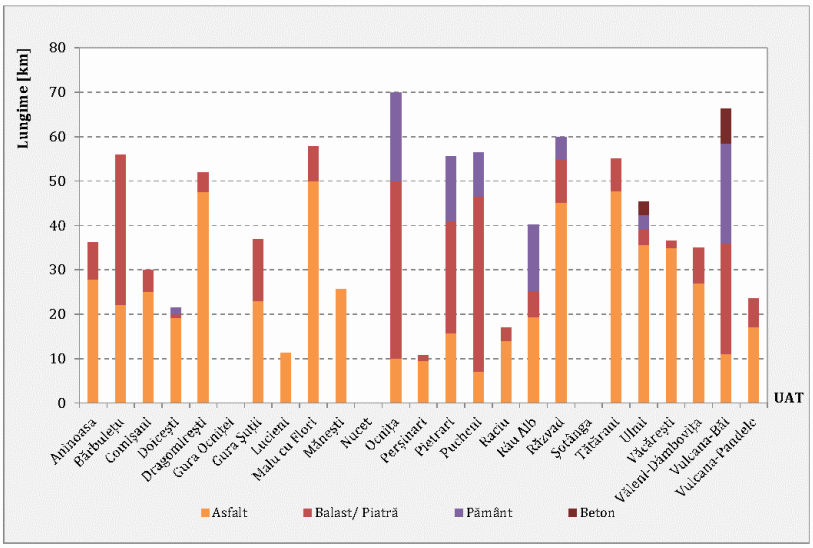


***Figura 2.37**. Îmbrăcămintea rețelei stradale din localitățile rurale ZUF Trgoviște. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

În ultimii ani, îmbunătățirea stării tehnice a suprafeței de rulare a constituit un obiectiv la nivel local căruia i s-a acordat atenție deosebită. Astfel, la nivelul municipiului Târgoviște a fost finalizate recent următoarele proiecte:

- *Modernizare și reabilitare drumuri de interes local în Municipiul Târgoviște – Lot 2 (Miron Costin, Plantelor, Padurii, Nifon, Crangului, Tudorica Popescu – partial, Stolnicu Constantin Cantacuzino, Ileana Sararoiu)*

Străzile reabilitate și modernizate în această etapă sunt următoarele: Str. Miron Costin (L = 144 m, l = 6 m); Str. Plantelor (L = 404 m, l = 5 m); Str. Pădurii (L = 660 m, l = 4 m); Str. Nifon (L = 363 m, l = 4-6 m); Str. Crângului (L = 433 m, l = 5 m); Str. Cap. Tudorică Popescu (L = 912 m, l = 6 m); Str. Stol. C-tin Cantacuzino (L = 148 m, l = 4-6 m); Str. Ileana Sărăroiu (L = 269 m, l = 4 m).

Valoarea investiției: 5.548.199,04 lei cu TVA.

- *Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în municipiul Târgoviște–Cartier Priseaca-Etapa II*

Obiectul contractului constă în:

- Reabilitarea și modernizarea străzilor conform standardelor și normelor tehnice în vigoare, a elementelor geometrice caracteristice, asigurarea circulației auto și pietonală în condiții optime de siguranță și confort;
- Realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale;
- Realizarea corespunzătoare a dispozitivelor de scurgere a apelor de pe platforma drumului – sanțuri, rigole și podețe – pentru a permite scurgerea continuă a apelor pluviale;

Terenurile pe care s-a realizat investiția sunt proprietate a Consiliului Local Târgoviște în Cartierul Priseaca, lungimea totală a tronsoanelor de străzi modernizate este de 4000 m, suprafața totală ocupată definitiv este de 30.168 mp, astfel: Str. Teilor ramura 1 (L=180 m), Str. Teilor ramura 2 (L=540 m), Str. Oilor (L=238), Str. Dâmbovița (L=705 m), Str. Soarelui ramura 1 (L=310 m), Str. Stupilor (L=410 m), Str. Înfrățirii ramura 1 (L=525 m), Str. Înfrățirii ramura 2 (L=280 m), Str. Înfrățirii ramura 3 (L=165 m), Str. Prisecii ramura 1 (L=350 m), Str. Prisecii ramura 2 (L=147 m), Str. Soarelui (L=150 m).

Valoarea investiției: 3.624.217,50 lei.

- *Modernizarea străzii Prof. Mircea Georgescu, a străzii adiacente străzilor Laura Stoica și Prof. Victor Oprescu și amenajare parcare aferenta Gradiniței nr. 9 din Sagricom*

Obiectivele analizate în acest studiu sunt:

- Cale de acces nr. 2: suprafață parte carosabilă: 613,50 mp, suprafață spații verzi: 102,50 mp;
- Cale de acces nr. 1 + parcări: suprafață parte carosabilă: 1100,50 mp, trotuare: 362,00 mp, suprafață spații verzi: 81,00 mp;

- Str. Mircea Georgescu: suprafață parte carosabilă: 1290,85 mp;
- Cale de acces grădiniță: suprafață parte carosabilă: 370,80 mp, trotuare: 119,50 mp.

În cadrul proiectului au fost amenajate 37 locuri de parcare, din care 5 locuri destinate persoanelor cu dizabilități.

Valoarea investiției: 1.668.657,95 lei.

- *Amenajare parcare adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia;*

- *Modernizarea și reabilitarea Drumului de Centură al Municipiului Târgoviște*

Proiectul a fost împărțit în 5 loturi după cum urmează:

→ LOTUL 1 – tronsonul format de străzile Petru Cercel și Laminorului, respectiv între km 0+000 (de la Calea București) și km 5+238 (până la Calea Câmpulung)

Valoarea investiției: 28.428.665, 23 lei fără TVA;

→ LOTUL 2 – tronsonul format de străzile Calea Câmpulung și B-dul Eroilor, inclusiv bretelele pasajului peste calea ferată la DN71 – Aleea Sinaia, respectiv între km 5+238 (de la str. Laminorului) și km 8+760 (până la Aleea Sinaia)

Valoarea investiției: 20.204.220,32 lei fără TVA;

→ LOTUL 3 – tronsonul format de străzile Aleea Sinaia, Aleea Mănăstirea Dealu și Strada Magrini, respectiv între km 8+760 (de la bretele pasaj Aleea Sinaia) și km 11+470 (până la Str. Gimnaziului),

Valoarea investiției: 7.971.632,38 lei fără TVA;

→ LOTUL 4 – tronsonul format de Calea Ialomiței și podul Valea Voievozilor, respectiv între km 11+470 (de la intersecția cu strada Magrini) și km 13+808 (pana la str. Petru Cercel)

Valoarea investiției: 7.461.089,25 lei fără TVA;

→ LOTUL 5 – tronsonul cuprins între strada Gimnaziului și strada Mihai Bravu, pe malul drept al râului Ialomița

Valoarea investiției: 10.995.750,31 lei fără TVA;

Valoarea totală a proiectului este de 114.804.131,71 lei (inclusiv TVA).

- Reparații capitale străzi din Municipiul Târgoviște - pachet 4 – Străzile Nicolae Filipescu și Intrarea Teiș

În cadrul intervenției s-au realizat reparații pe următoarele străzi: Str. Nicolae Filipescu L=905m; l=7m; 7632mp; Str. Intrarea Teis (N. Balcescu) L=859m; l=3.5m; 1858mp.

Valoarea totală a proiectului a fost de 2.127.068,72 lei cu TVA.

- Modernizare și reabilitare strada Neagoe Basarab din Municipiul Târgoviște

În cadrul proiectului au fost realizate următoarele intervenții: Modernizare și reabilitare Str. Neagoe Basarab pe o lungime de 314 m și suprafață de 4939,3 mp parte carosabilă, 1171,17 mp trotuar circulație pietonală și 472,67 spațiu verde; Realizare pistă de biciclete în lungime de 321 m și suprafață de 970,4 mp; Canalizație; Instalații electrice: 9 stâlpi din oțel zincat cu braț tip "T" cu înălțimea minimă de 8 m; Mobilier urban: 15 banci simple și 15 coșuri de gunoi cu colectare selectivă.

Valoarea totală a obiectului de investiții: 1.954.076,56 lei cu TVA.

- „Drum de legatură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște" și „Amenajare intersectie DJ 720E cu strada Petru Cercel"

În cadrul investiției au fost realizate obiectivele: *Drum de legatură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște, Amenajare intersectie DJ 720E cu strada Petru Cercel, prin realizarea unui sens giratoriu și Construire iluminat public în zona Drum de legatură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște.* Proiectul a fost implementat de Consiliul Județean Dâmbovița.

În prezent, se află în derulare următoarele proiecte de îmbunătățire a infrastructurii rutiere:

- *Amenajare, modernizare și reabilitare parcări din Municipiul Târgoviște aferente străzilor: Diaconu Coresi, Virgil Drăghiceanu și I.C. Visarion (Parcare Primărie);*
- *Reabilitare și modernizare străzi ZUM 1- Cartier Prepeleac: Oltului, Ion Neculce, Fructelor și Luceafarului";*
- *Modernizare și reabilitare drumuri de interes local în Municipiul Târgoviște – lot 3 (Prof. Constantin Manolescu, prof. Victor Oprescu, Laura Stoica, Scriitor Matei Alexandrescu, Cronicarilor, Calafat, Stejarilor);*
- *Amenajarea unor sensuri giratorii pe strada Laminorului din Municipiul Târgoviște.*

Situația proiectelor finalizate sau în derulare la nivelul celorlalte localități cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște (cu excepția Comunelor Mănești, Nucet, Pucheni și Văcărești pentru care nu au furnizat date) este prezentată în tabelul de mai jos.

***Tabelul 2.9**. Situația proiectelor finalizate în ultimii ani și în derulare, ZUF Târgoviște.*
Sursa datelor: Primării UAT-uri din arealul de studiu.

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
Comuna Aninoasa	▪ Amenajare șanțuri pluviale si construire podeț in comuna Aninoasa; ▪ Reparație podeț DC 143 Săteni; ▪ Amenajare șanțuri pluviale si construire podețe in comuna Aninoasa; ▪ Refacere șanț dalat strada Constantin Brâncoveanu;	▪ Modernizare străzi comuna Aninoasa, județul Dâmbovița; ▪ Modernizare străzi in satul Săteni, comuna Aninoasa, județul Dâmbovița; ▪ Modernizare drumuri de interes local in comuna Aninoasa, județul Dâmbovița;

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
Comuna Bărbulețu	-	▪ Asfaltare drumuri locale in comuna Barbuletu, judetul Dambovita; ▪ Modernizare drum legatura Barbuletu – Valea Tisei – Malu cu Flori;
Comuna Comișani	▪ Modernizare drumuri locale si reparații capitale podețe on comuna Comișani, județul Dâmbovița;	-
Comuna Doicești	▪ Modernizare str. Constantin Brancoveanu L=910 m, in comuna Doicesti, judetul Dambovita; ▪ Modernizare strazi in comuna Doicesti - etapa II, judetul Dambovita; ▪ Modernizare strazi in comuna Doicesti, judetul Dambovita; ▪ Construire pod peste raul Ialomita si drum de racordare amplasate la limita administrativ - teritoriala a Comunelor Sotanga si Doicesti, judetul Dambovita.	▪ Modernizare drumuri de interes local, in comuna Doicesti, jud. Dambovita; ▪ Construire trotuare pe strada Constantin Brancoveanu in comuna Doicesti, jud. Dambovita; ▪ Modernizare strazi in comuna Doicesti, judetul Dambovita.
Comuna Dragomirești	▪ Modernizare drumuri locale în comuna Dragomiresti, sat Geangoesti, judetul Dambovita; ▪ Amenajare si dalare santuri din zona drumurilor publice de pe raza UAT comuna Dragomiresti, sat Decindeni, precum si construirea de podete", pentru strazile Ciresului si Fantanii; ▪ Punte pietonală peste râul Dâmbovița, sat Râncăciov, punct Scoală; ▪ Modernizare strazi laterale in comuna Dragomiresti , judetul Dambovita; ▪ Pod peste râul Dambovita în comuna Dragomiresti, sat Ungureni, judetul Dambovita.	-
Comuna Gura Ocniței	-	▪ Amenajare trotuare și elemnte de scurgere a apelor pe DJ 720 C si amenajare parcare pe domeniul privat in Sat Gura Ocnitei, Judetul Dambovita.
Comuna Gura Șuții	▪ Modernizare drum-asfaltare in comuna Gura Sutii, jud. Dambovita; ▪ Modernizare drumuri locale prin asfaltare in comuna Gura Sutii, jud. Dambovita.	▪ Modernizare strazi in comuna Gura Sutii, jud. Dambovita; ▪ Reparatii covor asfaltic pe drumul comunal DC57, comuna Gura Sutii, judetul Dambovita; ▪ Realizare sant betonat, trotuare si podete

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		cu intrare la fiecare proprietate pe Dj 721 in satul Gura Sutii, comuna Gura Sutii, judetul Dambovita;
Comuna Lucieni	▪ Modernizare strazi in satele Lucieni si Olteni, comuna Lucieni, judetul Dambovita; ▪ Construire trotuar in satul Olteni, comuna Lucieni, judetul Dambovita; ▪ Modernizare strazi in satul Lucieni in comuna Lucieni, judetul Dambovita.	▪ Modernizare străzi în satele Lucieni și Olteni, comuna Lucieni, Jud. Dambovița.
Comuna Malu cu Flori	-	▪ Modernizare drumuri de exploatare agricola in comuna Malu cu Flori, judetul Dambovita- masura 125, submasura 125a; ▪ Investitii privind refacere si modernizare a infrastructurii rutiere afectate de inundatiibin anul 2010 in comuna Malu cu Flori, judetul Dambovita- masura 322, submasura 322d; ▪ Modernizare drumuri comunale in comuna Malu cu Flori, judetul Dambovita; ▪ Imbunatatirea retelei de drumuri de interes local in comuna Malu cu Flori, judetul Dambovita; ▪ Asfaltare drumuri locale in comuna Malu cu Flori, judetul Dambovita Asfaltare 3 km.
Comuna Ocnița	▪ Modernizare drumuri locale în Comuna Ocnița, Județul Dâmbovița, L=6 km; ▪ Modernizare străzi și construire pod în Comuna Ocnița, Județul Dâmbovița.	▪ Asfaltare drumuri locale în Comuna Ocnița, Județul Dâmbovița.
Comuna Perșinari	-	▪ Modernizare străzi în comuna Perșinari, județul Dâmbovița
Comuna Pietrari	-	▪ Modernizare strazi in comuna Pietrari; ▪ Modernizare drumuri interes local ADI Vulcana Bai.
Comuna Raciu	▪ Modernizare drum local DV 791 Silistea-Gura Sutii. Comuna Raciu, judetul Dambovita; ▪ Modernizare drum local soseaua noua Silistea-Persinari, comuna Raciu, judetul Dambovita.	-

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
Comuna Râu Alb	▪ Îmbunătățirea rețelei de drumuri de interes local	-
Comuna Răzvad	▪ Expertizare, reabilitare modernizare Pod Poiana Mare; ▪ Modernizare tronson lateral 2,3 și 4 din str. Redeventa, comuna Razvad.	▪ Modernizare drumuri comunale si străzi in comuna Razvad; ▪ Construire piste biciclete pe strada Tudor Vladimirescu (DJ719) în satul Valea Voievozilor, comuna Răzvad, județul Dâmbovița; ▪ Executia tramei stradale, a santurilor de scurgere a apei pluvia-le si a podetelor de acces la gospodariile de pe strada Tudor Vladimirescu (DJ719) in satul VV, comuna Razvad, judetul Dambovita; ▪ Modernizare tronson 3 lateral dreapta de drum pietruit din strada Gura Vaii si Via Mare in satul Valea Voievozilor, comuna Razvad, judetul Dambovita; ▪ Modernizare tronsoane strazi in satul Razvad si Valea Voievozilor.
Comuna Șotânga	▪ Reabilitare și modernizare drum de legătură între str. Teiul Doamnei și DJ 712 - str. Calea Târgoviștei, sat Teiș, Comuna Sotanga, Județul Dâmbovița; ▪ Reabilitare și modernizare drumuri locale în satele Șotânga și Teiș, Comuna Șotânga, Județul Dâmbovița; ▪ Construire pod peste râul Ialomița și drum de racordare amplasate la limita administrativ teritorială a comunelor Șotânga și Doicești, Județul Dâmbovița.	▪ Reabilitare și modernizare străzi în Comuna Șotânga, Județul Dâmbovița;
Comuna Tătărani	▪ Asfaltare străzi în satul Gheboieni; ▪ Modernizare drumuri și construcție viaduct comuna Tătărani; ▪ Asfaltare drumuri locale în comuna Tătărani; ▪ Asfaltare drumuri locale în comuna Tătărani; ▪ Asfaltare străzi în comuna Tătărani.	▪ Modernizare străzi în comuna Tătărani.
Comuna Ulmi	▪ Modernizare trotuar și asigurarea scurgerii apelor în satul Viișoara, comuna Ulmi, județul Dâmbovița; ▪ Modernizare trotuar și asigurarea scurgerii apelor în satul Dumbrava,	▪ Amenajare șanțuri și accese în sat Matraca, comuna Ulmi, județ Dambovița; ▪ Amenajare trotuar și amenajare intersecție cu drumuri laterale pe strada Soarelui, comuna Ulmi, județul

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
	comuna Ulmi, județul Dâmbovița; ▪ Modernizare DS 3 în satul Matraca, comuna Ulmi, județul Dâmbovița; ▪ Modernizare drumuri comunale în satele Dumbrava, Viișoara, Colanu, Udrești și Ulmi; ▪ Realizare șanț betonat pe DJ 721 în satul Colanu, com. Ulmi, jud. Dâmbovița; ▪ Reabilitare și modernizare drumuri comunale în comuna Ulmi, județul Dâmbovița; ▪ Modernizare strada Soarelui sat Ulmi, com. Ulmi, jud. Dâmbovița.	Dâmbovița.
Comuna Văleni-Dâmbovița	▪ Modernizare drumuri locale prin asfaltare.	▪ Îmbunătățirea rețelei de drumuri de interes local; ▪ Modernizare si reabilitare drumuri comunale cu o lungime totala de 2.677,96 km; ▪ Amenajare Centru prin realizare de parcare, alei si trotuare.
Comuna Vulcana-Băi	▪ Modernizarea străzii Matei Basarab din Comuna Vulcana-Băi, Județul Dâmbovița; ▪ Refacere pod Moară și pod Noroaia în satul Vulcana-Băi; ▪ Refacere drum local ca urmare a alunecării de teren din strada Dimitrie Bolintineanu, care afectează accesul în zonă; ▪ Punerea în siguranță, în regim de urgență, a străzii Oituz în zona traversării pârâului Vulcana, în satul Vulcana-Băi; ▪ Modernizarea unor drumuri publice în Comuna Vulcana-Băi	-
Comuna Vulcana-Pandele	-	▪ Pod peste raul Vulcana in com. Vulcana-Pandele, jud. Dambovita

Se observă că în toate localitățile se acordă importanță deosebită obiectivelor de modernizare a infrastructurii rutiere, fiecare UAT având proiecte implementate recent și/ sau în curs de implementare.

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2017-2020, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliție Județean Dâmbovița, obținute la solicitarea Municipiului Târgoviște. În anul 2020 se remarcă o scădere de 35% a numărului de accidente ca urmare a reducerii fluxurilor de trafic, situație generată de pandemia de COVID-19 (figura 2.38).

Pe întreaga perioadă de analiză, în Municipiul Târgoviște și-au pierdut viața în accidente de circulație 6 persoane, valorile extreme înregistrându-se în perioada 2017-2019, când au existat câte 2 victime din această categorie și în anul 2020, când nu a fost înregistrat nici un deces. Comparativ cu situația întâlnită în anul 2017, la finele perioadei de analiză s-a produs scăderea numărului de decese, ajungând la 0. Acest lucru trebuie să motiveze în continuare realizarea de acțiuni care să conducă la menținrea situației favorabile, în care nu se înregistrează decese asociate circulației în mediul urban.

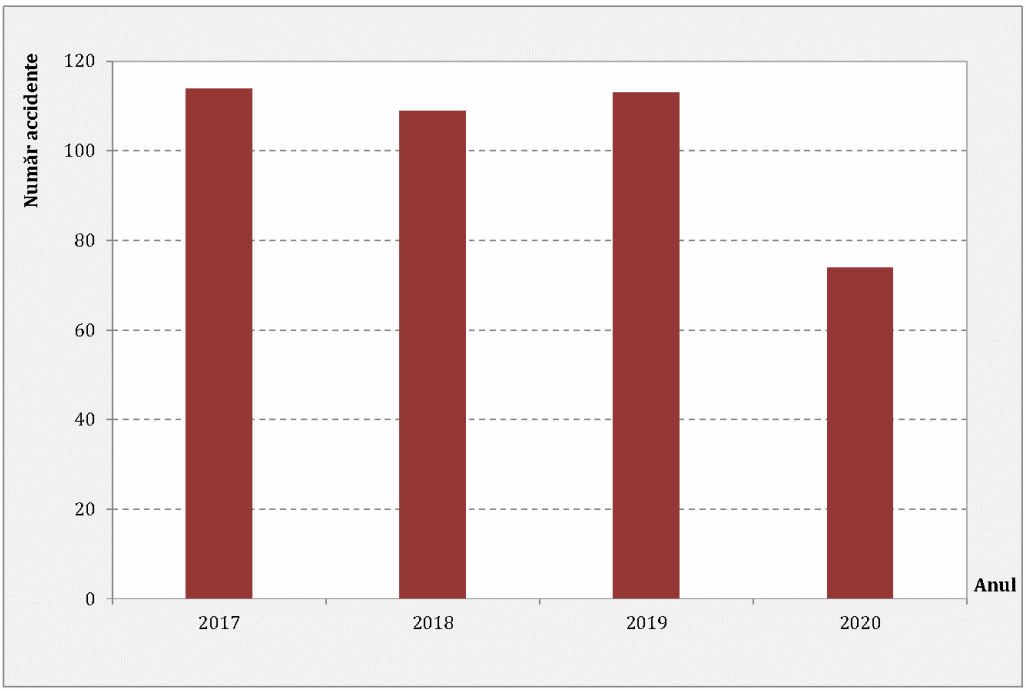


***Figura 2.38**. Variația numărului total de accidente, 2017-2020, Municipiul Târgoviște.*
Sursa datelor: IPJ Dâmbovița.

Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului total de accidente, valoarea maximă ajungând în anul 2019 la 131 cazuri (figura 2.39).

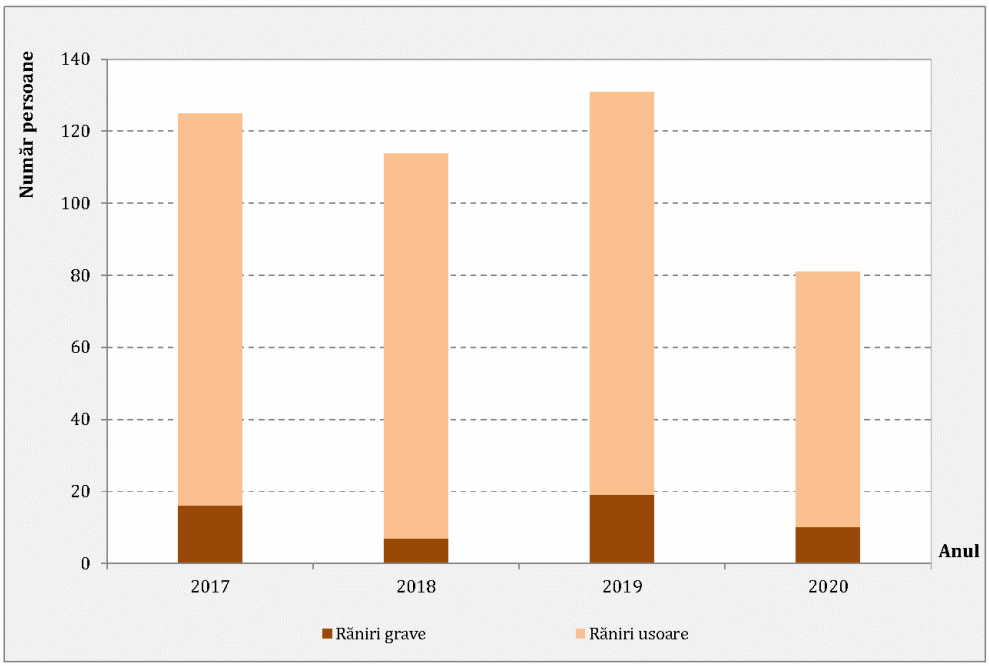


***Figura 2.39**. Variația numărului de victime, 2017-2020, Municipiul Târgoviște.*
Sursa datelor: IPJ Dâmbovița.

Din totalul numărului de accidente, cele în care au fost implicați pietoni și bicicliști constituie pondere de 54%. Pietonii și bicicliștii reprezintă participanți la trafic cu vulnerabilitate ridicată cărora trebuie să li se acorde prioritate ridicată în propunerile de îmbunătățire a gradului de siguranță a circulației.

Statistica numărului de accidente anuale în funcție de cauzele producerii acestora este centralizată în tabelul 2.10. Se observă că neacordarea de prioritate pentru pietoni și vehicule și nepăstrare distanță în mers reprezintă principalele cauze de producere a accidentelor.

***Tabelul 2.10**. Cauzele accidentelor în Municipiul Târgoviște, în perioada 2017 - 2020.*
Sursa datelor: IPJ Dâmbovița.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri			
	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Abateri bicicliști	7	4	4	10
Abatere căruțaș	1	1	0	0
Abateri pasageri	2	2	1	1
Abateri pietoni	1	0	1	0
Alte preocupări de natură a distrage atenția	1	1	1	0
Circulație pe sens opus	2	1	3	0
Conducere fără permis	0	1	1	0
Conducere sub influența alcoolului	1	1	0	0
Deschidrerea portierei	0	0	0	1

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri			
	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Neadaptare viteză la condițiile de drum	1	0	0	0
Neasigurare la efectuarea manevrei de depășire	1	2	0	0
Neasigurare la manevra de întoarcere	3	1	2	1
Neasigurare la schimbarea direcției de mers	4	5	11	6
Neasigurare mers inapoi	4	4	15	3
Neasigurarea la punerea în mișcare de pe loc	0	1	0	0
Nepăstrare distanță în mers	7	15	10	6
Nerespectare culoarea roșie a semaforului	2	0	0	0
Nesupraveghere minor	1	1	1	0
Pieton pe partea carosabilă	0	0	4	2
Neacordare prioritate pietoni	23	37	22	14
Neacordare prioritate vehicule	26	17	23	15
Traversare neregulamentară	23	14	11	9
Viteză neadaptată	4	1	3	5

Sectoarele rețelei stradale din Municipiul Târgoviște caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație și victime asociate acestora sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic (figurile 2.40 – 2.44).

Axa Calea Domnească – Calea București, arteră de legatură la nivelul rețelei, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit și totodată preia traficul de tranzit de autoturisme și vehicule ușoare de marfă (cu masa totală maximă autorizată mai mică de 3,5 tone) de pe DN 71, reprezintă segmentul în care s-a înregistrat numărul maxim de accidente în perioada analizată. Acesta traversează zona cu densitate ridicată de locuire în partea de SE, zone cu unități de învățământ, zone cu potențial turistic din jurul, caracterizate de fluxuri importante de pietoni, situându-se pe primul loc și din punct de vedere al victimelor asociate accidentelor de circulație, inclusiv decese.

O altă arteră cu probleme de siguranța circulației, este B-dul I. C. Brătianu, ce reprezintă axa pentru cartierele de locuințe colective dezvoltate în jurul său, unde se întâlnesc, de asemenea, valori ridicate ale fluxurilor de pietoni. Valori similare ale numărului de accidente și de victime sunt înregistrate pe B-dul Unirii, Str. Tudor Vladimirescu și Calea Câmpulung.

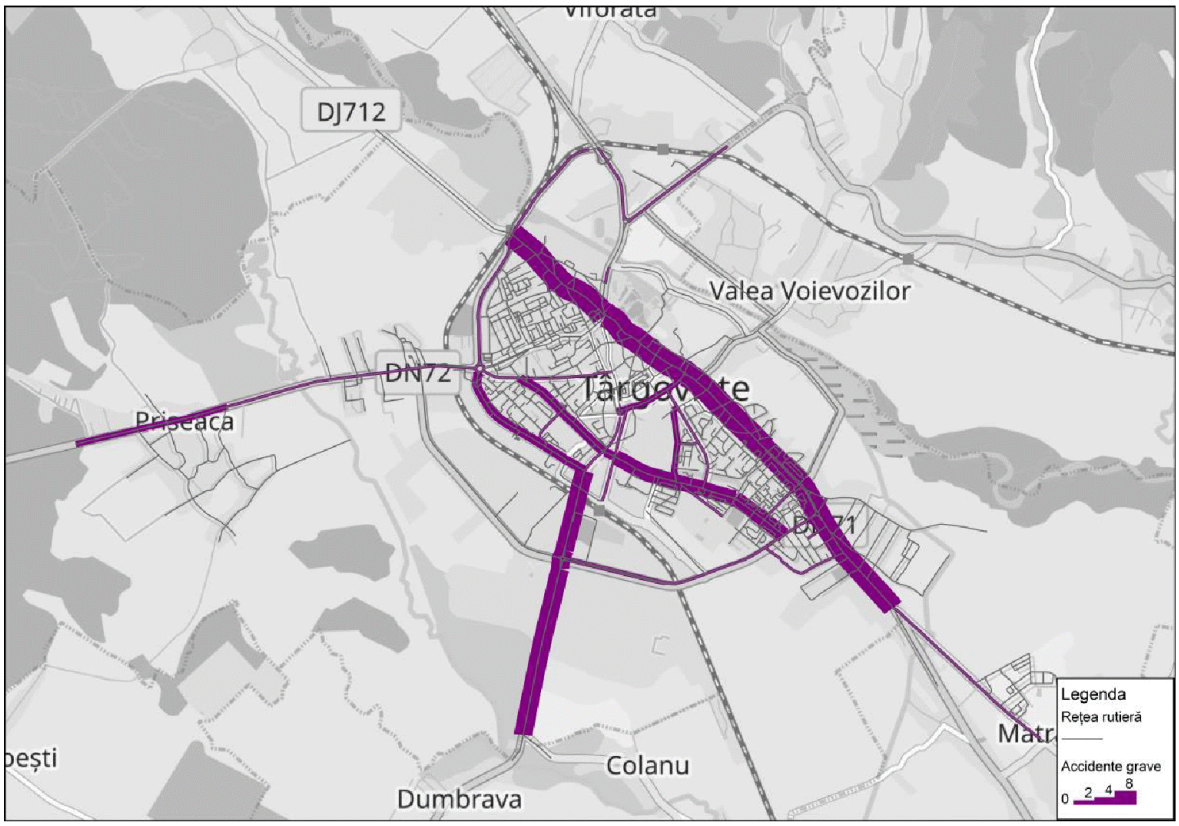


Figura 2.40. *Distribuția spațială a accidentelor grave, 2017-2020.*

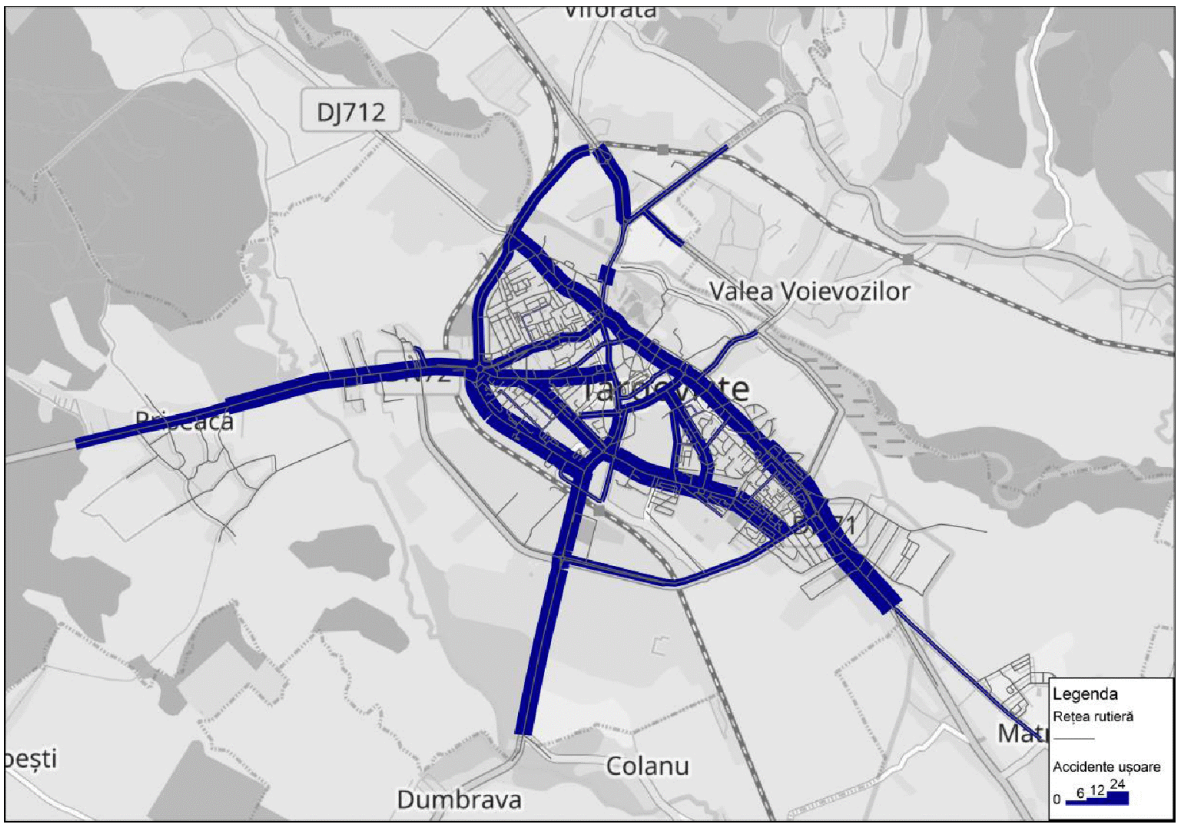


Figura 2.41. *Distribuția spațială a accidentelor ușoare, 2017-2020.*

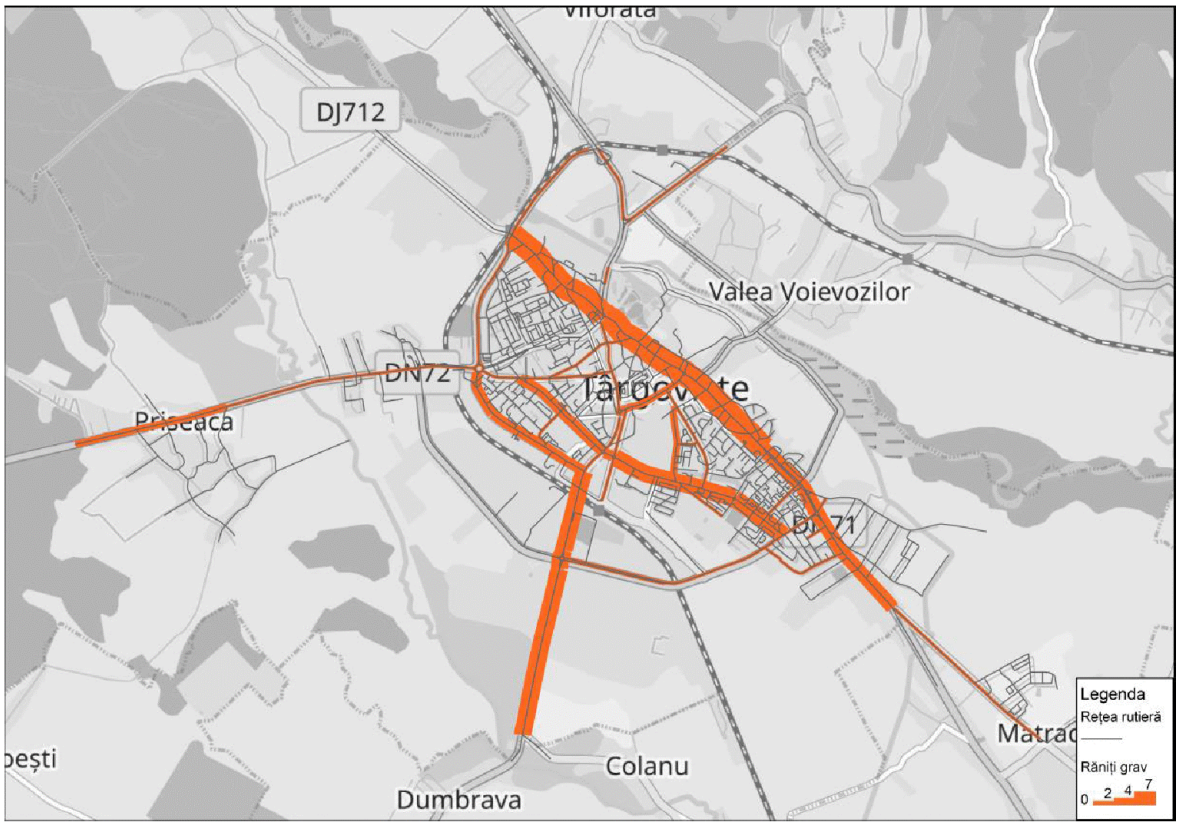


Figura 2.42. *Distribuția spațială a răniților grav, 2017-2020.*

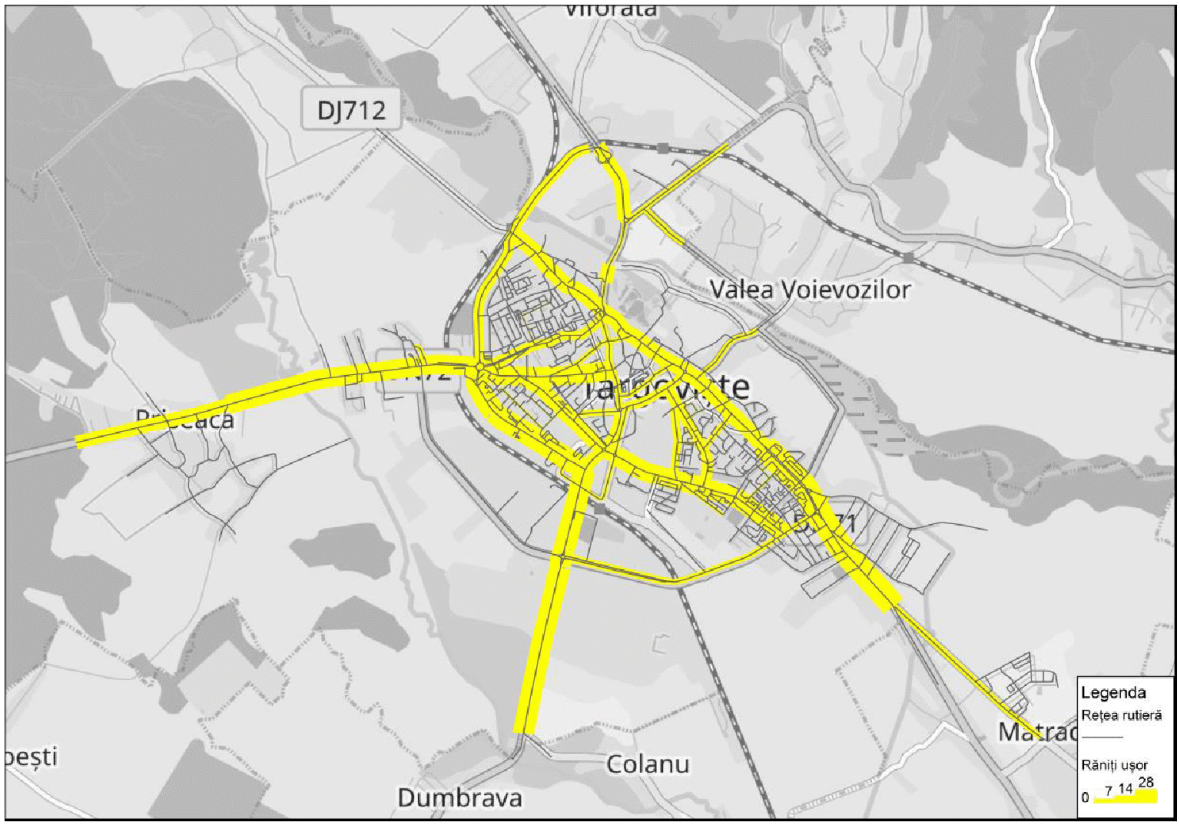


Figura 2.43. *Distribuția spațială a răniților ușor, 2017-2020.*

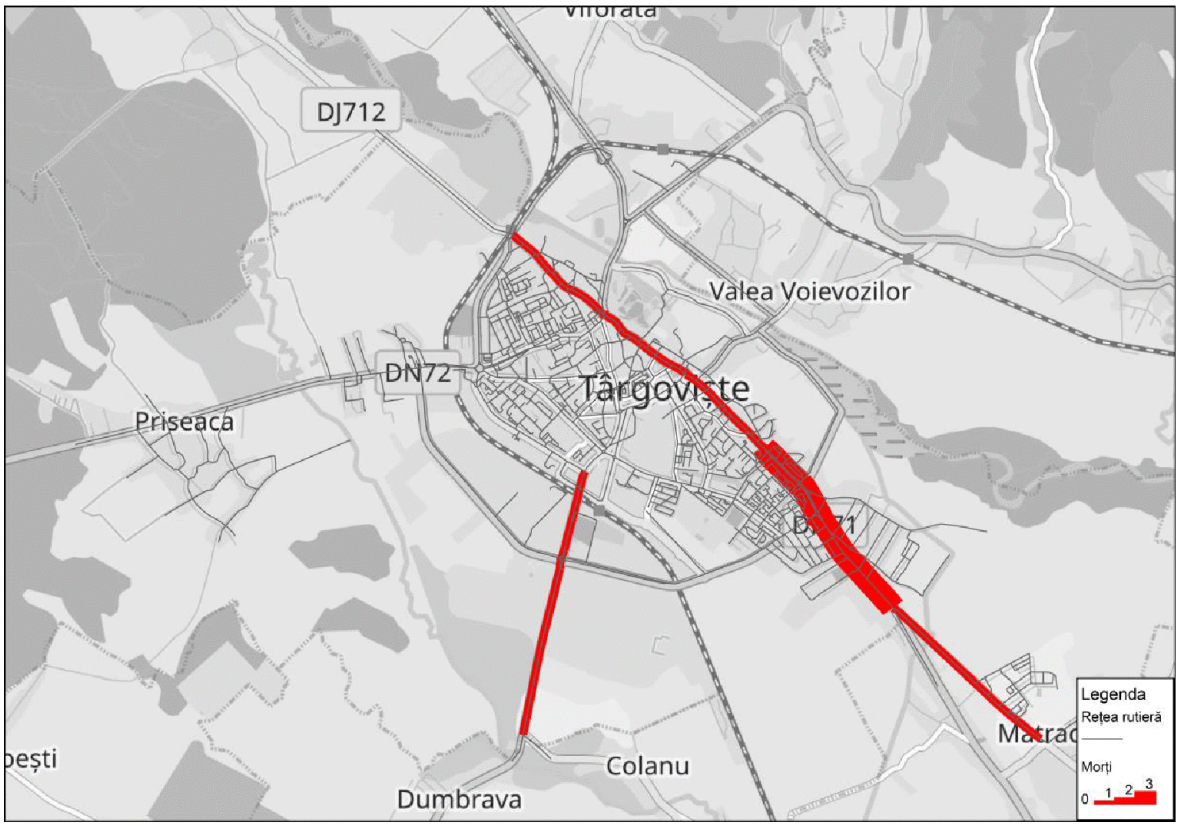


Figura 2.44. *Distribuția spațială a morților, 2017-2020.*

Probleme de fluență a circulației, exprimate prin înregistrarea unor viteze medii de deplasare la nivelul orelor de vârf de trafic de sub 25 km/h se întâlnesc și pe Str. Constantin Brâncoveanu (sectorul cuprins între Str. Bărăției și Str. Radu Popescu), arteră colectoare a fluxurilor de vehicule cu originea sau destinația în interiorul zonelor de locuințe aflate în vecinătatea acestuia (cartierele Micro III, Micro IV), respectiv de tranzit între DN 71 (Sinaia), DN 72 (Ploiești) și DN 72A Câmpulung Muscel. În această situație capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

Parcările amenajate din Municipiul Târgoviște sunt în cea mai mare parte parcări de tip rezidențial, amplasate în cartierele cu locuințe colective.

Conform Regulamentului cu privire la parcarea vehiculelor, amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare situate pe raza Municipiului Târgoviște și inventarul parcărilor existente, aprobat prin H.C.L. 269/27.08.2021 parcările de reședință sunt acele spații destinate parcării autovehiculelor situate la mai puțin de 100 m de frontul imobilelor utilizate de locatari.

În intervalul 8:00 – 17:00, de luni până vineri, parcările expres stabilite vor fi parcări publice cu plată, dacă nu sunt ocupate de către vehiculele deținute de către locatarii imobilelor și care au închiriat, prin contract, locul de parcare, iar parcările respective vor fi stabilite de către D.A.P.P.P., prin Biroul Transport.

În cartiereled e locuințe au fost amenajate recent aprovimativ 13.000 de locuri de parcare, care pot fi închiriate de către riverani.

Locatarii care au închiriat un loc de parcare și este ocupat de alt vehicul, pot parca în alt loc de parcare, numerotat, în intervalul 8:00 – 17:00, fără să achite taxa pentru parcare publică cu plată. Aceștia sunt obligați să expună în mod vizibil, pe bordul vehiculului, un ecuson, avizat de către D.A.P.P.P., cu specificația – numărul contractului de închiriere al locului de parcare, numărul de înmatriculare al vehiculului și numărul locului de parcare.

Pensionarii, posesori de autovehicule, cu o pensie sub salariul minim pe economie, vor beneficia de o reducere cu 50% din tariful de închiriere, tarif care poate fi cel de bază sau stabilit în urma licitației.

Locurile de parcare se atribuie în mod gratuit persoanelor cu handicap, veteranilor de război și membrilor AFDPR, dacă dovedesc cu acte aceste apartenente.

Parcările publice cu plată sunt acele spații, special semnalizate, destinate parcarii autovehiculelor pentru care se percep tarife orare/zilnice de parcare.

Parcările publice cu plată, permanente, de pe raza municipiului Targoviste, funcționează de luni până vineri între orele 08:00 – 17:00. Acestea pot trece, în afara orarului, în regim de parcare publică fără plată sau parcare de resedință.

Parcările publice cu plată pot fi utilizate contra cost pe bază de: Tichet de parcare; Abonament zilnic de parcare cu timp de staționare – 9 h; Abonament lunar sau anual de parcare.

Capacitatea parcărilor publice fără plată amenajate la nivelul Municipiului Târgoviște este de 1756 locuri, acestea fiind amplasate în zonele în care se desfășoară activități economico-administrative (tabelul 2.11).

***Tabelul 2.11**. Paracări publice stradale fără plată.*
Sursa datelor: PMUD pentru Municipiul Târgoviște.

Strada	Număr locuri
B-dul Unirii	90
Str. Gării	100
B-dul Mircea cel Bătrân	240
B-dul Independenței	200
Str. Poet Grigore Alexandrescu (Primărie)	69
B-dul I.C. Brătianu	160
Str. Libertății	137
Piața 1 Mai	200
Calea Domnească (zona Finanțe)	40
Centrul Vechi	340
Autogara	15

Strada	Număr locuri
Str. Constantin Brâncoveanu	65
Zona Pavcom	100

Localizarea parcărilor publice fără plată din Municipiul Târgoviște este prezentată în figura următoare.

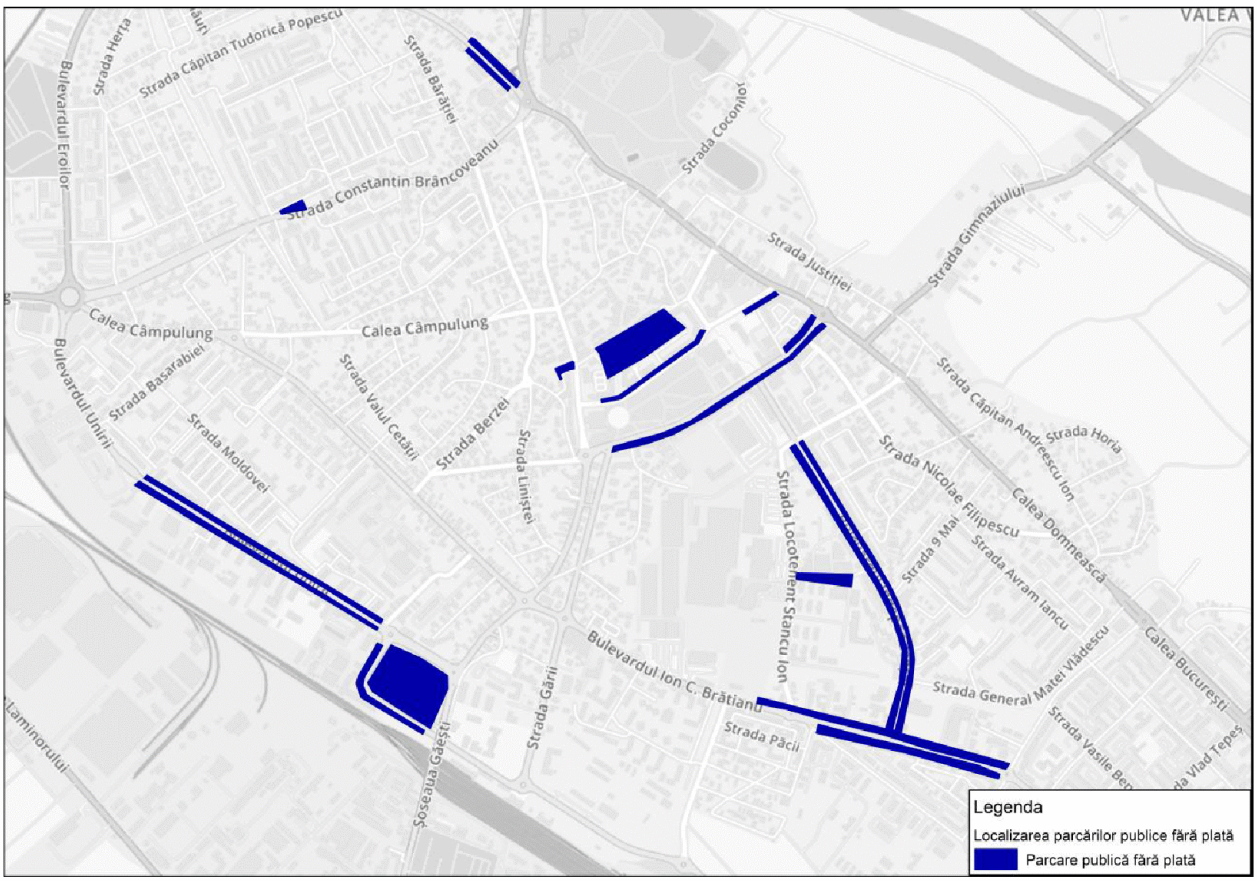


Figura 2.45. *Localizarea parcărilor publice fără plată.*

În celelalte localități din ZUF există locuri de parcare amenajate doar în vecinătatea principalelor clădiri publice (primării, unități de învățământ, unități sanitare).

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

- *rețeaua de transport rutier prezintă conexitate ridicată fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport centrală (TEN-T Core) prin DN 71, DN 72 și DN 72A;*
- *există sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*
- *afectarea conectivității rețelei stradale de către rețeaua de transport feroviar și cursul Râului Ialomița, număr redus al legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere;*
- *lipsa unei variante de ocolire reprezintă deficiența majoră a rețelei rutiere;*

- *ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelei stradale în localitățile rurale din ZUF Târgoviște;*
- *tendința de reducere a numărului de accidente în ultimul an;*
- *existența locurilor de parcare dedicate persoanelor cu mobilitate redusă (handicap) și gratuitatea acordată;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *deficiențe în amenajarea de locuri de parcare în localitățile din ZUF.*

2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători la nivel local, regional, național și internațional este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar. Sistemul de transport public urban este reprezentat de rețeaua de autobuze aflată în gestiunea operatorului Servicii Publice Municipale Târgoviște, companie al cărei acționar unic este Consiliul Local Târgoviște.

La nivel regional, serviciul de transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean și interjudetean, precum și prin servicii de transport feroviar. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Dâmbovița, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR – SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF București, iar operarea este asigurată de operatorul public CFR Călători.

2.3.1. Transport public local

Sistemul de transport public local din Municipiul Târgoviște este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatere specifice modului de transport public de suprafață – autobuz.

Prin HCL nr. 92/ 25.02.2021 a fost aprobată încheierea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin atribuire directă în Municipiul Târgoviște, încheiat între Municipiul Târgoviște și operatorul de transport Societatea Servicii Publice Municipale Târgoviște, contract care respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Societatea Servicii Publice Municipale Târgoviște a fost înființată în anul 2019 și a preluat activitatea fostei ASOCIAȚIA INVESTITORILOR TRANSPORT TARGOVIȘTE și anume transportul public de călători în Municipiul Targoviște precum și în comune din împrejurimi, la care s-a adăugat iluminatul public.

Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2019-2021 este reprezentată în figura de mai jos. Valoarea maximă a fost atinsă în anul 2021 (8.835.568 lei), iar cea minimă în anul 2020 (6.773.411 lei). Activitatea din anul 2020 a fost afectată de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID-19.

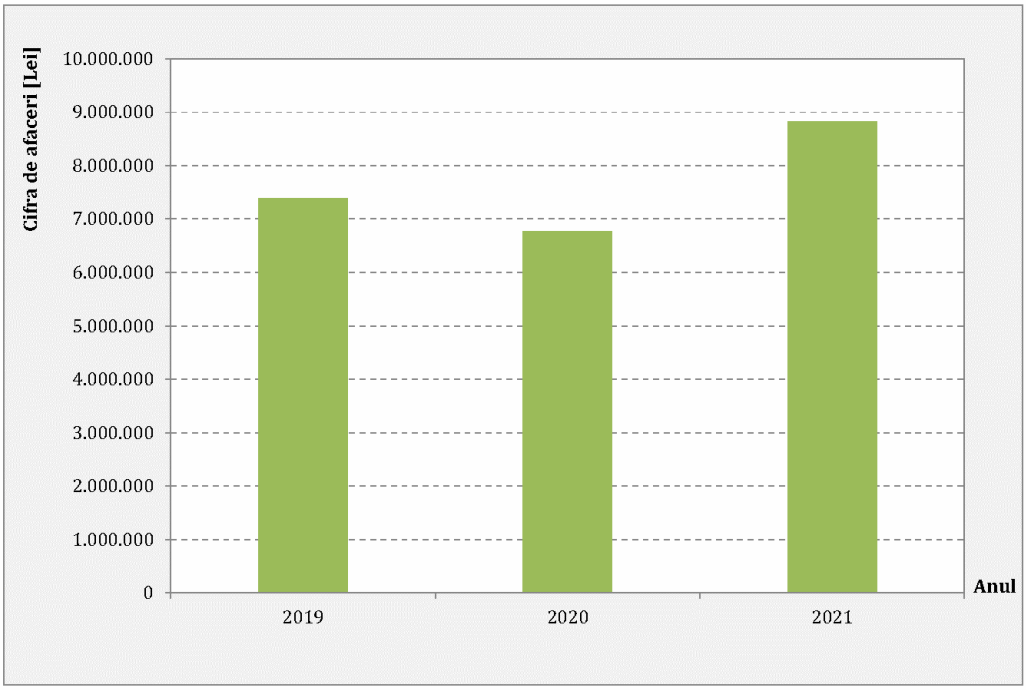


***Figura 2.46**. Cifra de afaceri, SPMT, 2019-2021. Sursa datelor: www.listafirme.ro.*

Reprezentarea grafică a rețelei de transport public local este realizată în figura 2.47. Aceasta este formată din 12 trasee urbane și 16 trasee exterioare operate de Societatea Servicii Publice Municipale Târgoviște. Între orele 08:00-22:00, cele 16 trasee exterioare se modifică având plecare din Autogara SPMT (tabelul 2.12).

Din figura 2.47 se observă că există un grad de suprapunere ridicat al liniilor de transport public. În acest sens se evidențiază următoarele sectoare ale rețelei:

- Axa B-dul I. C. Brătianu - B-dul Independenței, pe care se observă suprapunerea a 9 linii ale rețelei;
- B-dul Mircea cel Bătrân (între B-dul Independenței și B-dul Regele Carol I), sectoare utilizate de 8 linii;
- Str. Constantin Brâncoveanu, este utilizată de 5 linii;
- B-dul Unirii, este utilizat de 5 linii;

Această situație prezintă avantaj pentru utilizatorii segmentelor rețelei caracterizate de concentrarea ofertei de transport public, în detrimentul potențialilor călători localizați în zone nedeservite de rețeaua de transport public.

În cadrul rețelei stradale urbane sectoarele menționate mai sus, pe care sunt concentrate liniile de transport public, sunt localizate în zone care în orele de vârf de trafic sunt caracterizate de apariția fenomenului de congestie (Capitolul 2.2). Acestea sunt afectate de întârzieri care conduc la reducerea vitezei comerciale a transportului public. Ca urmare a numărului mare al liniilor de transport public care traversează aceste zone cu gâtuiri ale fluxurilor de trafic, este redusă performanța serviciului de transport public local la nivelul întregii localități. Reducerea acestor disfuncționalități poate fi realizată prin implementarea unui sistem de management al traficului care să prioritizeze accesul vehiculelor de transport public.

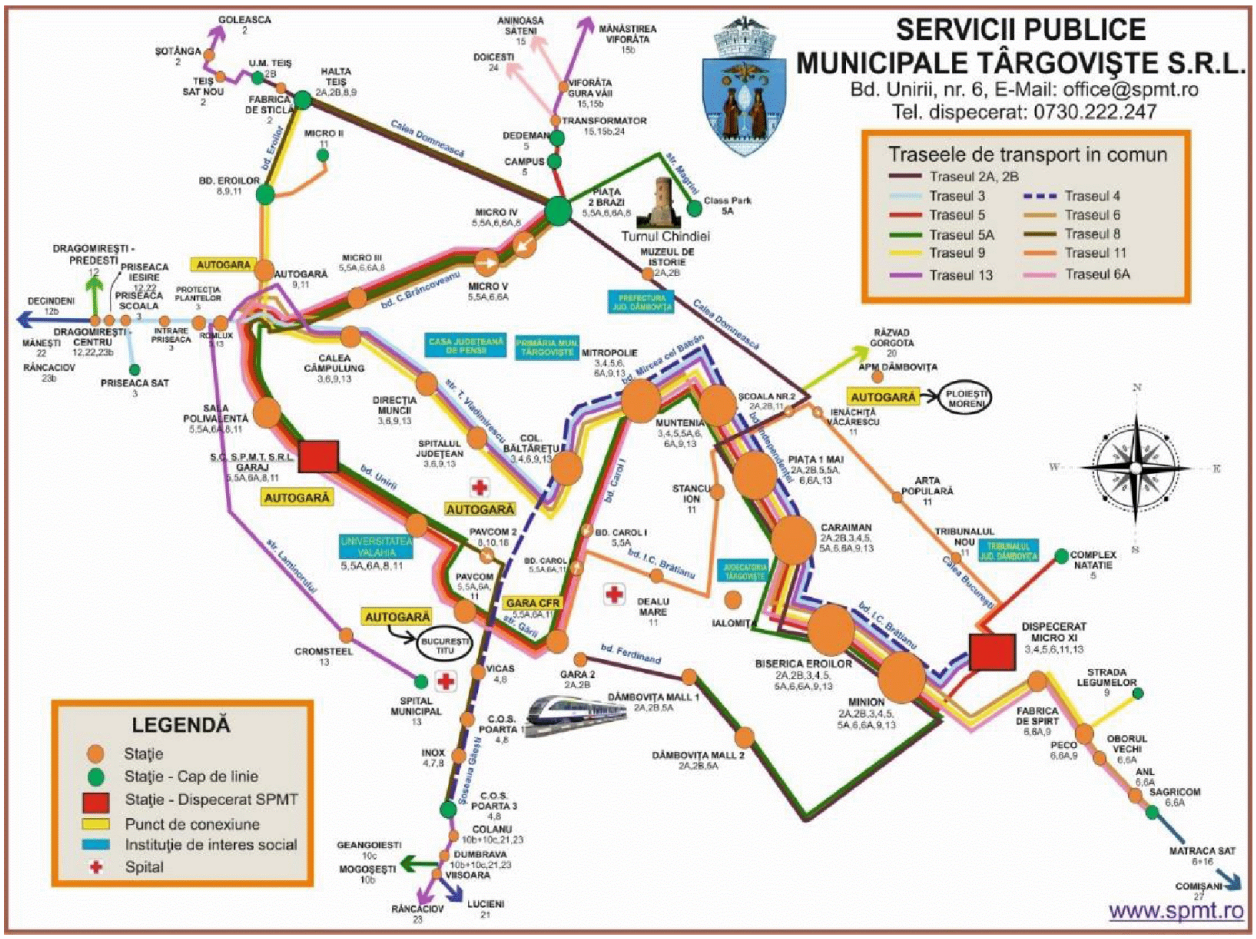


***Figura 2.47**. Traseele urbane de transport public. Sursa: SPMT.*

***Tabelul 2.12**. Traseele liniilor de transport public. Sursa datelor: SPMT.*

Traseu	Denumire traseu	Număr stații		Durata [min]	
		Tur	Retur	Tur	Retur
Trasee urbane					
2A	Gară 2 - Dâmbovița Mall - Biserica Eroilor - Muntenia - Finanțe - Halta Teiș	11	11	20	20
2B	Gară 2 - Dâmbovița Mall - Biserica Eroilor - Muntenia - 7 Noiembrie - UM Teiș	12	12	22	22
3	Micro XI - Biserica Eroilor - Mitropolie - Spitalul Județean - Romlux - Priseaca Sat	15	14	28	27
4	Micro XI - Biserica Eroilor - Mitropolie - Monument - COS P3	12	12	17	17
5	Complex Natație - Biserica Eroilor - Muntenia - Gară - Garaj - Piața 2 Brazi - Dedeman	19	19	29	30
5A	Dâmbovița Mall - Minion - Caraiman - Mitropolie - Gară - Garaj - Class Park	18	18	31	32
6	Sagricom - Oborul Vechi - Micro XI - Muntenia - Spitalul Județean - Micro III - Piața 2 Brazi	18	18	26	27
6A	Sagricom - Oborul Vechi - Micro XI - Muntenia - Gară - Garaj - Micro III - Piața 2 Brazi	21	20	29	30
8	Cos Poarta 3 - Pavcom - Polivalentă - Piața 2 Brazi - Bd. Eroilor	13	13	16	16
9	Str. Legumelor - Minion - Caraiman - Mitropolie - Spitalul Județean - Autogară - H. Teiș	15	15	24	24
11	Micro XI - Școala 2 - Dealu Mare - Gară - Garaj - Micro II	15	14	24	23
13	Micro XI - Caraiman - Mitropolie - Spitalul Județean - Romlux - Cromsteel - Spit. Municipal	15	15	24	23
Trasee exterioare – ZUF Târgoviște					
2 - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Teiș - Șotânga - Goleasca	26	26	41	41
2 - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Teiș - Șotânga - Goleasca	22	22	34	33
6+16 - (0)	Matraca - Biserica Ulmi - Centru - Spital - Autogară SPMT	20	18	30	28
6+16 - (9)	Matraca - Biserica Ulmi - Peco - Dâmbovița Mall - Gară - Autogară SPMT	14	13	20	19
10b+10c - (0)	Micro XI - Viișoara - Mogoșești - Geangoiești	18	17	34	32
10b+10c - (9)	Autogară SPMT - Polivalentă - Spitalul Județean - Viișoara - Mogoșești - Geangoiești	17	15	30	28
12 - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești	19	19	34	33

Traseu	Denumire traseu	Număr stații		Durata [min]	
		Tur	Retur	Tur	Retur
12 - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești	15	15	27	26
12b - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești - Decindeni	21	21	36	35
12b - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești - Decindeni	17	17	29	28
15 - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Viforata - Aninoasa - Săteni	23	23	40	40
15 - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Viforata - Aninoasa - Săteni	19	19	33	33
15b - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Mânăstirea Viforata	19	19	33	33
15b - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Mânăstirea Viforata	15	15	26	26
15+15b - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Mânăstirea Viforata - Aninoasa - Săteni	29	29	49	49
15+15b - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Viforata - Aninoasa - Săteni	25	25	42	42
19 - (0)	Autogară SPMT - Gară - Ienăchiță Văcărescu - Răzvad	20	22	29	33
19 - (9)	Autogară SPMT - Gară - Mall - Biserica Eroilor - Muntenia - V. Voievozilor - Răzvad	22	23	36	36
20 - (0)	Autogară SPMT - Spitalul Județean - Muntenia - Valea Voievozilor - Răzvad - Gorgota	21	22	39	41
20 - (9)	Autogară SPMT - Gară - Mall - Caraiman - Muntenia - Valea Voievozilor - Răzvad - Gorgota	22	23	42	43
21 - (0)	Micro XI - Centru - Dumbrava - Viișoara - Lucieni	24	23	36	35
21 - (9)	Autogară SPMT - Calea Câmpulung - Spital - Pavcom 2 - Dumbrava - Viișoara - Lucieni	23	21	32	30
22 - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești - Decindeni - Mănești	29	29	48	47
22 - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești - Decindeni - Mănești	25	25	41	40
23 - (0)	Micro XI - Centru - Dumbrava - Viișoara - Râncăciov	27	26	40	39
23 - (9)	Autogară SPMT - Polivalentă - Spitalul Județean - Vicas - Dumbrava - Viișoara - Râncăciov	26	24	36	34
23b - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești - Râncăciov	24	24	39	38
23b - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Priseaca - Dragomirești - Râncăciov	20	20	32	31

Traseu	Denumire traseu	Număr stații		Durata [min]	
		Tur	Retur	Tur	Retur
24 - (0)	Micro XI - Centru - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Aninoasa - Doicești	23	23	42	42
24 - (9)	Autogară SPMT - Pavcom 2 - Spitalul Județean - Piața 2 Brazi - Aninoasa - Doicești	19	19	35	35
27 - (0)	Comișani - Autogară SPMT	24	25	38	38
27 - (9)	Comișani - Matraca - Sagricom - PECO - Dâmbovița Mall - Pavcom - Autogară SPMT	19	20	28	29

Traseele de transport public urmează în general principalele artere de circulație ale municipiului Târgoviște, asigurând transportul pe direcția SE (cartierul Micro XI) - NV (cartierul Micro III).

Conform programului de transport, operarea serviciului de transport public în zilele lucrătoare este realizată în intervalul orar 05:00-24:00. Linia 5 oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, de-a lungul întregii zile. Pe această linie, în intervalul 07:00-20:00, vehiculele au un interval de succedare de 20 minute. În cazul celorlalte linii de transport, frecvența de circulație nu depășește 1 vehicul pe oră, cu excepția liniei 3 care în intervalul 19:00-20:00 are o frecvență de 2 vehicule. În zilele nelucrătoare pe traseele urbane 2A, 2B, 6A, 11 și 13 și traseele exterioare 6+16, 10b+10c, 12b, 15, 15b și 19 nu se circulă.

Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor care deservesc cele 12 trasee urbane și cele 16 trasee exterioare, atât pentru zile lucrătoare, cât și pentru zile nelucrătoare, este prezentată în figurile următoare.

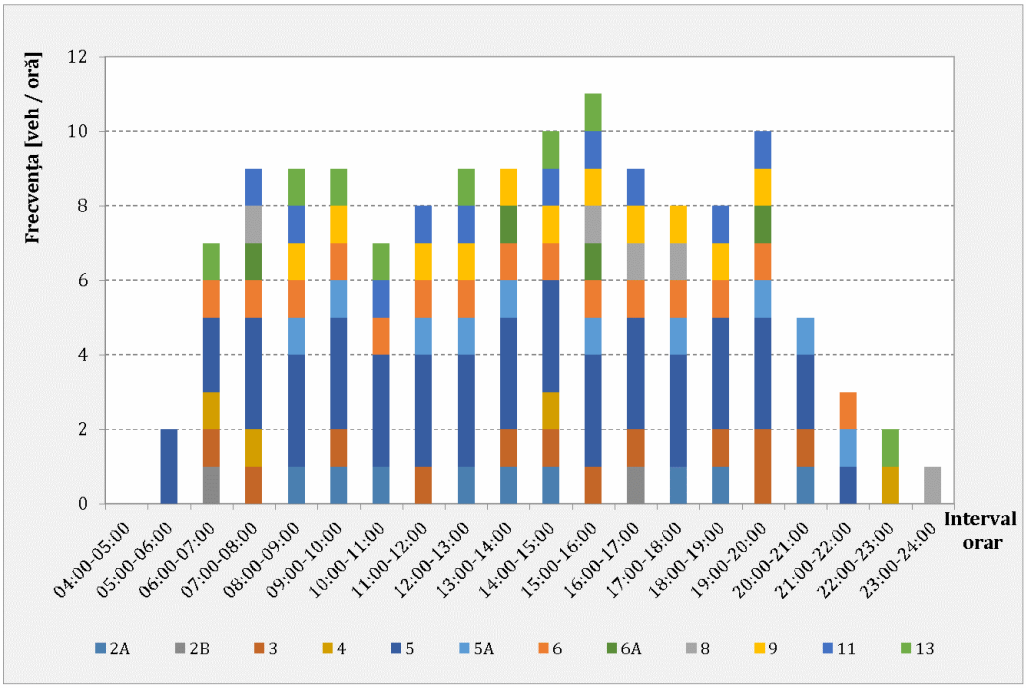


***Figura 2.48**. Frecvența de circulație orară a traseelor urbane - zile lucrătoare. Sursa datelor: SPMT.*

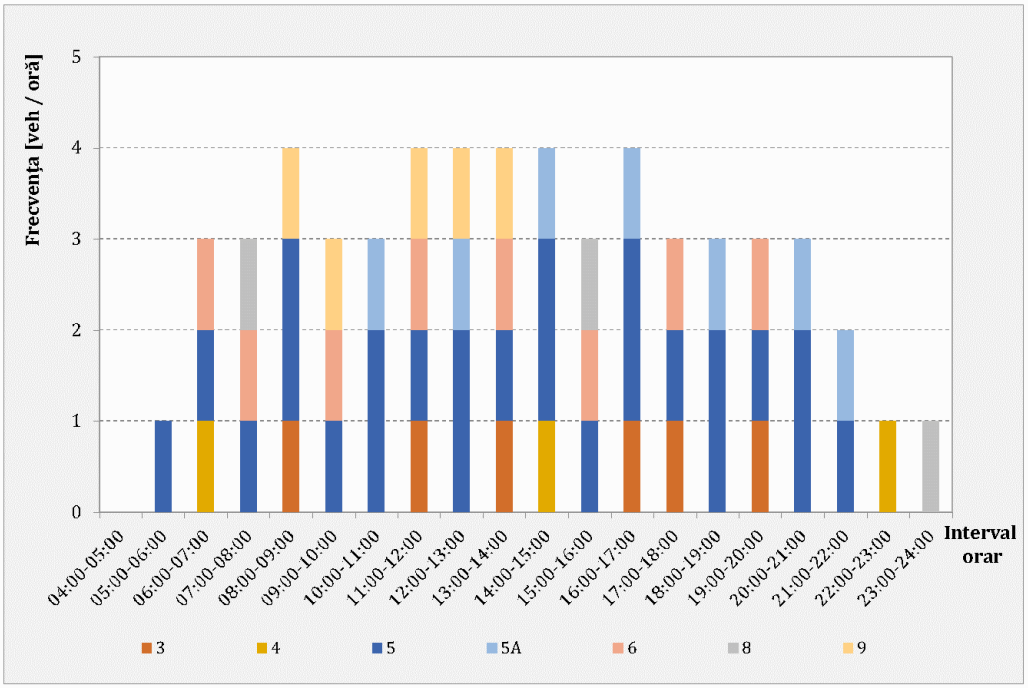
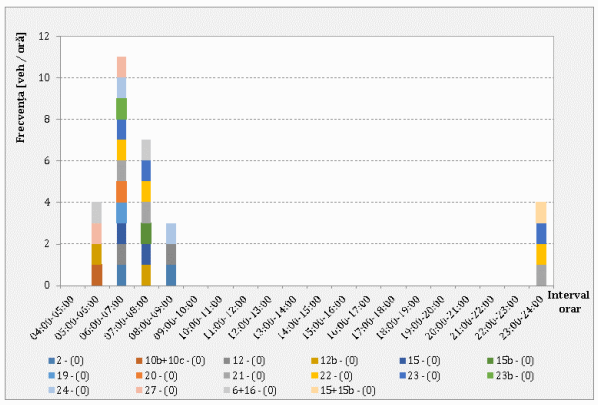
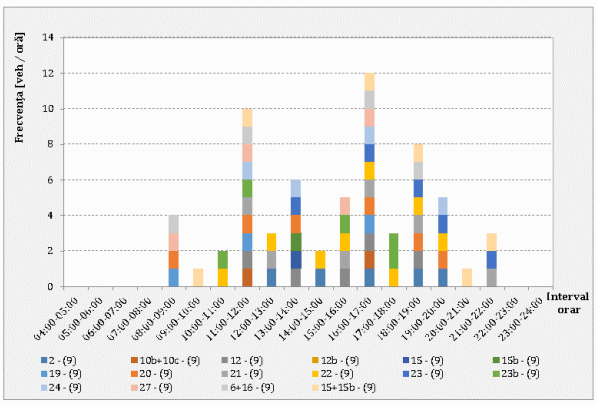


***Figura 2.49**. Frecvența de circulație orară a traseelor urbane - zile nelucrătoare. Sursa datelor: SPMT.*

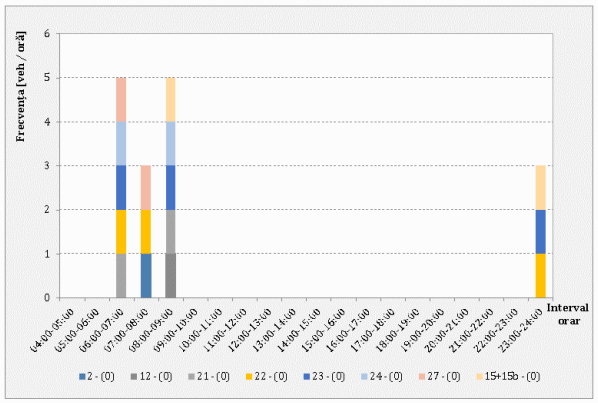


a. (0) – traseu normal

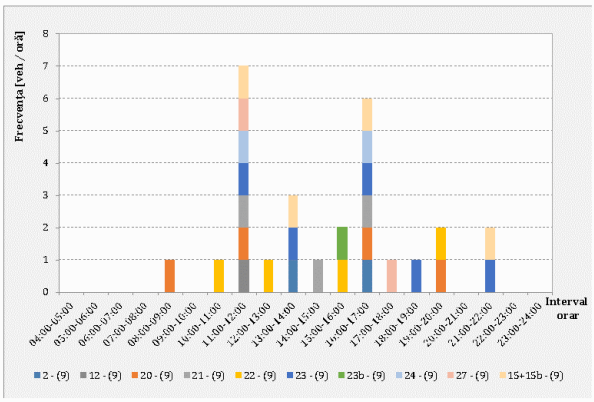


b. (9) – traseu modificat, cu plecare din Atg. SPMT

***Figura 2.50**. Frecvența de circulație orară a traseelor exterioare - zi lucrătoare. Sursa datelor: SPMT.*



a. (0) – traseu normal



b. (9) – traseu modificat, cu plecare din Atg. SPMT

***Figura 2.51**. Frecvența de circulație orară a traseelor exterioare - zi nelucrătoare. Sursa datelor: SPMT.*

O componentă reprezentativă a infrastructurii din cadrul sistemului de transport public în relația cu utilizatorii este reprezentată de stații. La nivelul rețelei de transport public se întâlnesc atât stații amenajate cu adăposturi pentru călători, cât și stații reprezentate numai prin sisteme de semnalizare verticală, fără să existe informații cu privire la traseele care utilizează stația respectivă sau la programul de circulație. Există și situații în care elementele de infrastructură care să contribuie la îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stațiile de transport public (alveole) sunt utilizate în alte scopuri, precum parcarea autovehiculelor. În aceste situații, vehicule de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, punând în pericol călătorii care urcă/ coboară.

Operatorul Servicii Publice Municipale Târgoviște deține un parc inventar format din 12 microbuze și 66 autobuze, dintre care 40 noi cu propulsie hibridă, dotate cu aer condiționat și priza de încărcare prin USB.

În prezent, Municipiul Târgoviște are în implementare două proiecte pentru îmbunătățirea transportului public, cu finanțare din POR 2014-2020, prioritatea de investiții 4.2:

- *Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște;*
- *Completarea parcului auto din Municipiul Târgoviște prin achiziționarea de vehicule ecologice destinate transportului public urban.*

Sistemul de tarifare prevede valabilitatea legitimației de călătorie numai pentru călătoria în cauză. Tipurile de legimitații și caracteristicile acestora sunt prezentate în tabelul 2.13.

Călătorii au obligația de a solicita și păstra biletul de călătorie asupra lor pe toată durata călătoriei și de a-l prezenta organelor de control.

***Tabelul 2.13**. Tarife legitimații de călătorie pe localități de destinație. Sursa datelor: SPMT.*

Localitate Destinație	Cost, Lei			Observații
	Bilet	Abonament 1/2 lună	Abonament lunar	
Oraș	-	39	78	2 călătorii/zi
Oraș	-	50	100	Călătorii nelimitate
Ulmi	4,5	90	180	
Aninoasa	5,5	110	220	
Matraca	5,5	110	220	
Răzvad Monument	5,5	110	220	
Teiș	5,5	110	220	
Valea Voievozilor	5,5	110	220	
Valea Sasului	5,5	110	220	
Viforâta	5,5	110	220	

Localitate Destinație	Cost, Lei			Observații
	Bilet	Abonament 1/2 lună	Abonament lunar	
Viișoara	5,5	110	220	
Dimoiu	6	120	240	
Dragomirești	6	120	240	
Lazuri	6	120	240	
Lucieni	6	120	240	
Mogoșești	6	120	240	
Săteni	6	120	240	
Șotânga	6	120	240	
Comișani	7	140	280	
Decindeni	7	140	280	
Doicești	7	140	280	
Geangoești	7	140	280	
Gorgota	7	140	280	
Rîncăciov	7	140	280	
Răzvad	7	140	280	
Ungureni	7	140	280	
Drăgăești	8	160	320	
Mănești	8,5	170	340	

Prin HCL nr. 105/20200 Municipiul Târgoviște a aprobat asigurarea gratuității la transportul public local de persoane pentru elevii cu domiciliul în Municipiul Târgoviște, școlarizați la o unitate de învățământ preuniversitar acreditat/autorizat din Municipiul Târgoviște, pe tot parcursul anului calendaristic. Valoarea decontării contravalorii transportului public local gratuit al elevilor din categoriile menționate mai sus se raportează la valoarea unui abonament lunar de călătorie pe raza Municipiului Târgoviște, respectiv 100 lei. Abonamentele de călătorie pentru elevi sunt nominale, netransmisibile și se utilizează în luna pentru care au fost eliberate; în caz contrar se suspendă (se reține și se anulează). Acestea se eliberează lunar, pe tot parcursul anului calendaristic. De asemenea, studenții Universității "Valahia" din Târgoviște beneficiază de gratuitate pentru utilizarea mijloacele de transport în comun pe raza municipiului Târgoviște.

În categoria măsurilor de protecție socială se identifică și acordarea de facilități la transportul public pentru pensionarii cu venituri reduse. Astfel, prin HCL nr. 106/2022 Municipiul Târgoviște a probat ca începând cu 01.04.2022 să se acorde tichete de călătorie cu două călătorii/zi pensionarilor cu domiciliul în Municipiul Târgoviște, a căror pensia are valoare mai mică sau egală cu 1800 lei.

2.3.2. Transport public judeţean prin servicii regulate

Sistemul de transport public judeţean prin servicii regulate se regăseşte pe teritoriul de analiză operând curse care îşi au originea/ destinaţia în localităţile cuprinse în Zona Urbană Funcţională a Municipiului Târgoviște sau care tranzitează aceaste localităţi. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Judeţean Dâmbovița, având operatori privaţi.

Conform informaţiilor furnizate de Consiliul Judeţean Dâmbovița, caracteristicile traseeleor care operează în localităţile Glodeni, Ocnița, Gura Ocniței, Vulcana Pandele, Vulcana Băi şi Raciu sunt prezentate în tabelul de mai jos. În decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deservesc cererea de transport generată/ atrasă de aceste localităţi este 62, acestea fiind distribuite pe 5 trasee (tabelul 2.14).

Segmentele Târgoviște-Văcărești și Târgoviște-Brănești fac parte din itinerariul mai multor trasee din cadrul Programului de transport public judeţean prin curse regulate.

Localităţile Târgoviște, Aninoasa, Comișani, Doicești, Dragomirești, Lucieni, Mănești, Răzvad, Șotânga și Ulmi sunt deservite de operatorul de transport S.C. Servicii Publice Municipale Târgoviște S.R.L.

***Tabelul 2.14**. Trasee de transport public judeţean. Sursa datelor: Consiliul Judeţean Dâmbovița.*

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/ sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	006	Târgoviște	Răzvad	Ochiuri	16	6	10
2	007	Târgoviște	Răzvad	Ocnița	22	16	23
3	010	Târgoviște	Șuța Seacă	Siliștea	20	17	23
4	033	Târgoviște	Doicești	Glodeni	18	14	23
5	056	Târgoviște	Teiș	Vulcana de Sus	29	9	23

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseul pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată este *Târgoviște – Șuța Seacă – Siliștea (17 curse).*

Distribuția orară a ofertei de transport asigurată pe acest traseu este prezentată grafic în figura 2.52. Se observă ce frecvența cea mai ridicată este de 2 vehicule pe oră, ofertă care este întâlnită în intervalul 06:00-07:00. În intervalul 07:00-21:00 şi 23:00-24:00 frecvența vehiculelor este constantă, fiind prevăzută o cursă pe oră.

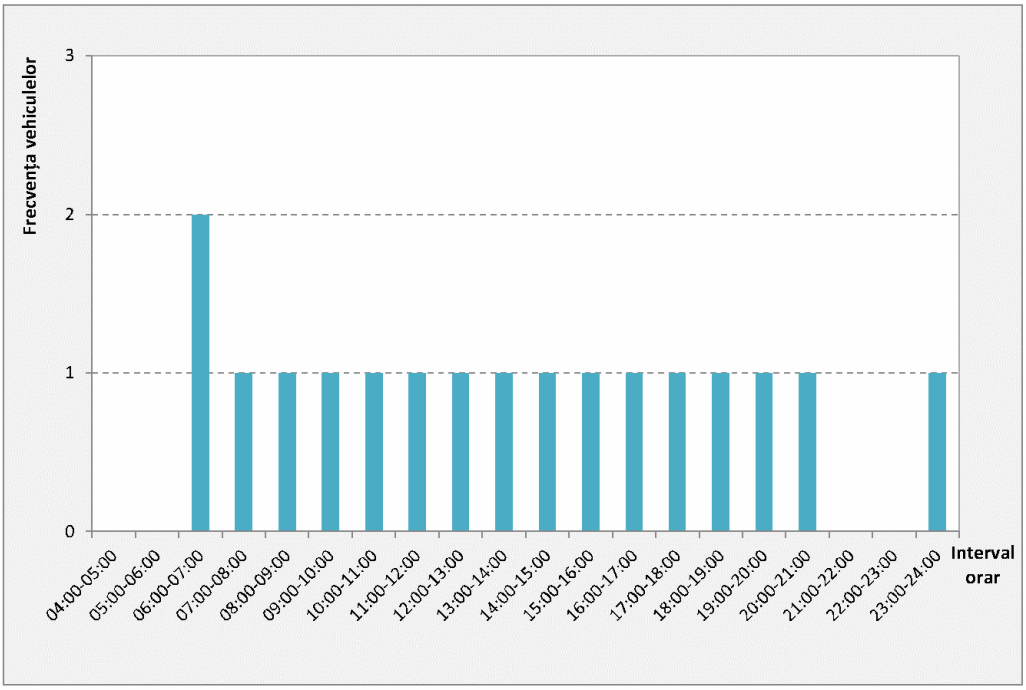


***Figura 2.52**. Numărul de curse pe oră, traseul Târgoviște – Șuța Seacă – Siliștea.*
Sursa datelor: Consiliul Județean Dâmbovița.

La nivelul Municipiului Târgoviște se identifică 6 autogări: Mondotrans, B-dul Eroilor; Servicii Publice Municipale Târgoviște (SPMT), B-dul Unirii; Millenium, Str. Gării; Grup ATYC, Str. Tudor Vladimirescu, Str. Gimnaziului, Calea Câmpulung. Cu excepția autogărilor Mondotrans și SPMT, care sunt dotate cu facilități minimale pentru călători (sală de așteptare, toalete, peroane, panouri de informare), restul punctelor de transfer sunt deficitare.

Conform datelor furnizate de Consiliul Județean Dâmbovița, la nivelul localităților rurale din ZUF Târgoviște sunt amplasate stații de îmbarcare/ debarcare pentru transportul călătorilor în regim județean/ interjudețean conform figurii 2.53.

În lipsa unor terminale intermodale de călători amplasate la periferia zonei urbane, vehiculele de transport public județean au stații intermediare și urmează trasee care se suprapun peste traseele de transport public urban. Efectele externe produse de circulația acestor vehicule (care sunt în număr considerabil) sunt suportate de locuitorii Municipiului Târgoviște. Diminuarea acestei disfuncții se poate realiza prin creșterea ofertei de transport public la nivelul localităților din ZUF Târgoviște și operarea cu mijloace de transport ecologice. O astfel de soluție va permite integrarea tarifară a serviciului de transport public la nivelul întregului areal al ZUF Târgoviște, contribuind la creșterea atractivității acestui mod de transport, cu rezultate în reducerea numărului de autoturisme care utilizează rețeaua stradală a Municipiului Târgoviște și implicit în diminuarea efectelor externe (poluare atmosferică, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră).

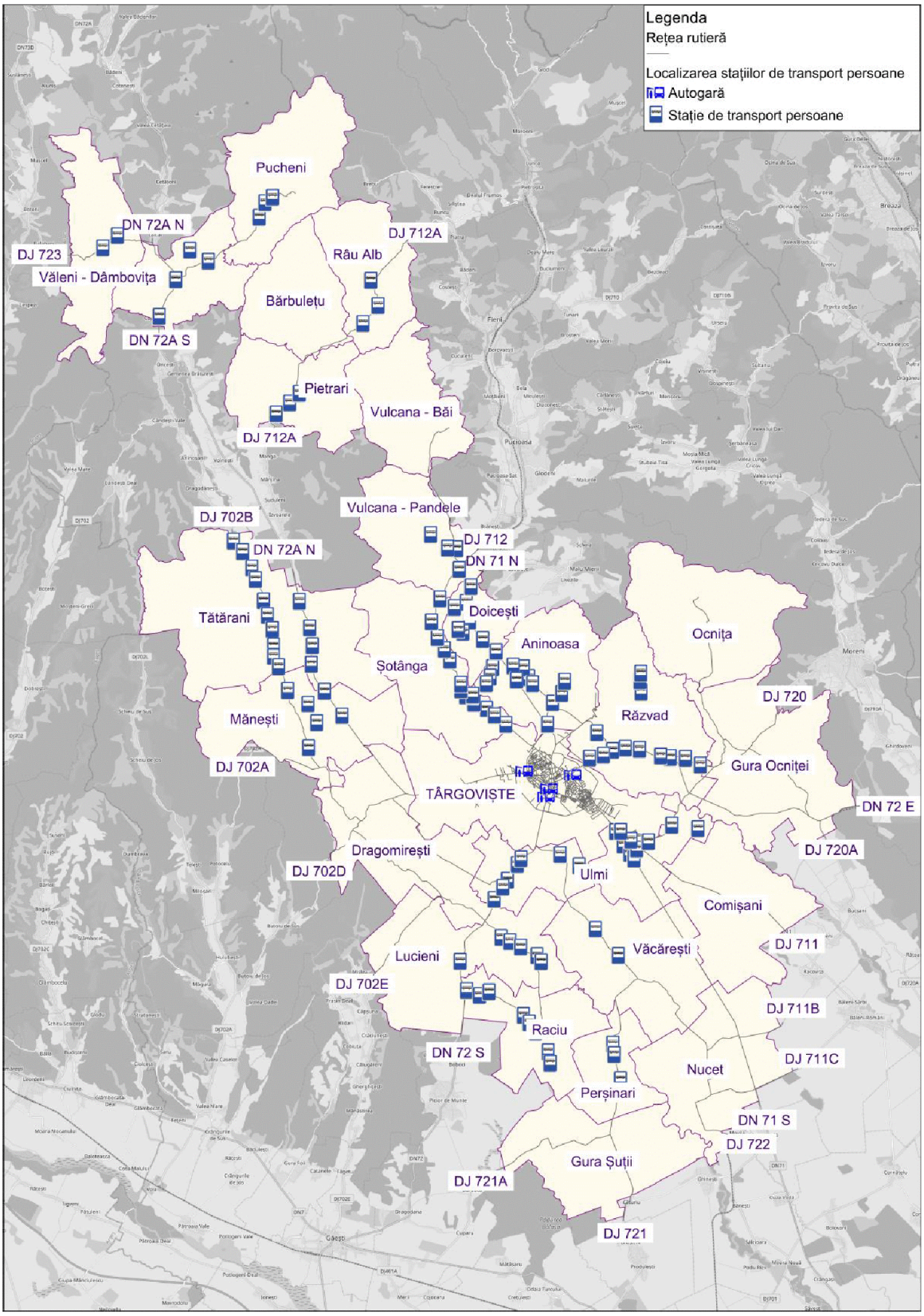


***Figura 2.53**. Stații la nivelul localităților cuprinse în localitățile rurale din ZUF Târgoviște.*
Sursa datelor: Consiliul Județean Dâmbovița.

2.3.3. Transport public interjudeţean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudeţean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (ARR), având operatori privaţi. Conform programului de transport publicat de ARR, în Municipiul Târgoviște sunt prevăzute zilnic 115 curse cu plecare/ sosire din/ în autogările Mondotrans S.A., Grup Atyc – Str. T. Vladimirescu, Grup Atyc – Str. Gimnaziului și Grup Atyc – Str. Câmpulung (tabelul 2.15). În celelalte localităţi cuprinse în Zona Urbană Funcţională a Municipiului Târgoviște sunt prevăzute 32 curse cu plecare din comunele Bărbuleţu, Tătărani și sosire în comunele Perșinari, Pucheni și Malu cu Flori (tabelul 2.16).

***Tabelul 2.15**. Trasee de transport public interjudeţean – Originea/ Destinaţia în Municipiul Târgoviște. Sursa datelor: ARR.*

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Târgoviște	Bacău	2
Târgoviște	Câmpina	4
Târgoviște	Câmpulung Muscel	2
Târgoviște	Cetăţeni	21
Târgoviște	Mangalia	1
Târgoviște	Onești	3
Târgoviște	Pitești	8
Târgoviște	Ploiești	20
Târgoviște	Râmnicu Vâlcea	1
Brașov	Târgoviște	4
București	Târgoviște	48
Predeal	Târgoviște	1

***Tabelul 2.16**. Trasee de transport public interjudeţean – Originea/ Destinaţia în comune din ZUF Târgoviște. Sursa datelor: ARR.*

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Bărbuleţu	Ploiești	14
Tătărani	Bălteni	8
București	Perșinari	1
București	Pucheni	4
Câmpulung Muscel	Pucheni	4
Câmpulung Muscel	Malu cu Flori	1

Efectele externe produse de circulația vehiculelor care deservesc traseele de transport interjudețean ce utilizează stații din zona centrală sunt suportate de locuitorii Municipiului Târgoviște. La fel ca și în cazul transportului județean, disfuncțiile identificate la nivelul transportului interjudețean sunt legate de asigurarea intermodalității, atât din punct de vedere spațial, cât și din punct de vedere tarifar.

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

Transportul public în regim de taxi din Municipiul Târgoviște este gestionat de *Compartimentul transport, Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat*, care funcţionează în cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște. Conform datelor furnizate de acest compartiment, pe raza Municipiului Târgoviște sunt autorizate să funcţioneze 26 staţii de taxi, cu o capacitate de 260 autovehicule (tabelul 2.17). Nu este permisă depăşirea capacităţii niciuneia dintre staţiile de aşteptare.

Amplasarea stațiilor de taxi în cadrul reţelei de transport poate fi observată în figura 2.54.

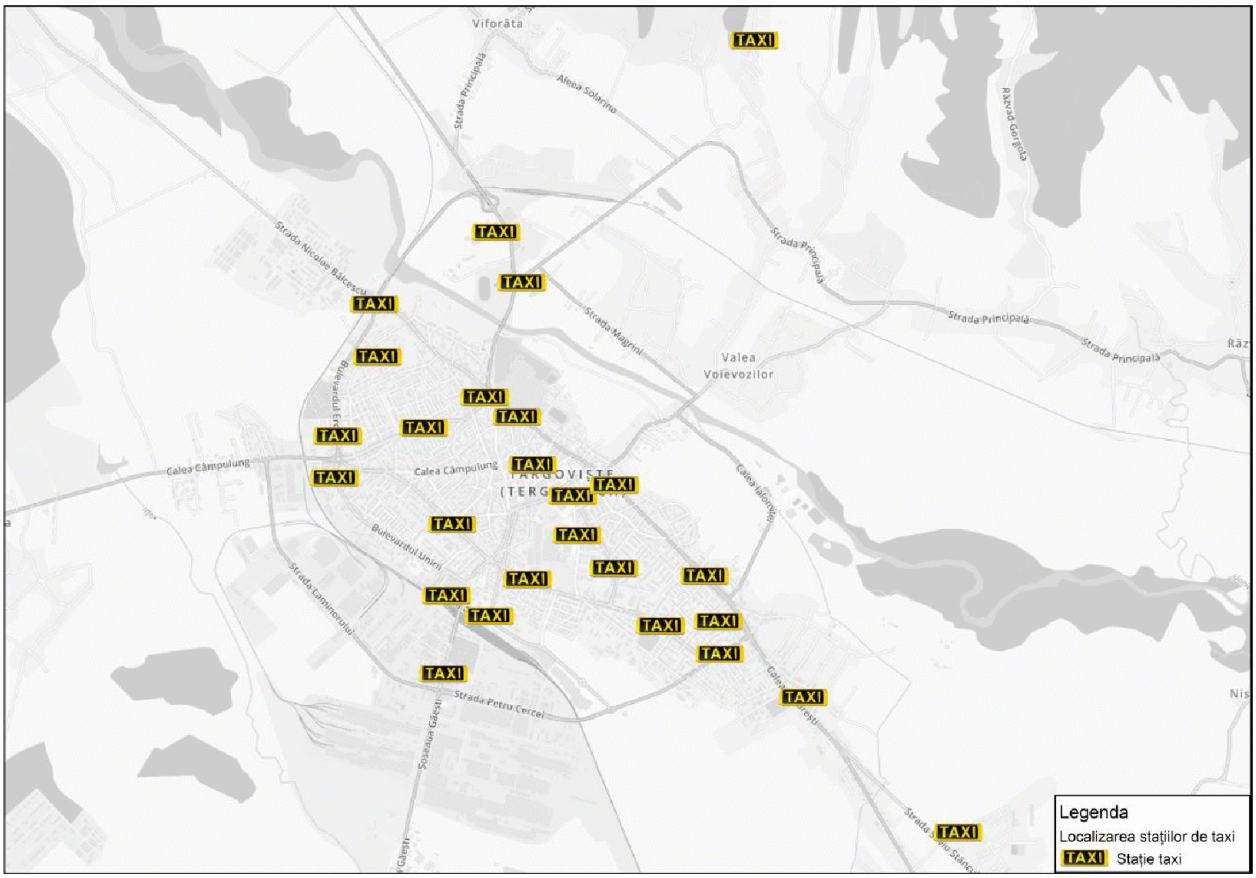


***Figura 2.54**. Amplasarea staţiilor de taxi în Municipiul Târgoviște.*

Stațiile de taxi sunt semnalizate prin panouri verticale. La nivel urban există atât stații în care pe panourile de semnalizare este indicat numărul maxim de vehicule care se pot afla în așteptare, cât și cazuri în care capacitatea nu este specificată. Cea din urmă situație constituie o disfuncție a sistemului, care poate genera o distribuție inechitabilă a ofertei la nivelul localității.

***Tabelul 2.17**. Stații de taxi în Municipiul Târgoviște.*

Nr. Crt.	Stația	Reper	Nr. locuri
1.	Compex Comercial XXL	B-dul Independentei, langa magazin "Muntenia"	10
2.	Hotel "Valahia"	Str. Revoluției (langa BRD Dâmbovița)	15
3.	Gara Targoviste Sud	B-dul Regele Carol I	15
4.	SS Pavcom SA	Str. Gării	10
5.	Autogara Bucegi	B-dul Eroilor, zona ANL, Micro III	10
6.	Spitalul Județean	Str. Tudor Vladimirescu	10
7.	Catedrala Eroilor	B-dul Ion C. Brătianu, Micro XI	15
8.	Complex Comercial Caraiman	B-dul Independentei	15
9.	Piața Baratiei	Parcare zona "2 Brazi"	10
10.	Cofetaria Dieta	Str. Constantin Brancoveanu	15
11.	Halta Teis	B-dul Eroilor, zona Halta Teis	10
12.	Tribunalul Nou	Calea București	15
13.	Peco Ulmi	Calea București, zona cartier Matei Voievod, Sârbi	10
14.	Peco SC Vicas SA	Soseaua Gaesti	5
15.	Complex Comercial Interex	B-dul Ion C. Bratianu, zona Dealu Mare	10
16.	Piața "Vlad Tepes"	Str. Soldat Nae Ion, Micro XI	10
17.	Manastirea Dealu	Parcare zona Mănăstire	5
18.	Peco Mol	Aleea Manastirea Dealu	5
19.	Școala nr. 2	Calea Domneasca	5
20.	ANL Micro II	Str. Cernăuți	5
21.	ANL Sagricom	Str. Silviu Stanculescu, zona blocurilor	10
22.	Complex Comercial Kaufland	Str. Lt. Stancu Ion	10
23.	Complex Comercial Dedeman	Aleea Sinaia	15
24.	Complex Comercial Plus	B-dul Unirii, zona Săli Polivalente	10

Nr. Crt.	Stația	Reper	Nr. locuri
25.	Complex Muzeistic Curtea Domneasca	Calea Domneasca, zona Turnu Chindia	5
26.	Complex Comercial Minimax	Str. Petru Cercel, Micro XI	5

Se observă că stațiile de taxi sunt distribuite la nivel local în raport cu funcțiunile de locuire și cu obiectivele socio-economice și administrative. Stații de taxi sunt prevăzute și în zona gărilor Târgoviște, Halta Romlux și Halta Teiș.

În celelalte localități din ZUF Târgoviște nu este funcțional sistemul de transport în regim de taxi.

2.3.5. Transport feroviar

Localitatea Târgoviște este racordată la rețeaua națională de cale ferată prin liniile secundare 104: Titu – Târgoviște – Pietroșița (desprinsă din linia 101: București Nord – Pitești – Piatra Olt - Craiova) și 302: Ploiești – Târgoviște (desprinsă din linia magistrală 300: București Nord – Ploiești – Brașov – Oradea). Punctele de oprire pe teritoriul Municipiului Târgoviște sunt:

- Stația Târgoviște, amplasată pe linia 104;
- Halta Romlux, amplasată pe linia 104;
- Halta de mișcare Teiș, amplasată pe linia 104;
- Stația Târgoviște Nord, amplasată pe linia 302;

Referitor la celelalte localități din ZUF Târgoviște, 7 dintre aceste sunt racordate la rețeaua feroviară în următoarele stații:

- Comuna Aninoasa – Stația Aninoasa Hm;
- Comuna Doicești – Stațiile Doicești și Doicești hc;
- Comuna Gura Ocniței, Sat Adânca – Stația Adânca Hm;
- Comuna Nucet – Stațiile Nucet, Cazaci hc (sat Cazaci) și Movila Dâmbovița;
- Comuna Răzvad – Stațiile Răzvad și Valea Voievozilor hc (Sat Valea Voievozilor);
- Comuna Văcărești – Stația Văcărești;
- Comuna Vulcana Pandele – Stația Vulcana Pandele.

Amplasarea stațiilor de cale ferată la nivelul rețelei de transport este prezentată în figura următoare.

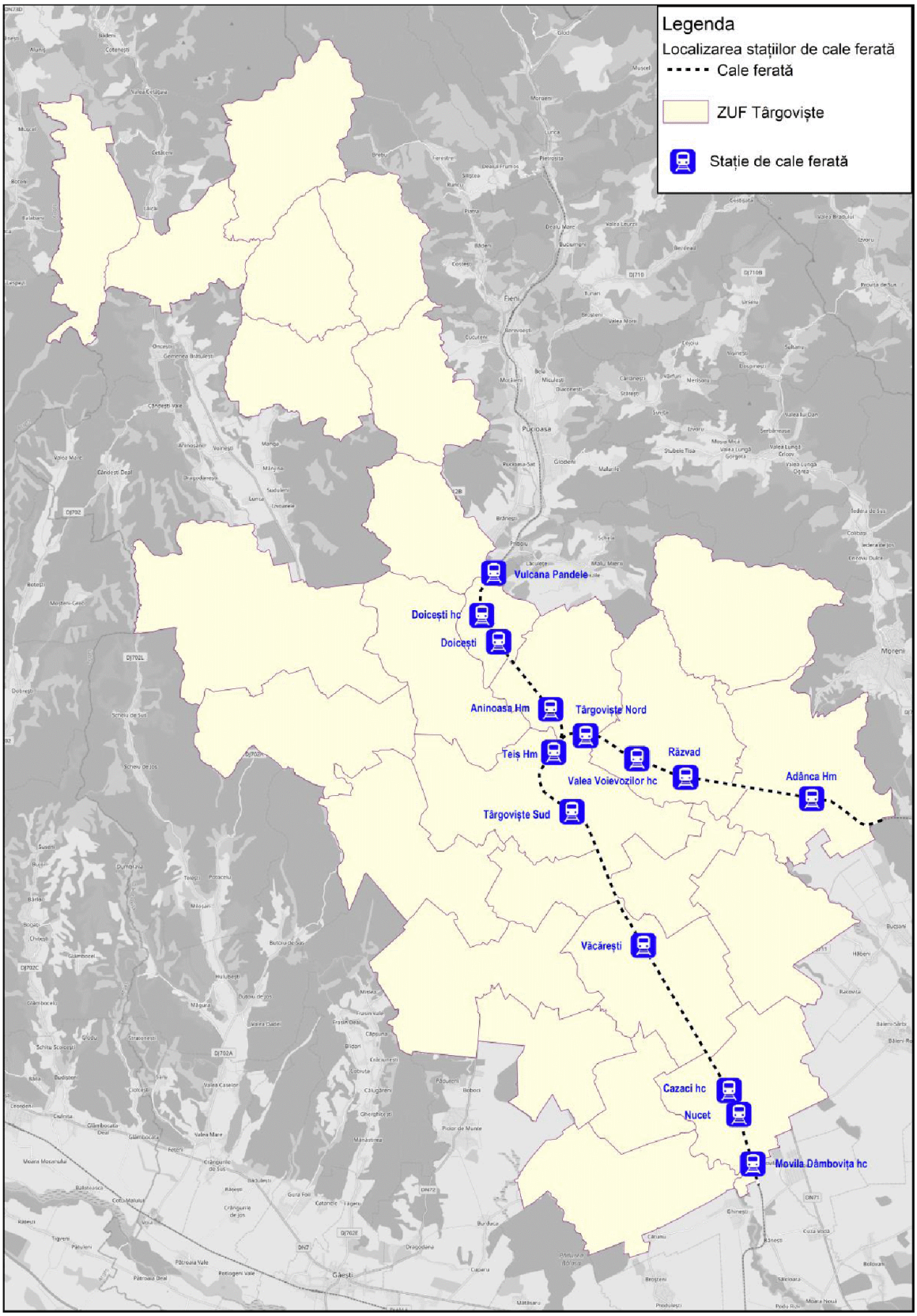


***Figura 2.55**. Localizarea stațiilor de cale ferată în ZUF Târgoviște.*

În decursul unei zile lucrătoare, în intervalul orar 00:00 - 23:59, stația Târgoviște reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 39 trenuri operate de CFR Călători și Transferoviar Călători. Acestea sunt încadrate în rangurile Regio (R, 34 cazuri), și Regio Expres (RE, 5 cazuri).

Variația orară a ofertei de transport în stația Târgoviște este prezentată în figura 2.56. Se detașează intervalul 10:00 - 11:00, în care oferta este reprezentată de 4 trenuri Regio. În intervalele 05:00 - 06:00, 07:00 - 08:00, 11:00 - 12:00 și 13:00 - 14:00 sunt planificate sosiri/plecări pentru 3 trenuri de rang Regio, cu excepția ultimului interval, în care unul dintre trenuri este de rang Regio Expres. Intervalele orare în care un singur tren este planiifcat în această stație sunt: 08:00 - 09:00, 12:00 - 13:00 și 21:00 - 22:00.

Stația de cale ferată Târgoviște Nord este tranzitată doar de 2 trenuri de rang Regio în intervalul 10:00 - 11:00.

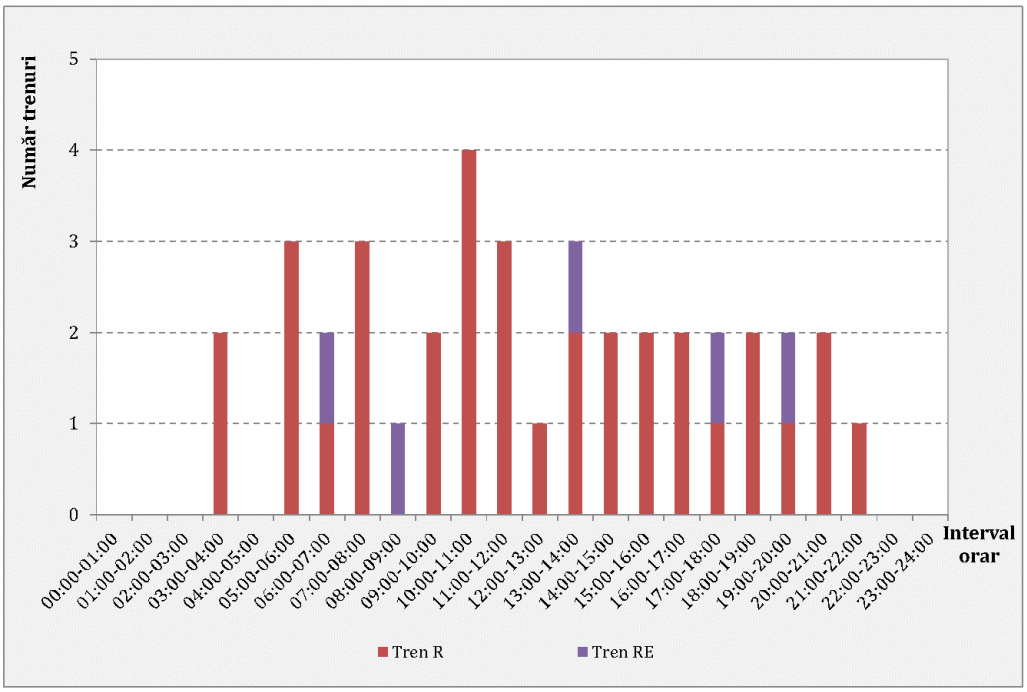


***Figura 2.56**. Distribuția ofertei de transport, stația Târgoviște. Sursa datelor: CFR Călători.*

În figura 2.57 este reprezentată variația orară a ofertei de transport în haltele Teiș și Romlux în decursul unei zile lucrătoare. Acestea sunt tranzitate de 10 trenuri de rang Regio.

Se detașează intervalele de vârf de trafic 05:00 – 06:00 și 10:00 - 11:00 în care oferta de transport este reprezentată de 2 trenuri de rang Regio.

În figurile 2.58-2.68 este reprezentată variația orară a ofertei de transport în stațiile de cale ferată din ZUF Târgoviște în decursul unei zile lucrătoare.

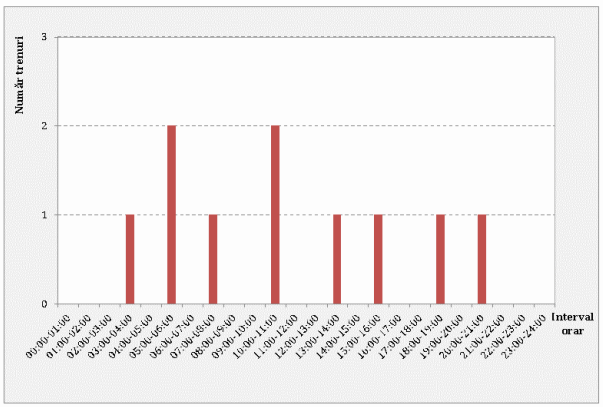


***Figura 2.57**. Distribuția ofertei de transport, haltele Teiș și Romlux. Sursa datelor: CFR Călători.*

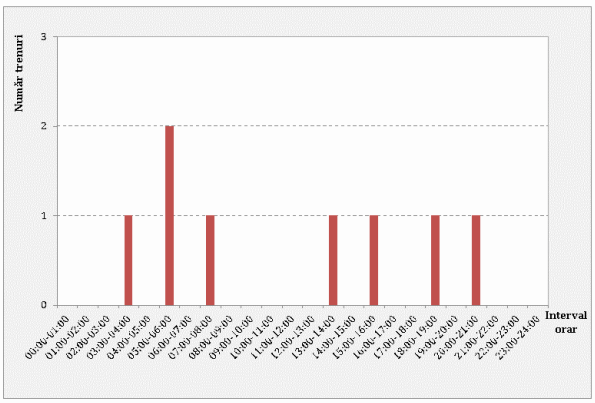


***Figura 2.58**. Distribuția ofertei de transport, stația Aninoasa Hm. Sursa datelor: CFR Călători.*

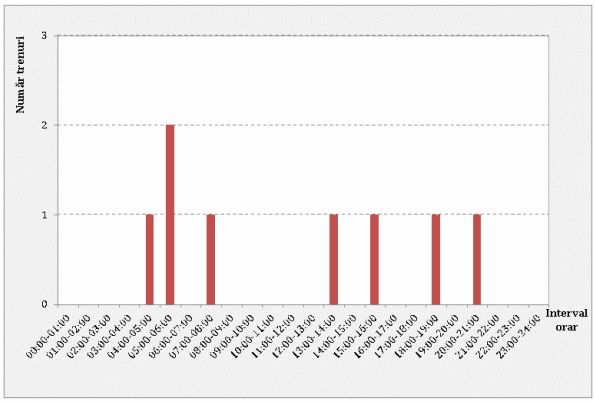


***Figura 2.59**. Distribuția ofertei de transport, stația Doicești. Sursa datelor: CFR Călători.*

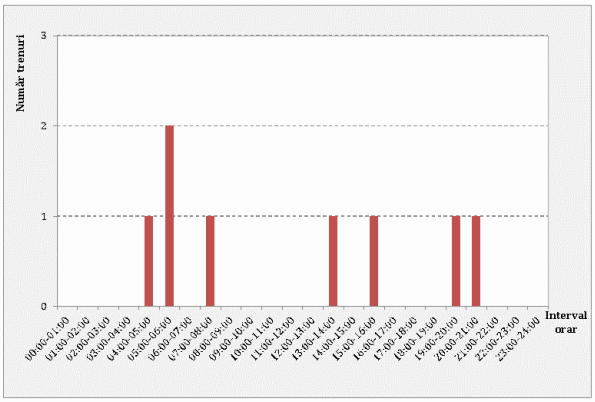


***Figura 2.60**. Distribuția ofertei de transport, stația Doicești hc. Sursa datelor: CFR Călători.*

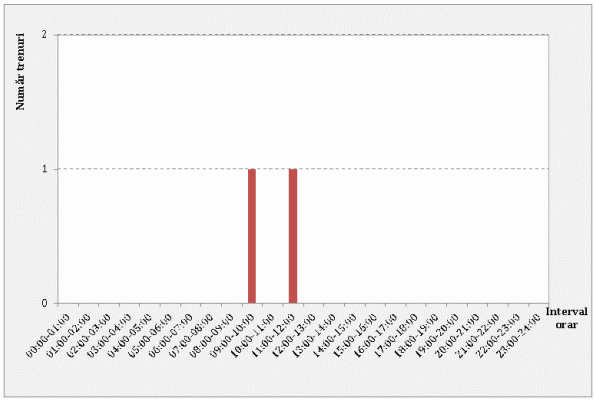


***Figura 2.61**. Distribuția ofertei de transport, stația Adânca Hm. Sursa datelor: CFR Călători.*

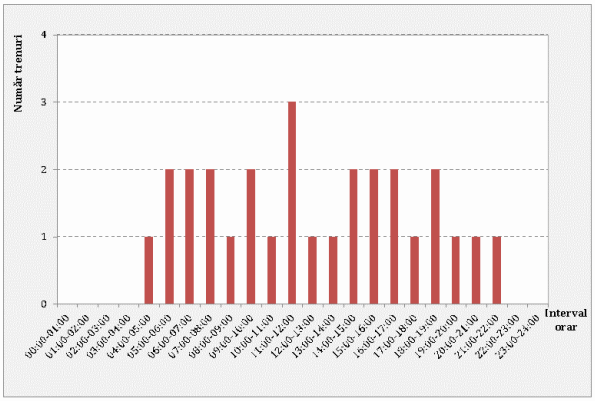


***Figura 2.62**. Distribuția ofertei de transport, stația Cazaci hc. Sursa datelor: CFR Călători.*

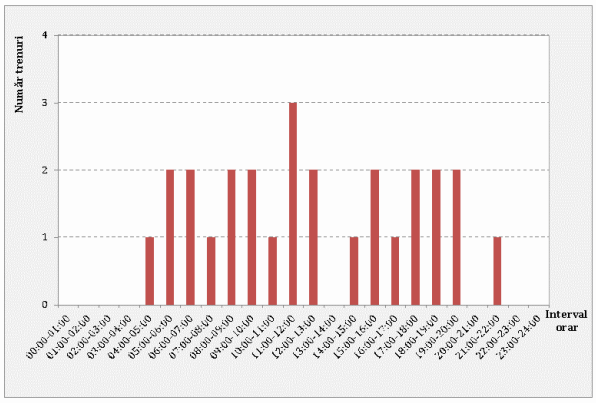


***Figura 2.63**. Distribuția ofertei de transport, Movila Dâmbovița hc. Sursa datelor: CFR Călători.*

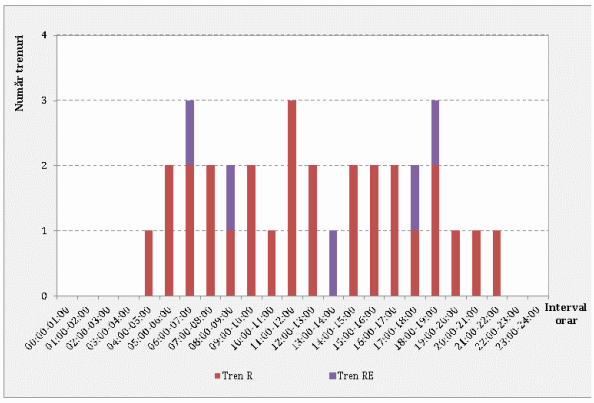


***Figura 2.64**. Distribuția ofertei de transport, stația Nucet. Sursa datelor: CFR Călători.*

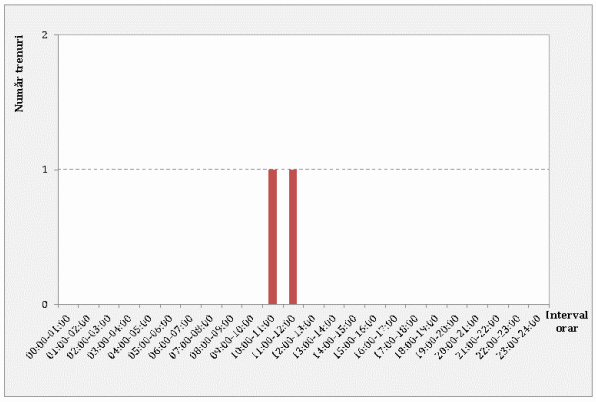


***Figura 2.65**. Distribuția ofertei de transport, stația Răzvad. Sursa datelor: CFR Călători.*

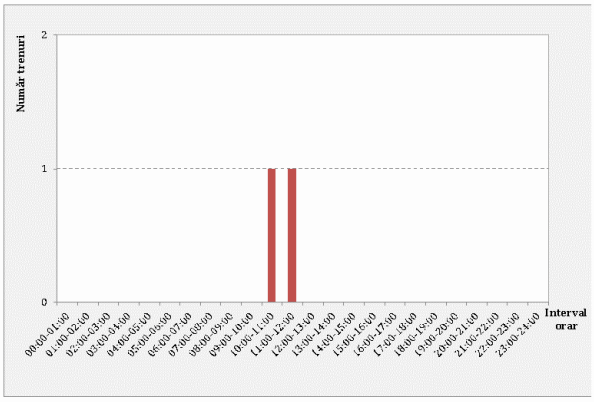


***Figura 2.66**. Distribuția ofertei de transport, Valea Voievozilor Hc. Sursa datelor: CFR Călători.*

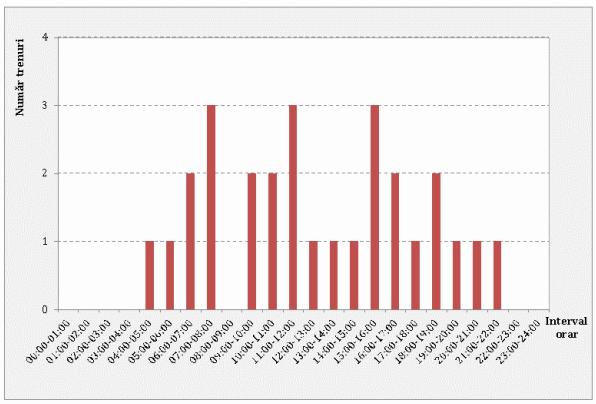


***Figura 2.67**. Distribuția ofertei de transport, stația Văcărești. Sursa datelor: CFR Călători.*

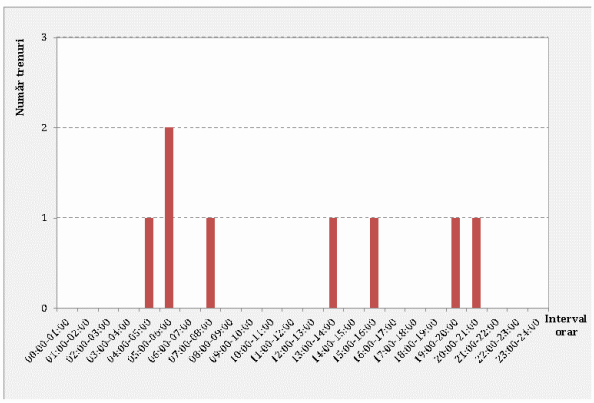


***Figura 2.68**. Distribuția ofertei de transport, stația Vulcana-Pandele. Sursa datelor: CFR Călători.*

Conform Documentului de Referinţă al Reţelei C.F.R., Anexa 9, versiunea 11.1.10 actualizată la data de 01 septembrie 2022, stațiile de cale ferată din Municipiul Târgoviște au următoarele caracteristici:

→ Târgoviște: stație de gradul I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri (figura 2.69);

→ Târgoviște Nord: stație de gradul III, amplasată pe secție de circulație neinteroperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri;

→ Teiș: stație de grad Hm, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători.

Stația Târgoviște este dotată cu casă de bilete/ servicii de informații în trafic local, sală de așteptare, post Poliție Transporturi Feroviare, stație taxi, stație de transport public local.



***Figura 2.69**. Stația Târgoviște.*

La nivel local, stația Târgoviște, halta Romlux și halta Teiș prezintă conexiune bună cu rețeaua de transport public local, 6 din cele 12 trasee urbane având punct terminus/ intermediar în stații de cale ferată. Stația Târgoviște este conectată la rețeaua de transport public local prin liniile 2A și 2B, halta Romlux prin liniile 3 și 13, iar halta Teiș prin liniile 2A, 2B, 8 și 9.

Deficiențe din punct de vedere al intermodalității sunt date de slaba conexiune cu sistemele de transport public județean și interjudețean.

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

- *susținerea utilizării transportului public local de către municipalitate prin acordarea de facilități pentru diferite categorii de persoanele cu probleme sociale și pentru elevi și studenți;*
- *existența unui sistem de tarifare, care nu prezintă accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Târgoviște;*
- *delegarea serviciului de transport public din Municipiul Târgoviște în baza unui contract care prevede aspectele menționate în Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;*

- *lipsa unor terminale de transport intermodal în care să se realizeze transferul între transport regional, interjudețean și intrajudețean și cel local în condiții de siguranță și confort pentru călători;*
- *deficiențe privind amenajarea stațiilor de transport public din Municipiul Târgoviște și din Zona Urbană Funcțională (cum ar fi aleveole pentru oprirea mijloacelor de transport, adăposturi pentru călători, sisteme de informare în timp real, facilități de tip smart city);*
- *amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport în concordanță cu cererea de transport.*

2.4. Transport de marfă

Principalul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Municipiului Târgoviște este cel rutier.

Desfășurarea transportului de marfă pe rețeaua rutieră din localitatea Târgoviște este reglementată de Consiliul Local al Municipiului Târgoviște prin Hotărârea Nr. 305/ 26.09.2013, care aduce modificări și completări asupra Regulamentului de circulație a autovehiculor destinate transportului de mărfuri și a utilajelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone în Municipiul Târgoviște aprobat prin H.C.L. Nr. 33/ 28.02.2013.

Potrivit acestui document, circulaţia pe străzile din Municipiu Târgoviște a autovehiculelor și ansamblurilor de vehicule a căror masă totală maximă autorizată (M.T.M.A.) depăşeşte 3,5 tone, se face în baza autorizaţiei, eliberată de Primăria Municipiului Târgoviște, Direcţia de Admnistrare a Patrimoniului Public şi Privat, prin Biroul Transport sau pe bază de tichete de liberă trecere cu valoare în funcţie de categoria autovehiculului, ce sunt distribuite prin intermediul staţiilor de furnizare a carburanţilor situate la intrările în Municipiul Târgoviște. Autorizaţia sau tichetul de liberă trecere se emit în baza datelor înscrise în certificatul de înmatriculare şi se prezintă la control însoţit de certificatul de înmatriculare al autovehiculului. Aceste documente nu sunt transmisibile.

Sumele încasate din eliberarea autorizaţiilor/ tichetelor sunt destinate reparaţiilor arterelor de circulaţie din Municipiul Târgoviște. Contravaloarea taxelor percepute pentru eliberarea autorizaţiilor/ tichetelor variază în funcţie de masă totală maximă autorizată a autovehiculului, de perioada de valabilitate (zi, lună) şi de intervalul orar în care se circulă (tabelul 2.18).

Autovehiculele sau ansamblurile de vehicule cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone pot circula fără autorizaţie numai pe arterele rutiere ce înconjoară oraşul. Traseele pe care este

permis, în mod necondiționat, accesul vehiculelor de marfă cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone sunt reprezentate în figura 2.70.

***Tabelul 2.18**. Contravaloare taxe-eliberare autorizații/tichete liberă trecere în Municipiul Târgoviște.*

Categorie Autovehicul	Periada de valabilitate	Interval orar de circulație	Contravaloare Taxa [Lei]
3,5 t<M.T.M.A.≤7,5 t	Zi	12:00 – 22:00	50
	Lună		500
	Zi	22:00 – 12:00	0
	Lună		0
7,5 t<M.T.M.A.≤16,0 t	Zi	12:00 – 22:00	150
	Lună		1500
	Zi	22:00 – 12:00	75
	Lună		750
M.T.M.A.>16,0 t	Zi	20:00/ 22:00 – 12:00	300
	Lună		3000

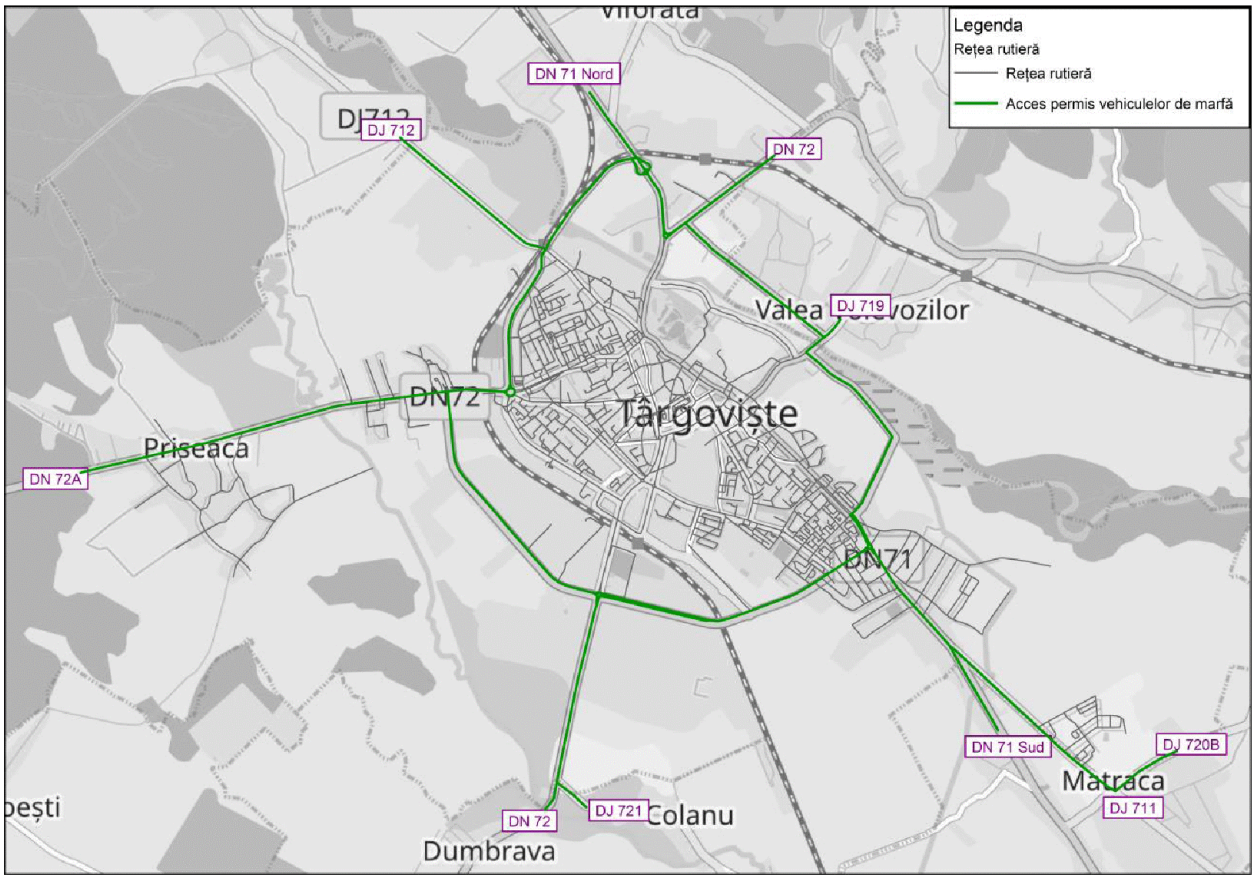


***Figura 2.70**. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor cu M.T.M.A.>3,5 tone, în Municipiul Târgoviște.*

Se observă că în lipsa unei variante de ocolire, care să preia traficul de tranzit de pe/ între DN 71, DN 72 și DN 72A, ne confruntăm cu situația în care vehiculele grele de marfă circulă prin zone cu densitate ridicată de locuitori (Str. Petru Cercel – cartier Micro XI, Calea București – cartier Micro XI, B-dul Eroilor – cartier Micro III), precum și zone în care sunt amplasate obiective socio-economice și de agrement cu atractivitate însemnată pentru populație – spitalul Municipal Târgoviște, Complexul Turistic de Natație Târgoviște, generând probleme de congestie (însoțite de efecte negative severe: poluare atmosferică și fonică, emisii de CO_2, creșteri ale duratelor de deplasare) și siguranța circulației.

În ceea ce privește logistica urbană, conform H.C.L. Nr. 305/ 26.09.2013, activitatea de aprovizionare cu mărfuri a societăților comerciale (magazine, supermarketuri etc) aflate în interiorul Municipiului se va face în următoarele condiții:

- în intervalul orar 22:00 – 12:00 este permis accesul și circulația pentru toate autovehiculele cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone numai pe bază de autorizație;
- în intervalul orar 12:00 – 22:00 este permis accesul și circulația pentru autovehiculele cu M.T.M.A. cuprinsă între 3,5 tone și 16 tone numai pe bază de autorizație;
- în intervalul orar 12:00 – 22:00, perioada aprilie – octombrie, respectiv 12:00 – 20:00, perioada noiembrie – martie, autovehiculele cu cu M.T.M.A. mai mare de 16 tone au restricție de acces și circulație în Municipiul Târgoviște.

Această măsură este corectă, însă trebuie completată cu precizări privind oprirea, staționarea sau parcarea autovehiculul care aprovizionează numai în parcări sau locuri special amenajate în acest sens, fără stânjenirea traficului local de autovehicule și pietonii, iar în cazul în care acest lucru nu este posibil, activitatea de aprovizionare să se realizeze pe perioada nopții (de exemplu în intervalul orar 22:00 – 06:00). Pentru a obține rezultatele așteptate aceste măsuri trebuie să fie însoțită de un sistem de control și penalizare, care să contracareze situații în care trotuarul din zone în care se întâlnește densiate ridicată de pietoni este ocupat cu vehicule staționate în scopul distribuției mărfurilor.

Transferul intermodal de marfă se realizează între modul rutier și cel feroviar. Cel mai apropiat terminal multimodal funcțional este în stația Bucureștii Noi. Din figura 2.71, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul rețelei naționale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză acestă soluție de transport este slab utilizată. În cadrul documentului este evidențiat potențilul dezvoltării traficului de mărfuri la nivelul rețelei naționale de transport feroviar, în cazul modernizării infrastructurii (linii de cale ferată și terminale intermodale). Referitor la arealul de studiu, din figura 2.72 se observă creșterea semnificativă a acestor fluxuri pe relațiile Târgoviște – Pitești – Craiova – Drobeta Turnu Severin – Timișoara – Frontiera de Vest a țării și Târgoviște – București – Constanța, comparativ cu situația de bază.



Figura 2.71. *Fluxul de transport feroviar de containere, tone marfă.*
Sursa: Master Planul General de Transport al României.

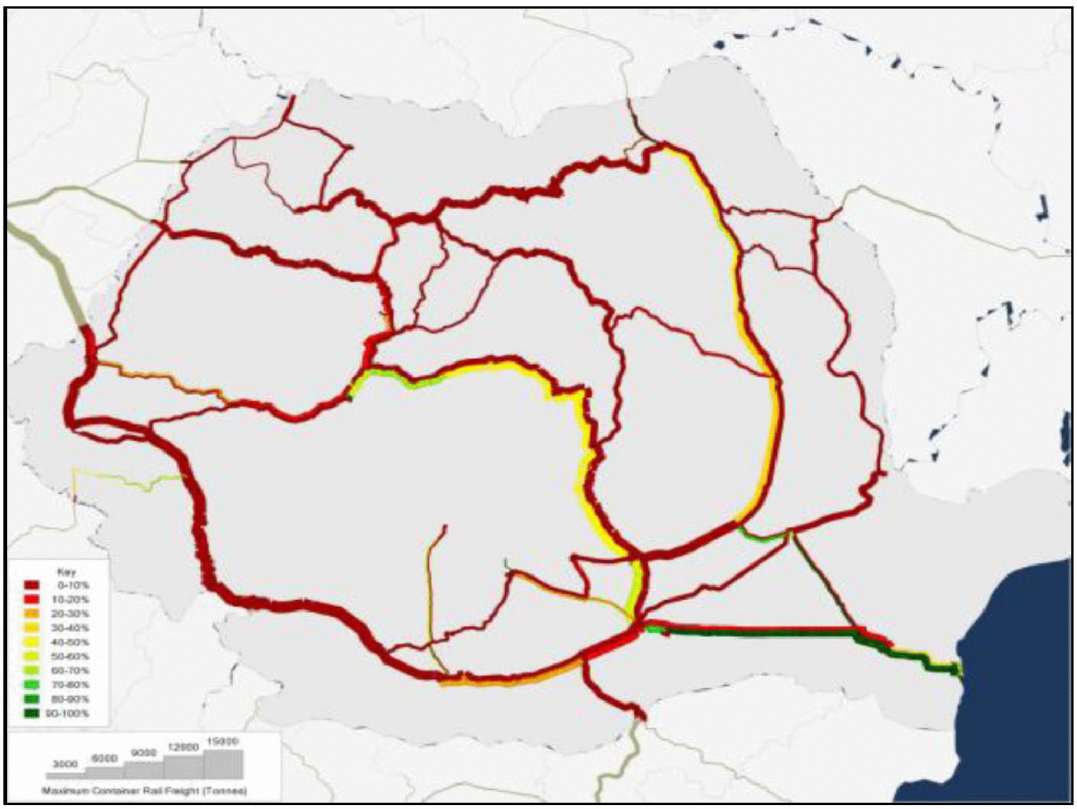


Figura 2.72. *Traficul potențial de containere. Sursa: Master Planul General de Transport al României.*

Activitatea de transport de marfă în stația Târgoviște, exprimată prin numărul trenurilor de marfă, care au tranzitat anual această stație în perioada 2015-2019 este prezentată în figura următoare.

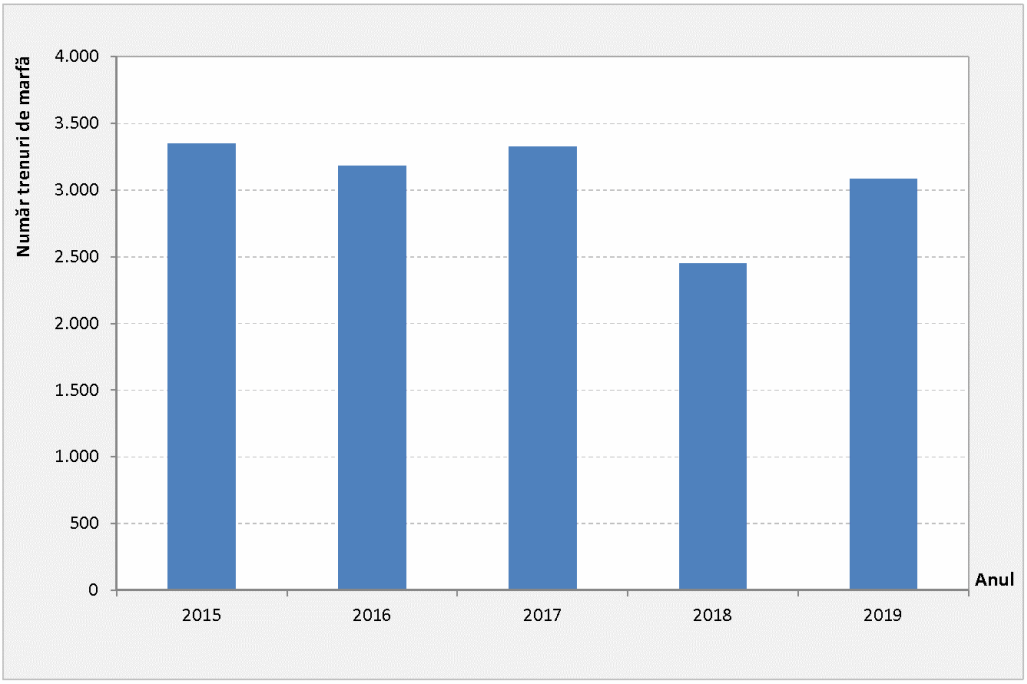


***Figura 2.72**. Numărul trenurilor de marfă - stația Târgoviște.*
Sursa datelor: www.citadini.ro.

Din figura de mai sus se observă că în anul 2017 a fost înregistrată valoare maximă, de 3.329 trenuri/ an, iar în anul următor valoarea minimă, de 2.453 trenuri/ an. Anul 2019 a înregistrat volume de trafic aproximativ egale cu media anuală – 3.082 trenuri/ an.

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

- *sunt instituite restricții privind circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 3,5 tone pe străzile din zona urbană;*
- *lipsa unei variante de ocolire, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care volume ridicate de vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone cu obiective socio-economice care atrag populație;*
- *lipsa unor teminale logistice, care să permită creșterea eficienței transportului de mărfuri, reducerea consumului de combustibil și a efectelor externe negative suportate de locuitorii din mediul urban;*
- *există reglementări privind logistica urbană, însă trebuiesc aduse completări privind oprirea, staționarea sau parcarea autovehiculul care aprovizionează astfel încât aceste activități să aibă impact cât mai redus asupra calității vieții cetățenilor.*

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care zona urbană ca un întreg este accesibilă tututor rezidenţilor săi, incluzând aici persoane cu dizabilităţi, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoţite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilităţii este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcţiuni (locuire, comerţ, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul şi caracteristicile infrastructurii, de siguranţa circulaţiei. Astfel, ţinând cont de cele menţionate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care îşi efectuează deplasările.

Arealele în care se efectuează frecvent călătorii pe distanţe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilităţi durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetăţenilor către dezvoltarea durabilă, este esenţială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziţie. În acest sens, se impune amenajarea spaţiului public într-o manieră care să atragă cetăţenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

- *spaţii pietonale generoase;*
- *marcarea / indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;*
- *siguranţa în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);*
- *accesibilitatea persoanelor cu dizabilităţi (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);*
- *amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranţa în deplasare;*
- *parcări pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (staţii de transport public extraurban, centre comerciale, instituţii publice, şcoli, locuri de agrement);*
- *asigurarea accesibilității în raport cu nevoile speficice ale persoanelor cu mobilitate redusă pentru a susține incluziunea socială în activitățile citadine; categoria persoanelor cu mobilitate redusă acoperă o gamă relativ largă de populație (persoane cu deficiențe senzoriale – auz/ vedere, deficiențe fizice, precum și persoane pentru care mobilitatea este redusă din cauza transpirtului de bagaje sau care sunt însoțite de copii).*

Reţeaua de transport rutier a Municipiului Târgoviște este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală. În ultimii ani aceste elemente de infrastructură au primit o atenţie deosebită, trotuarele de pe arterele principale, cele aferente axelor de cartiere și cele de pe

străzile de folosință locală amplasate în cartierele cu densitate ridicată de locuire au fost reabilitate/ modernizate odată cu infrastructura carosabilă și spațiile destinate parcărilor de reședință.

În situaţia actuală, în Municipiul Târgoviște întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare, respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de cetățeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar și sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare, foarte înguste sau care lipsesc.

Referitor la infrastructura pietonală din cartierele rezidențiale, principala problemă este generată de insuficiența locurilor de parcare, care produce consecințe negative privind accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarelor sunt utilizate pentru parcarea autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiți să se deplasese pe carosabil.

Redarea spațiului public către cetățeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcarea neregulamentară, măsură fezabilă numai în situația oferirii unei alternative pentru cei care în prezent parchează vehiculele pe spații cu altă destinație – locuri de parcare amenajate astfel încât impactul asupra spațiului public să fie minim (parcări subterane sau supraterane), îmbunătățirea serviciilor de transport public (creșterea vitezei comerciale, respectarea programului de circulație, creșterea confortului în mijloace de transport și în stații).

În ceea ce privește facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane însoțite de copii, etc.), clădirile principalelor instituții din oraș sunt dotate cu rampe pentru accesul cărucioarelor. Pentru această categorie de locuitori sunt asigurate în mai multe locuri din oraș facilități speciale, precum borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare. Respectarea normativelor privind realizarea de infrastructuri care să permită accesul persoanelor cu dizabilități în clădirile publice nu trebuie să îngrădească accesibilitate generală a pietonilor, ocupând spațiul pietonal și obligând pietonii să se deplaseze pe partea carosabilă printre vehiculele aflate în circulație.

La nivelul rețelei stradale există și secțiune caracterizate de deficiențe majore privind accesibilitatea pentru deplasările pietonale – fie nu sunt amenajate trotuare, iar pietonii se deplasează pe acostamentul drumului sau pe partea carosabilă, în condiții slabe de siguranță a circulației, fie trecerile de pietoni sunt incorect amplasate sau au la capete trotuare suprînălțate marcate de borduri, situație care îngreunează deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă.

În contextul prezentat mai sus, se constată că în situația actuală există în continuare zone cu deficiențe de accesibilitate a spațiului urban, însă trebuie menționat aspectul pozitiv de demarare a acțiunilor de accesibilizare a zonelor cu densitate ridicată de pietoni și preocupările administrației de extindere a acestora. Continuarea intervențiilor de modernizare/ reabilitare a infrastructurii pietonale, inclusiv a zonele semi-pietonale și

exclusiv pietonale este justificată de ponderea modală ridicată a deplasărilor efectuate pe jos, care reprezintă conform anchetelor privind mobilitatea populației (Capitolul 3) aproximativ 39% din numărul total de deplasări. Totodată îmbunătățirea calității infrastructurii pietonale constituie un factor care contribuie la orientarea populației către acest mod de transport, în detrimentul utilizării autovehiculelor personale, în special pentru deplasările pe distanțe scurte. De asemenea, spațiul public, care implică în primul rând infrastructura pietonală și cadrul aferent acesteia (mobilier urban, spații verzi etc), reprezintă una dintre componentele infrastructurii de turism din mediul urban.

Spaţii cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (de tip "shared-space"), sunt amenajate în centrul localității, în zone izolate, care formează un triunghi în ale cărui vârfuri sunt amplasate aceste zone - Centrul Vechi, Piața Revoluției, Piața Tricolorului. Omogeniatatea spațiului public central din punct de vedere al accesibilității, respectiv creșterea atractivității acestuia pot fi realizate ca urmare a conectării celor trei zone prin prioritizarea deplasărilor pietonale. În acest sens, se pretează amenajarea de tip "shared-space" pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.

În cartierele rezidenţiale, în special în cele marginalizate, lipsesc spaţiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Pentru îmbunătățirea accesibilității și implicit reducerea segregării sociale a locuitorilor din aceste zone, se propune modernizarea infrastructurii stradale, inclusiv a trotuarelor în cartierele Cartierul Romlux și Prepeleac.

În cazul celorlalte localități din ZUF Târgoviște, se identifică probleme similare. În principal, lipsa trotuarelor afectează accesibilitatea și nivelul de siguranță a circulației. De-a lungul drumurilor naționale și județene care asigură legătura cu localitățile din Zona Urbană Funcțională se observă că există sectoare pe care nu sunt amenajate trotuare (figura 2.74), ceea ce reprezintă o disfuncție majoră din punct de vedere al siguranței circulației și totodată pentru susținerea deplasărilor nemotorizate.

În ultimii 5 ani, s-au adus îmbunătățiri asupra infrastructurii pietonale și în localitățile rurale cuprinse în ZUF Târgoviște:

- Comuna Comișani – reablitare/ modernizare trotuare în lungime de 7,7 km pe următoarele artere: DJ 711, intrare sat Lazuri – ieșire Comișani (Str. Târgului, Str. Comișanilor, Str. Suseni + Str. Înv. Rădulescu);
- Comuna Doicești: reablitare/ modernizare trotuare în lungime de 0,28 km pe Str. Coloniei;
- Comuna Lucieni: reablitare/ modernizare trotuare în lungime de 0,4 km pe DN 72;
- Comuna Ulmi: reablitare/ modernizare trotuare în lungime de 4,916 km astfel: Str. Soarelui – 0,761 km, sat Dumbrava – 2,750 km, sat Viișoara – 1,405 km;
- Comuna Văcărești: reablitare/ modernizare trotuare în lungime de 5 km pe Str. Principală.

Având în vedere cele prezentate mai sus, se constată că există preocupări pentru dezvoltarea infrastructurii pietonale în localitățile rurale, iar în etapa de propuneri se va pune accent pe îmbunătățirea acestei compenente.

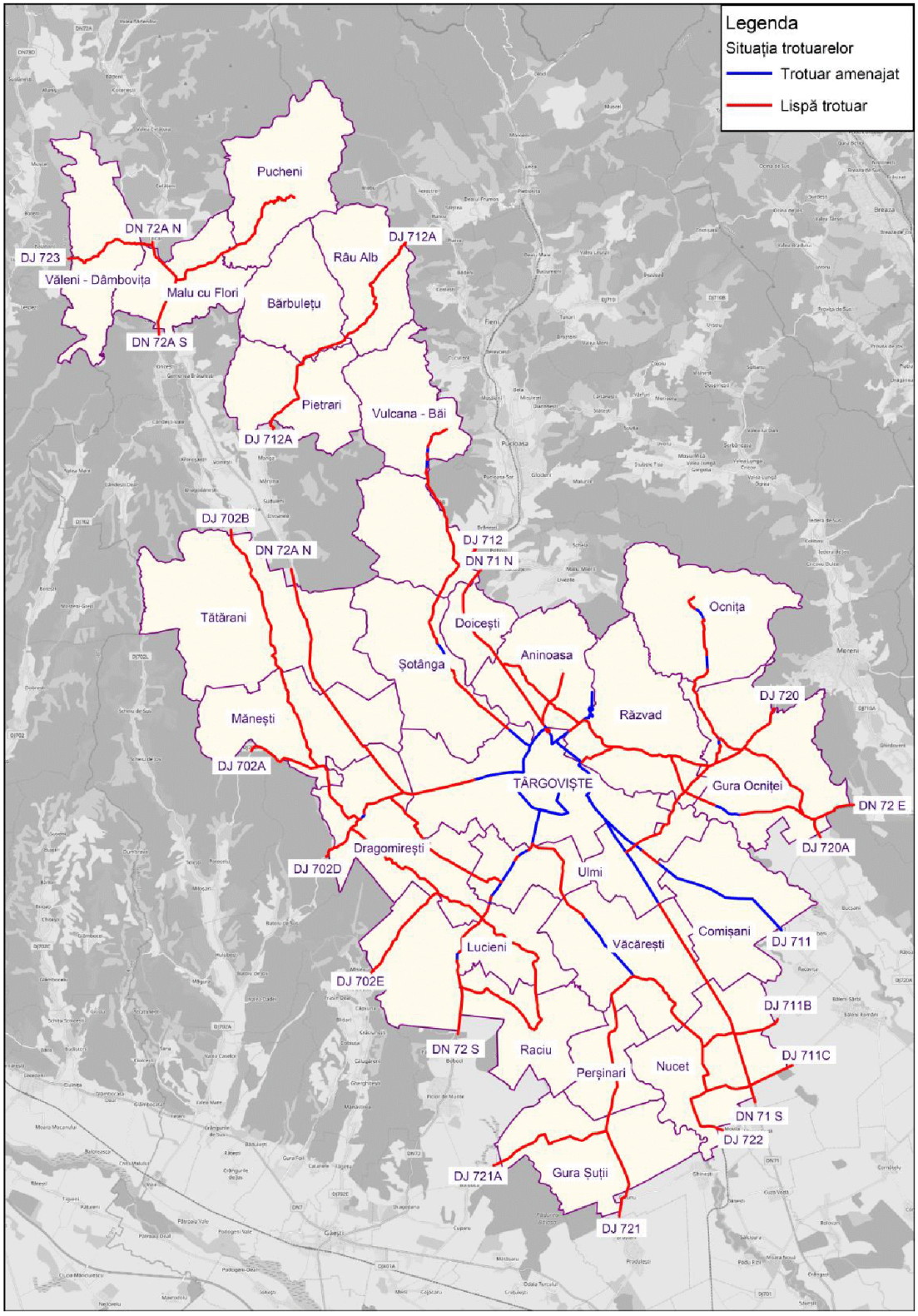


***Figura 2.74**. Situație trotuare - ZUF Târgoviște.*

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație în perioada 2017-2020. Din analiza statistică realizată a rezultat că pietonii au fost implicați în 44% din numărul total de victime asociate accidentelor de circulație din Municipiul Târgoviște. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupă un loc prioritar în categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentând accesibilitate ridicată în rândul populației comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice). La nivelul Municipiului Târgoviște a fost demarată realizarea infrastructurii destinate utilizării bicicletelor. În situația actuală este funcțională o rețea de piste pentru biciclete conform figurii de mai jos.

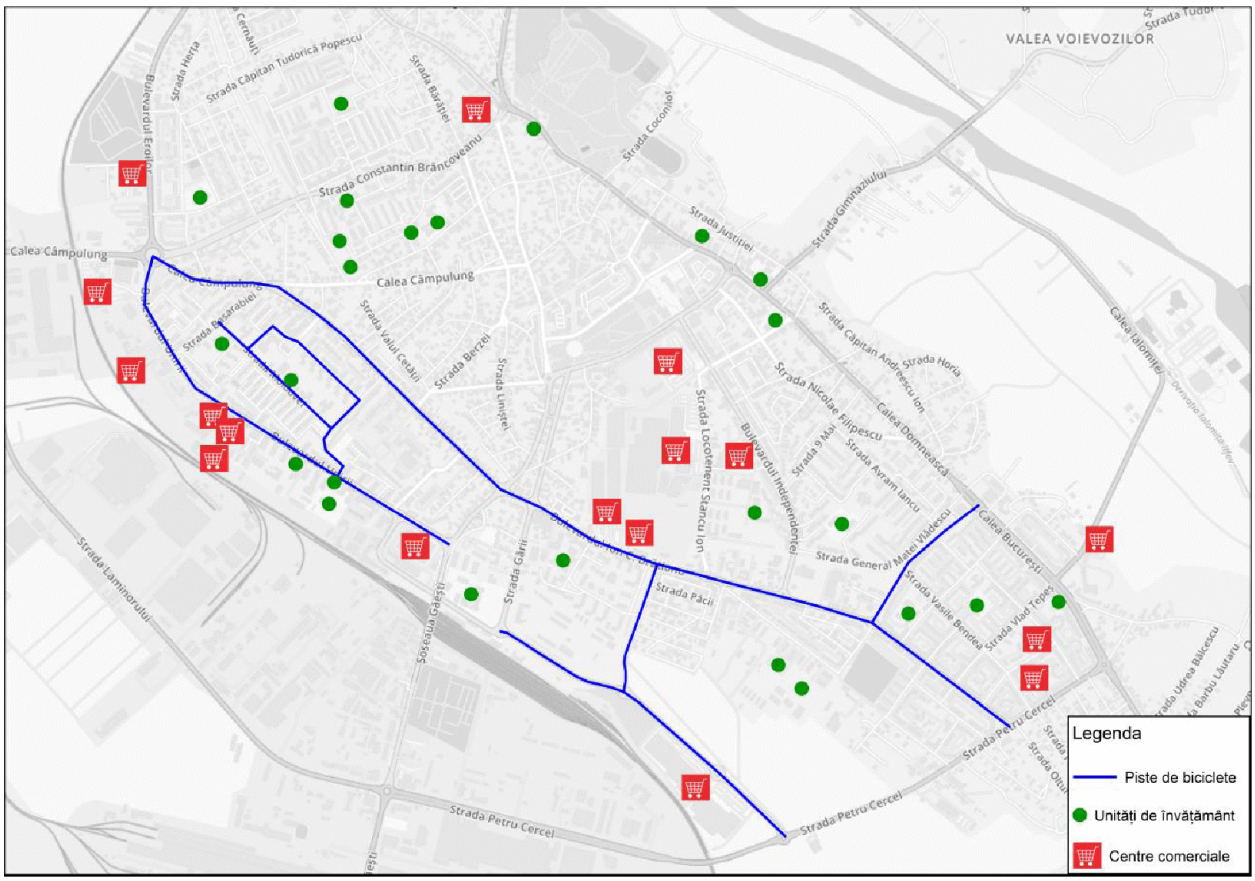


***Figura 2.75**. Infrastructură pentru circulația bicicletelor – situația actuală.*

Infrastructura existentă este reprezentată de benzi delimitate pe trotuarele aferente arterelor principale de circulație (delimitarea zonei linie albă, dar şi semnalizare verticală şi orizontală).

Există și situații în care circulația bicicletelor se desfășoară pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor sau pe trotuare, aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic.

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

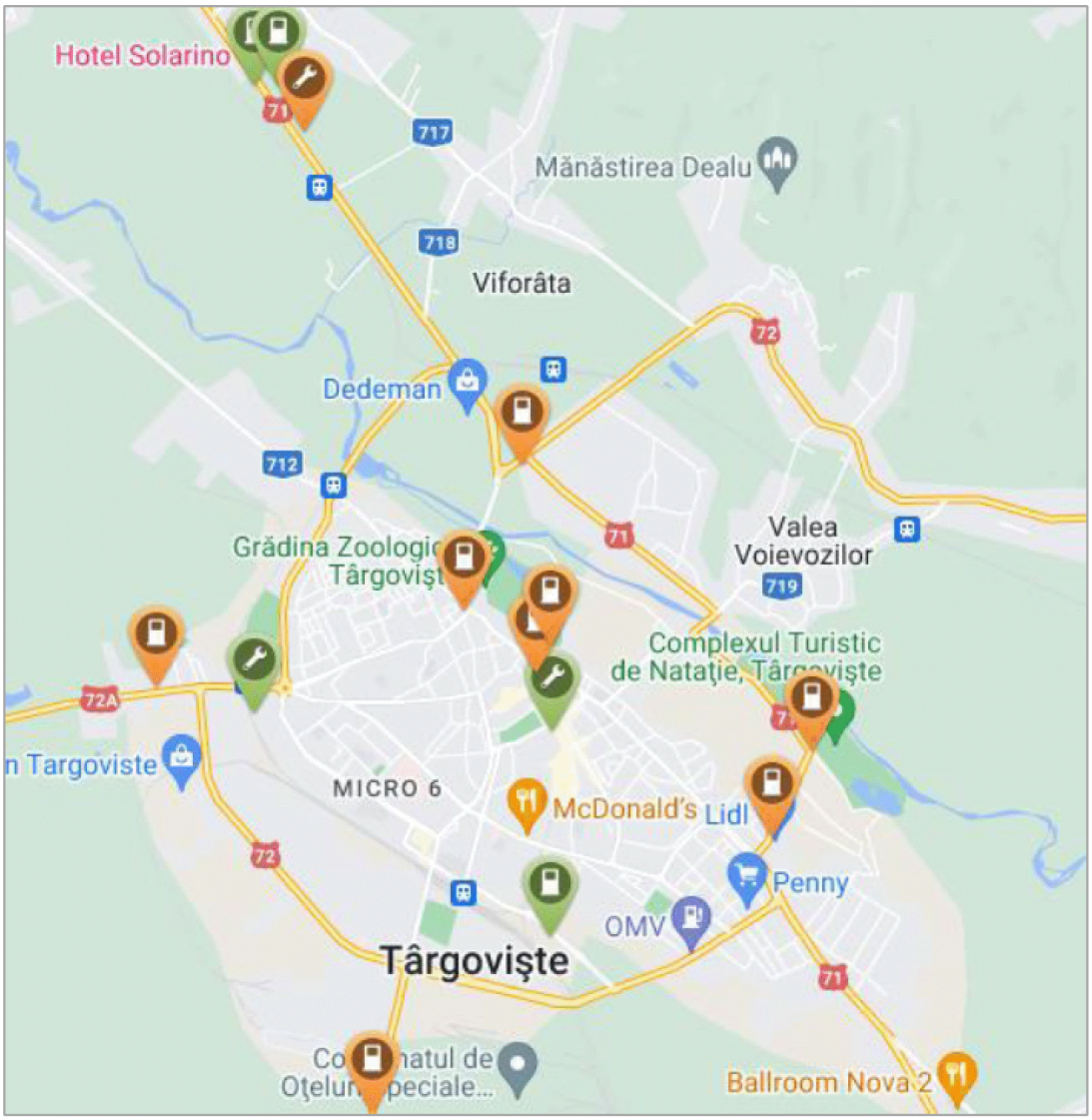
În localitățile din ZUF Târgoviște nu sunt dezvoltate infrastructuri publice pentru componenta de micromobilitate (biciclete, trotinete). Un operator privat a realizat un sistem de închiriere trotinete. Mijloacele de transport public sunt cu propulsie electrică și ating o viteză maximă de 25 km/h. Cele 220 de trotinete sunt disponibile în 30 de puncte. Tariful perceput pentru închirierea unei trotinete este de 0,60 lei/minut.

Siguranța deplasării cu acest mod de transport a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație în perioada 2017-2020. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliștii reprezintă 10% din numărul total de victime ale accidentelor înregistrate în Municipiul Târgoviște. Ca și în cazul pietonilor, pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea infrastructurii specifice și dezvoltarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă derularea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. Potrivit datelor furnizate de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2020 în Municipiul Târgoviște erau înmatriculete 106 autoturisme cu propulsie hibridă și 4 autoturisme cu propulsie electrică. În situaţia actuală, la nivelul localității sunt funcționale 11 staţii de încărcare.

Potrivit datelor existente în baza de date a Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2021 în Județul Dâmbovița erau înmatriculate 92 vehicule electrice și 746 cu propulsie hibridă.

În ceea ce privește situația stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice în localitățile din Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște, doar localitatea Aninoasa dispune de astfel de stații (3 stații). Localizarea stațiilor de încărcare pe teritoriul zonei analizate este reprezentată în figura următoare.



Tabelul 2.76. *Localizarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electice, Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște. Sursa datelor. https://gps-online.webshow.ro/.*

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

- *existența unei rețele de trotuare în mediul urban aflate în stare tehnică bună bună;*
- *lipsa trotuarelor pe drumurile naționale și județene din mediul rural crește semnificativ riscul de producere a accidentelor de circulație;*
- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *existența unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni, etc.);*
- *clădirile principalelor instituții sunt dotate cu rampe pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă;*

- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "neacordare prioritate pietoni", "traversare neregulamentară", "abateri bicicliști";*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete în localitățile din ZUF Târgoviște;*
- *slaba dezvoltare a stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice în localitățile din Zona Urbană Funcțională.*

2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluența circulației și siguranța participantilor la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare. În prezent, sistematizarea circulației la nivelul rețelei stradale a Municipiului Târgoviște este realizată prin sisteme încadrate în cele două categorii menționate mai sus (figura 2.77).

Intersecțiile semaforizate nu prevăd cicluri de semaforizare pentru vehicule, coordonate în mod corelat într-un sistem inteligent de management al traficului, integrat, care să optimizeze funcționarea intersecțiilor în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor (vehicule de transport public, vehicule pentru situații de urgență – ambulanță, pompieri etc).

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

În mediul rural, în categoria managementului traficului se identifică deficiențe privind semnalizarea orizontală și veriticală în zona trecerilor de pietoni. Pentru a reduce riscul de producere a accidentelor de circulație, trebuie să se trateze cu prioritate investițiile în echipamente și dotări pentru amenajarea de treceri de pietoni inteligente (creșterea intensității iluminatului în zona trecerii de pietoni atunci când senzorii de prezență sesisează utilizatori, creșterea vizibilității, semnalizare reflectorizantă etc.).

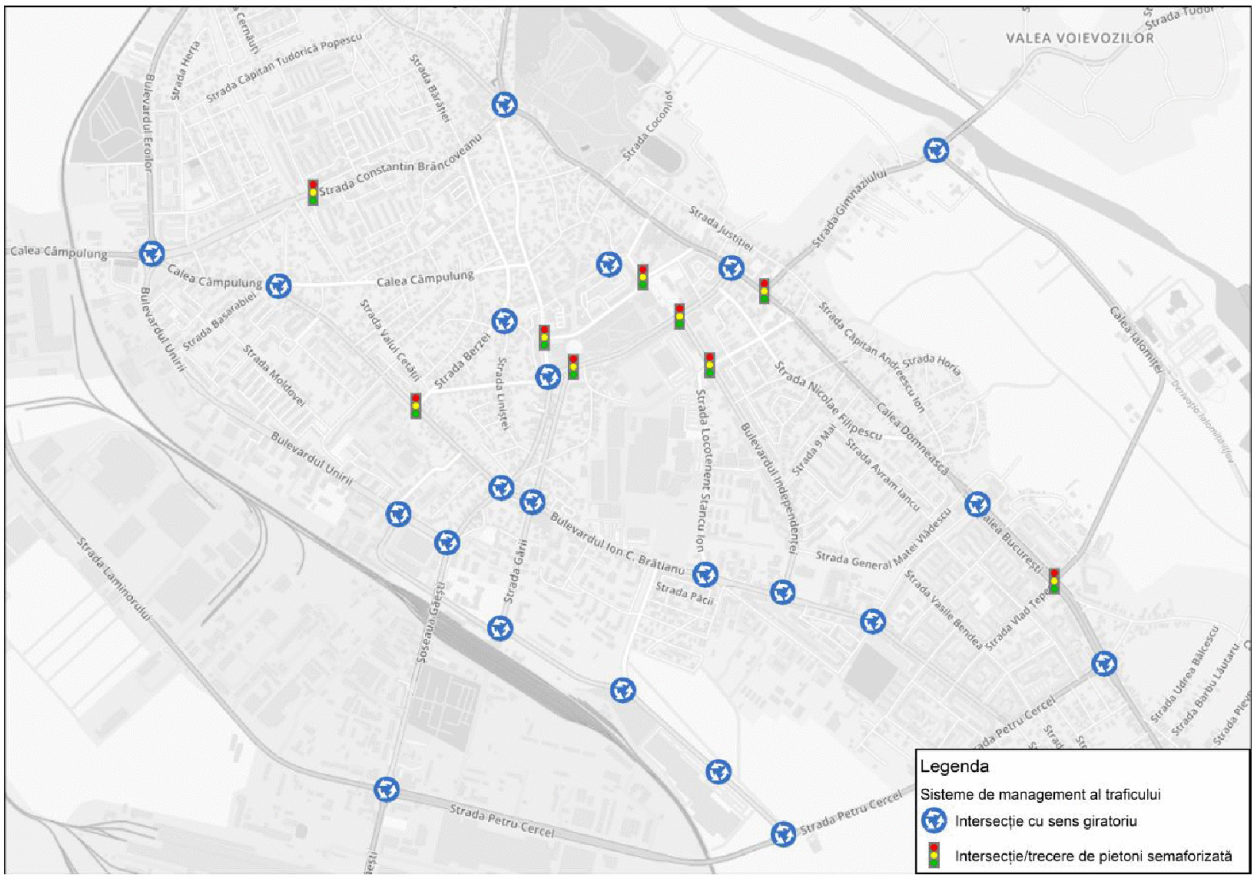


***Figura 2.77**. Sistemele de semaforizare – situația actuală.*

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. În acest sens, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni și unde nu există amenajări speciale pentru pietoni. La nivelul rețelei stradale a Municipiului Târgoviște se întâlnesc astfel de zone, în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h, în special în jurul unităților de învățământ. În continuare se recomandă intensificarea implementării unor acestei soluții de siguranță a circulației, cu precădere în zonele rezidențiale și în cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni.

În localitățile rurale din ZUF Târgoviște se va avea în vedere dezvoltarea de soluții de calmare a traficului, în special în zonele aglomerate tranzitate de drumuri cu funcțiuni de tranzit (drumuri naționale, drumuri județene).

În ceea ce privește transportul public, în situația actuală nu sunt implementate funcțiuni privind managementul acestui mod de transport (de exemplu: monitorizarea vehiculelor, informarea în timp real a călătorilor în stații, e-ticketing etc).

La nivelul municipiului nu sunt folosite sisteme inteligente de gestionare a traficului, programele de semaforizare sunt fixe, iar datele de trafic nu pot fi înregistrate în mod automatizat în timp real. Nu există un centru de monitorizare și gestionare a traficului.

Din punct de vedere instituțional/organizațional, consiliile locale au atribuţii privind asigurarea, potrivit competentelor sale și în condițiile legii, cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate public, printre care și cel de transport public local. În cazul Municipiului Târgoviște, Direcția de Admnistrare a Patrimoniului Public și Privat, Biroul Transport din cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște reprezintă structura responsabilă de organizarea și gestionarea infrastructurii stradale și a parcărilor. Situație similară se întâlnește și în cazul celorlalte unități administrativ-teritoriale din arealul de studiu.

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

- *existență zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 30 km/h;*
- *inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;*
- *inexistența unui sistem integrat care să permită prioritizarea vehiculelor de transport public în intersecții;*
- *deficiențe în domeniul managementului de trafic în zonele rurale, în special pe drumurile naționale și județene intens circulate (soluții de calmare a traficului);*
- *lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing);*
- *inexistența unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al vehiculelor de transport public în timp real.*

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

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

2.7.1. Zona Centrală

Zona centrală identificată ca având complexitate ridicată a mobilității este delimitată de B-dul Mircea cel Bătrân, Calea Domnească, Str. Alexandru Ioan Cuza, Str. Doctor Marinoiu, Str. Poet Grigore Alexandrescu (figura 2.78). Aceasta prezintă un nivel ridicat de interes, atât pentru locuitorii din oraș, cât și pentru cei din localitățile învecinate. Partea de sud a zonei centrale reprezintă polul activităților administrative de interes local și județean, aici fiind localizate o serie de instituții publice, care generează densitate ridicată a fluxurilor de pietoni.

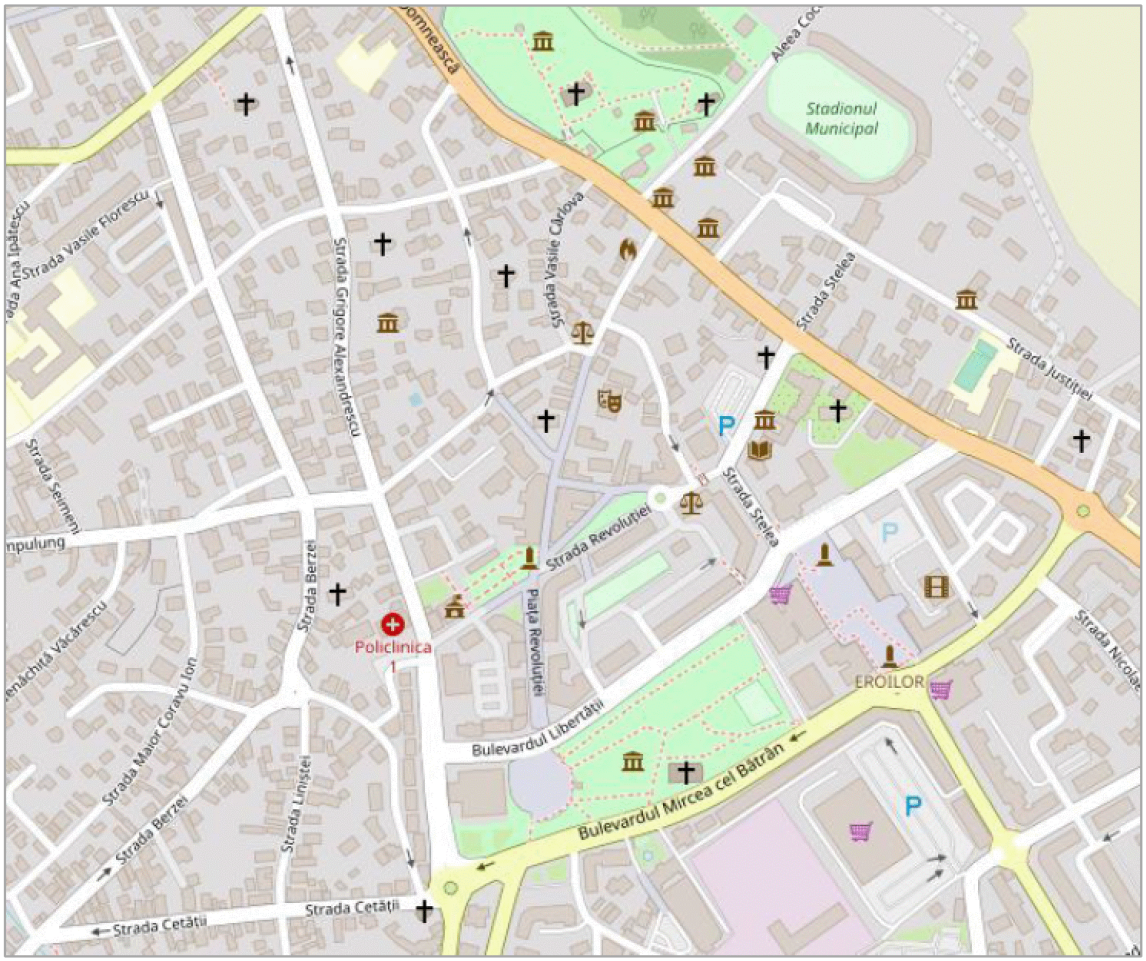


***Figura 2.78**. Zona centrală cu grad ridicat de complexitate.*

Zona centrală reprezintă polul socio-administrativ al orașului, cu un puternic accent istoric și cultural, situat în partea de nord, unde este localizat Complexul Național Muzeal "Curtea Domnească" Târgoviște, cu componentele: Ansamblul Monumental ”Curtea Domnească”, Muzeul de Artă, Muzeul de Istorie, Muzeul Tiparului și al Cărții Românești Vechi, Muzeul Scriitorilor Dâmbovițeni, Muzeul ”Vasile Blendea”, Muzeul Evoluției Omului și Tehnologiei în Paleolitic (figura 2.79).

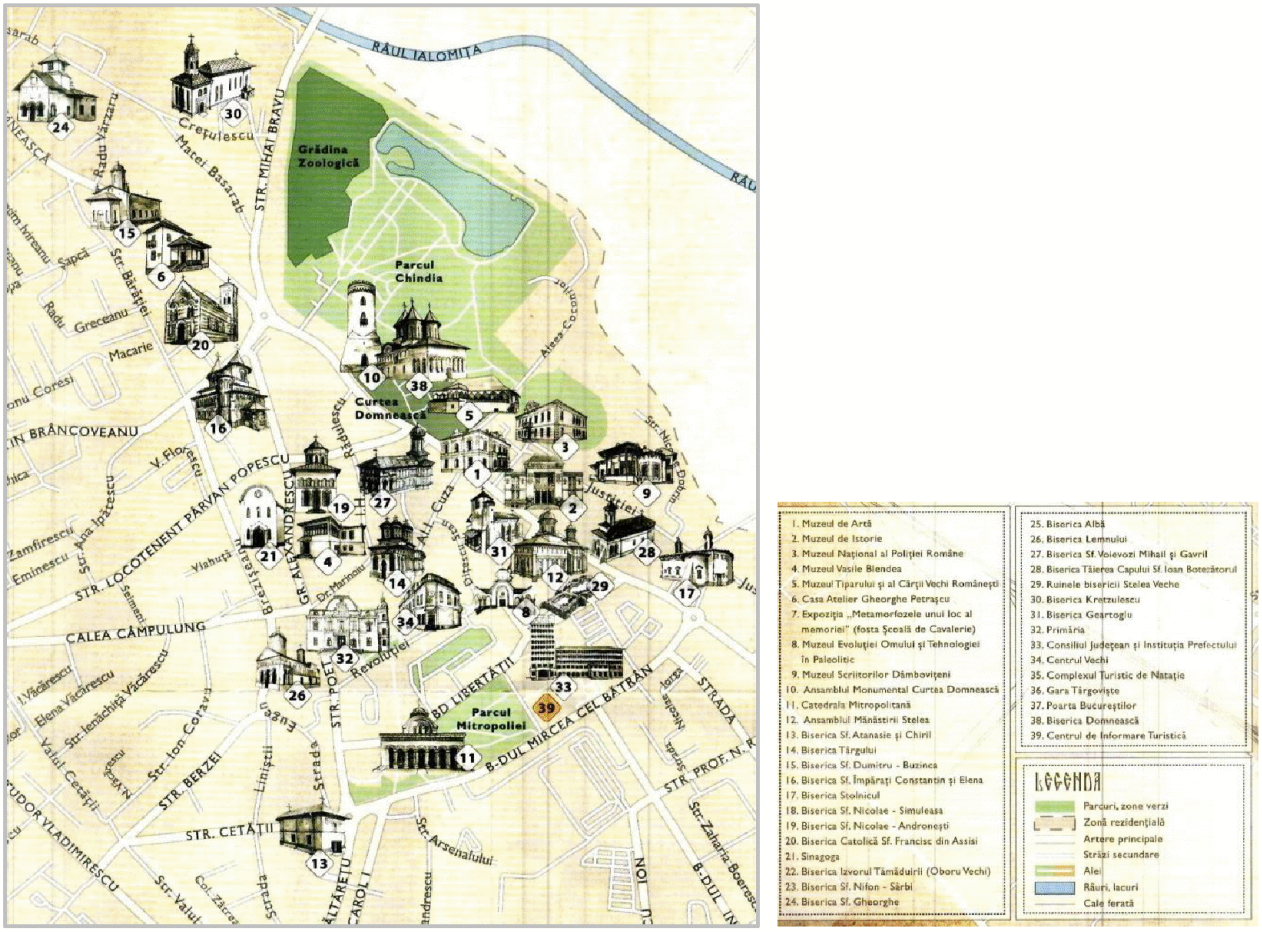
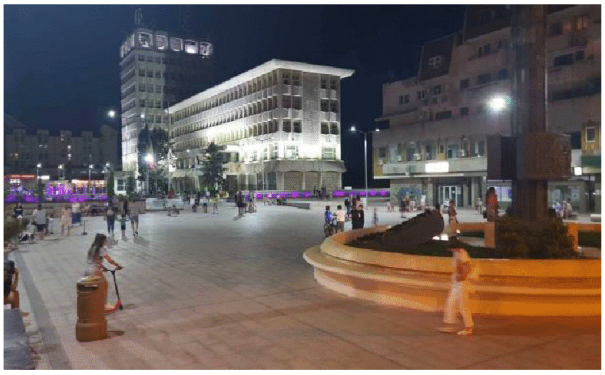


***Figura 2.79**. Obiective culturale - zona centrală cu grad ridicat de complexitate.*

Conexiunea între cele două areale cu specific diferit este realizată prin centrul istoric, obiectiv care a fost reabilitat în cadrul proiectului "Reintroducerea în circuitul turistic a Cetăţii de Scaun Târgovişte - prima capitală politică şi culturală a Regiunii istorice Ţara Românească".

În interiorul zonei centrale se regăsesc Piața Tricolorului și Parcul Mitropoliei, areale care au fost modernizate recent, devenind zone de atractivitate pentru deplasările pietonale, având ca scop petrecerea timpului liber.



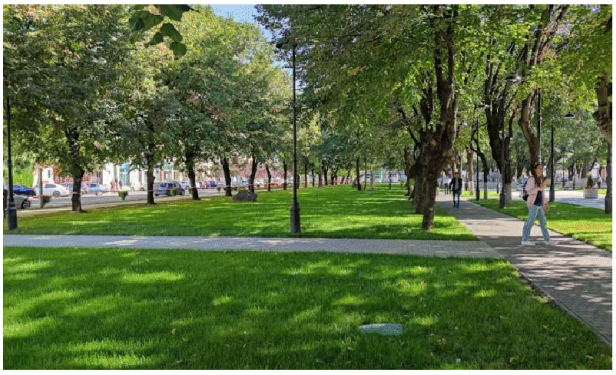


***Figura 2.80**. Obiective de petrecere a timpului liber - zona centrală cu grad ridicat de complexitate.*

În viitor se recomandă realizarea unor transformări funcţionale şi amenajări care să confere mai multă eficienţă şi atractivitate – inclusiv din punct de vedere turistic – centrului Municipiului Târgoviște, în special pentru deplasările pietonale, al căror traseu să evite urmarea arterelor de circulație cu fluxuri importante de trafic și implicit cu nivel ridicat de poluare.

2.7.2. Zona Gării Târgoviște

Dintre cele 4 staţii de cale ferată/ halte, staţia Târgoviște, amplasată în partea de Sud a Municipiului cu accesibilitate din Str. Gării, este cea mai tranzitată. Conform mersului de tren în vigoare, în decursul unei zile lucrătoare 39 de trenuri au punct de oprire în staţia Târgoviștr (plecări/ sosiri). Staţia de cale ferată Târgoviște este amplasată pe linia magistrală 104: Titu – Târgoviște – Pietroșița.

Conform Documentului de Referinţă al Reţelei C.F.R., Anexa 9, versiunea 11.1.10 actualizată la data de 1 septembrie 2022, staţia Târgoviște este staţie de gradul I, amplasată pe secţie de circulaţie interoperabilă, deschisă traficului de călători şi mărfuri (figura 2.80).



***Figura 2.81**. Staţia de cale ferată Târgoviște.*

Zona Gării, asigură conexiunea cu sistemul de transport public local, judeţean/ interjudeţean şi cu sistemul de taxi (figura 2.82).

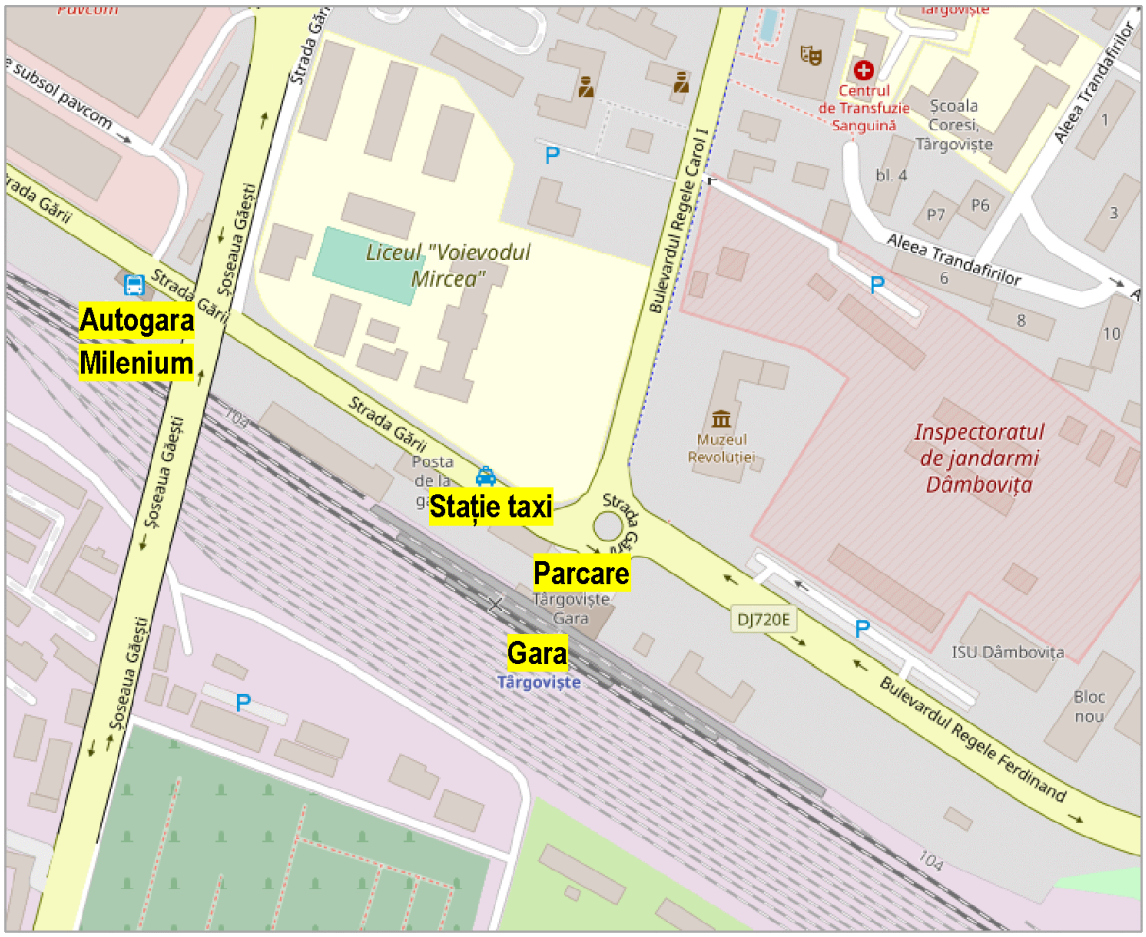


***Figura 2.82**. Intermodalitate zona Gării Târgoviște.*

Potrivit Documentului de referinţă al reţelei CFR – 2021, Anexa 24.B Proiecte de modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene şi reţelei TEN-T, Compania Naţională de Căi Ferate "CFR" S.A. a demarat proiectul de Modernizare/reabilitare a 47 staţii de cale ferată din România, printre care şi staţia Târgoviște, finanţat prin Programul Operaţional Infrastructură Mare 2014-2020.

Obiectivele prevăzute în elaborarea studiului de fezabilitate au drept scop asigurarea unor servicii de calitate într-un spaţiu modern, adaptat cerinţelor pieţei şi nevoilor călătorilor, cu accent deosebit pe:

- modernizarea şi repararea clădirilor de călători, inclusiv facilităţi pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- înălţarea peroanelor în conformitate cu standardele europene, modernizarea copertinelor, a liniilor din staţii, pasajelor, pasarelelor şi asigurarea accesului la peroanele intermediare;
- asigurarea sistemelor de ventilaţie şi încălzire, montarea de panouri fonoabsorbante;
- modernizarea echipamentelor de telecomunicaţii şi de informare a publicului călător; înlocuirea instalaţiilor electrice, sanitare şi termice şi refacerea sistemului

de drenaj; asigurarea elementelor de siguranţă în staţii, prin construirea unor rampe speciale pentru accesul persoanelor cu dizabilităţi, balustrare, garduri de siguranţă între liniile din staţii etc.

În cadrul documentației va evalua starea stației de cale ferată și se vor propune investițiile necesare, astfel încât prin modernizare/reabilitare stația de cale ferată și clădirile de călători să fie în conformitate cu parametrii tehnici prevăzuți de standardele și legislația europeană/internațională în vigoare. Prin realizarea investiției se estimează:

- diminuarea efectelor adverse asupra mediului;
- creșterea numărului de călători în orașele din tara noastră, inclusiv creșterea numărului de turiști;
- sporirea calității serviciilor de transport și sporirea calității siguranței circulației atât pentru călători cât și pentru bunurile acestora;
- atragerea publicului călător de la modurile aerian și rutier de transport;
- atragerea investitorilor străini;
- crearea de noi locuri de muncă.

Creșterea atractivității transportului feroviar va fi influențată și de introducerea în circulație a vehiculelor alimentate cu hidrogen pe relația București – Târgoviște. Autoritatea pentru Reformă Feroviară a lansat recent procedura de atribuire pentru achiziția de rame electrice pe bază de pile de combustie cu hidrogen, cu finanțare PNRR. Acestea vor fi alocate pentru operarea pe ruta București – Târgoviște în cadrul unui program de mers cadențat, la interval de 1 oră.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei zonei cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- *existența unui patrimoniu contruit în zona centrală, care trebuie să fie degrevat de traficului rutier;*
- *existența unor sectoare de infrastructură cu densitate ridicată a pietonilor, precum și prezența intensă a autovehiculelor în zona de complexitate ridicată, pentru care trebuie să se aplice măsuri de îmbunătățire a confortului și siguranței;*
- *atractivitate scăzută a serviciului de transport feroviar;*
- *buna conexiune a zonei gării Târgoviște cu celelalte sisteme de transport.*

3. MODELUL DE TRANSPORT

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

Aplicaţiile din domeniul transporturilor sunt utilizate cu precădere pentru:

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

În cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030, s-a realizat un model de transport cu ajutorul căruia au fost testate scenariile de evoluţie socio-economică, demografică, de amenajare a teritoriului și de configurare a reţelei de transport, la orizontul de analiză 2030.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentaţiilor de urbanism publicate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale și Administraţiei Publice nr. 233/2016, specifică faptul că elaborarea unui model de transport în cadrul planurilor de mobilitate urbană este obligatorie pentru localităţile de rang 0 și I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional - Secţiunea a IV-a Reţeaua de*

localități, Municipiul Târgoviște este localitate de rang II, ceea ce înseamnă că nu se înscrie în categoriile pentru care este obligatoriu model de transport.

Deşi realizarea unui model de transport implică alocarea unor resurse substanţiale, iar dimensiunea zonei de studiu permite utilizarea unor metode calitative de analiză, ţinând cont de faptul că testarea măsurilor propuse pe baza unui model de transport va genera răspunsuri mai viabile, care vor fundamenta obiectivele şi direcţiile de acţiune ale planului de mobilitate, în cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030 s-a recurs la realizarea unui model de transport.

În funcţie de capacităţile operaţionale pe care le oferă, modelele de transport se înscriu în următoarele categorii principale:

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

Alegerea celui mai potrivit model de transport este influenţată de aspecte precum obiectivele studiului, problematica abordată, dimensiunea arealului, gradul de acurateţe şi nivelul de detaliere a rezultatelor aşteptate, disponibilitatea datelor şi a resurselor necesare, etc.

Modelul de transport din cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030 include o rețea plurimodală pentru transportul public și privat. Acesta formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (patru pași):

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030 este conceput având anul de bază 2021, următorul orizont de analiză fiind anul 2030. Modelarea este realizată la nivel MZA (Media Zilnică Anulă) şi la nivelul orei de vârf de trafic (determinată conform datelor înregistrate în teren) respectând recomadările ghidului publicat de JASPERS în acest domeniu „The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014". Din punct de vedere geografic, modelul de transport este elaborat la nivelul teritoriului reprezentat de Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște, în care sunt incluse comunele Aninoasa, Bărbulețu, Comișani, Doicești, Dragomirești, Gura Ocniței, Gura Șuții, Lucieni, Malu cu Flori, Mănești, Nucet, Ocnița, Perșinari, Pietrari, Pucheni, Raciu, Râu Alb, Răzvad, Șotânga, Tătărani, Ulmi, Văcărești, Văleni-Dâmbovița, Vulcana-Băi și Vulcana-Pandele.

Rezultatele obținute prin modelare au fost folosite pentru cuantificarea indicatorilor privind performanțele sistemului de transport precum: intensitatea traficului de călători și mărfuri, durate de deplasare la nivelul rețelei, fluxuri de transport (relații origine-destinație), ponderea modală a deplasărilor, emsii de substanțe poluante, emisii de gaze cu efect de seră (CO_2) etc.

3.2. Colectarea de date

Cererea pentru serviciile de transport prezintă un înalt grad de calitate şi diferenţiere. Există o arie largă de tipuri de cereri de transport, diferenţiate pe perioade ale zilei, pe zile din săptămână, în funcţie de scopul călătoriei, tipul mărfurilor, importanţa vitezei şi frecvenţei de deplasare şi nu numai.

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

Pentru a înţelege şi evalua cererea de transport, este necesar a înţelege modul în care facilităţile utilizate pentru a satisface nevoile umane sau industriale sunt distribuite în spaţiu, atât în context urban, cât şi regional. Un sistem de transport performant măreşte oportunităţile de satisfacere a acestor nevoi, un sistem cu puţine conexiuni sau foarte congestionat reduce opţiunile şi limitează dezvoltarea socio-economică a regiunii deservite.

Cererea de transport ocupă un loc în spaţiu. Spaţialitatea cererii conduce deseori la lipsa de coordonare, rezultând un puternic dezechilibru între cererea şi oferta de transport.

Cererea şi oferta de transport prezintă caracteristici dinamice. O pondere însemnată a cererii de transport este concentrată, în special, în zonele urbane, în perioadele de vârf de trafic. Acest caracter variabil în timp al cererii de transport face mai dificilă analiza şi previzionarea acesteia. Fiecare călătorie este rezultatul unei serii de alegeri multiple

realizate de către individ. Cererea este determinată de alegerea de a face o deplasare pentru un anume motiv, pe un anume itinerariu şi într-o anumită perioadă a zilei, în situaţia în care utilizatorul este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, acestă alegere va conţine şi etapa opţiunii pentru un anumit mod de transport.

Având în vedere caracteristicile cererii de transport menţionate, pentru a putea identifica particularităţile specifice arealui de studiu, este necesară cunoaşterea unor seturi de date din categoriile descrise mai jos.

3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare

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

Obţinerea unor informaţii pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor de mobilitate, în cadrul cărora se culeg informaţii cu privire la caracteristicile gospodăriilor şi obiceiurile persoanelor cu privire la deplasările pe care le-au efectuat într-o zi lucrătoare. Chestionarul este structurat în trei părţi principale referitoare la:

- *Informaţii generale privind mărimea gospodariei*, incluzând număr de persoane, autovehicule disponibile, numărul de biciclete deţinute etc.;
- *Informaţii caracteristice persoanei*, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupaţia, deţinerea permisului de conducere auto, locul de muncă sau de studiu etc.;
- *Informaţii caracteristice privind deplasările efectuate, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore*. Informaţiile includ originea deplasării, destinaţia deplasării, ora de plecare şi ora de sosire, modul de transport utilizat, scopul deplasarii, etc.

Ancheta a fost realizată pe un eșantion reprezentativ, în acord cu recomandările din Normele de Aplicare a Legii 350/ 2001 actualizată în anul 2013.

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

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

Din categoria informaţiilor generale au fost culese date referitoare la disponibilitatea unui vehicul personal, unul dintre factorii de natură socio-economică cu influențe asupra

mobilității (număr de deplasări, alegerea modului de transport). În urma prelucrării datelor culese, rezultă că în medie o gospodărie din arealul de studiu deține 1,06 autoturisme. Din totalul persoanele intervievate 54% au declarat că dețin cel puțin o bicicletă în gospodărie.

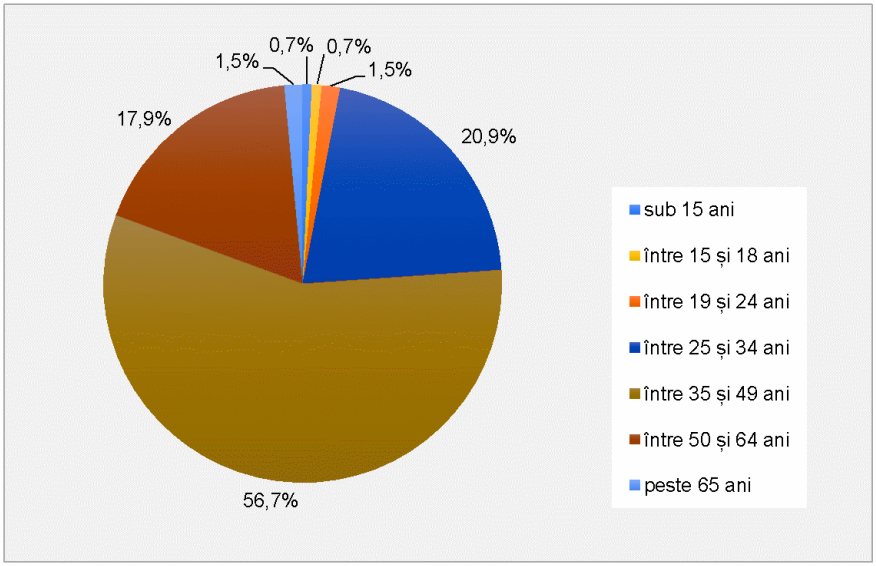


***Figura 3.1**. Distribuţia pe clase de vârstă a membrilor gospodăriilor anchetate.*

Pe lângă factorii analizaţi, decizia de efectuare a unei călătorii şi modul de transport ales sunt influenţate şi de accesibilitatea sistemului de transport public. În cadrul anchetei efectuate s-a solicitat respondenţilor să estimeze durata deplasării de la reşedinţă până la cea mai apropiată staţie de transport public. Valoarea medie rezultată la nivelul întregului eşantion este de 7,5 minute, în timp ce valoarea maximă declarată a fost de 25 minute.

În cadrul anchetei au fost indicate 7 scopuri principale ale călătoriilor, completate de unul general pentru călătoriile în alt scop decât cele specificate, respectiv:

- *Serviciu;*
- *Interes de serviciu;*
- *Educaţie;*
- *Ducere/ aducere copii la/ de la scoală;*
- *Cumpărături;*
- *Recreere (plimbare, vizită, agrement);*
- *Întoarcere la domiciliu*
- *Altul*

Poporţia călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menţionate este reprezentată în figura 3.3. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru ajungerea la serviciu (32,1% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (25,8% din călătorii),

pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală (13,2%) și cele pentru recreere, care reprezintă 11,4% din totalul călătoriilor.

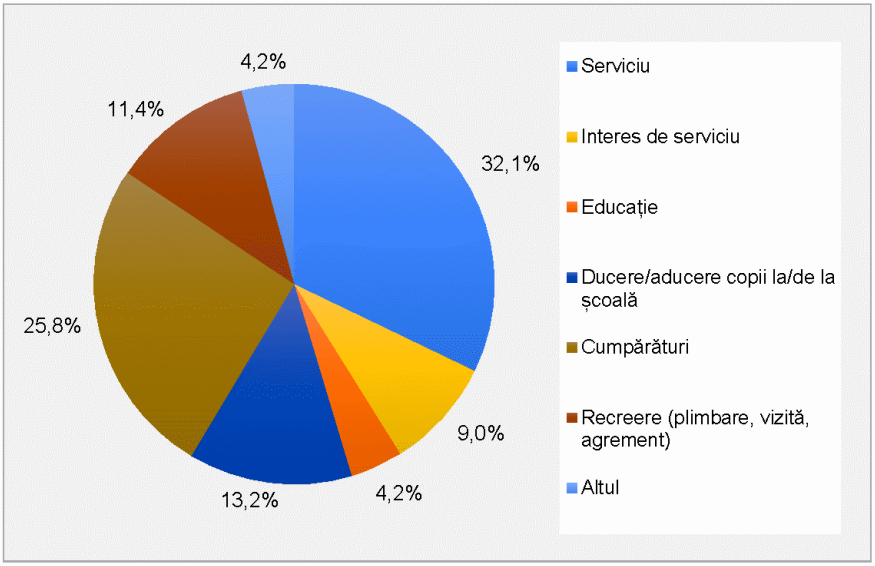


***Figura 3.2**. Distribuția călătoriilor după scop.*

Un indicator care descrie comportamentul de mobilitate al cetăţenilor la nivelul unei localităţi este distribuţia modală a călătoriilor.

În cadrul anchetelor în gospodării au fost predefinite 7 moduri de transport specifice arealului de studiu din care respondentul le-a indicat pe cele utilizate pentru fiecare călătorie declarată. Acestea sunt: *Pietonal, Bicicleta, Autoturism în calitate de șofer, Autoturism în calitate de pasager, Autobuz, Maxi-taxi (microbuz) și Taxi.* Distribuţia călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 3.3.

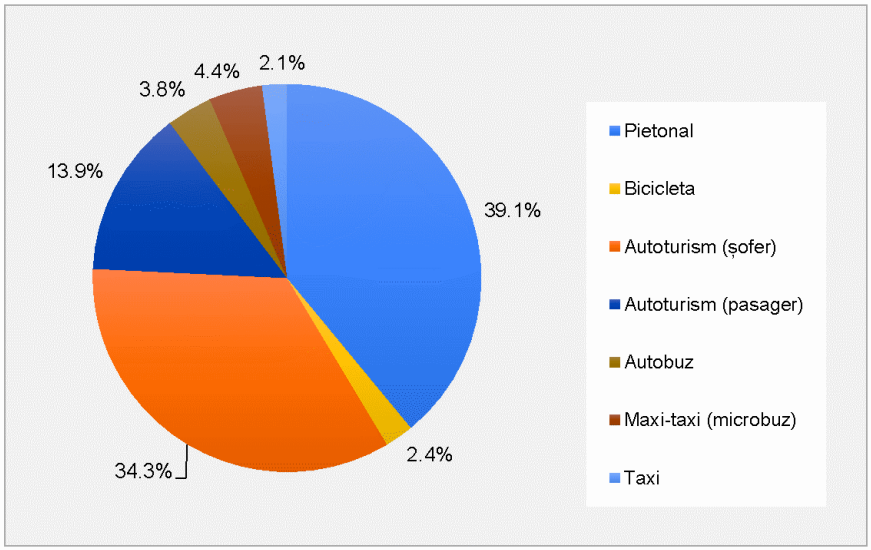


***Figura 3.3**. Distribuția modală a călătoriilor.*

Autoturismul este principalul mod de transport (ca proporţie din totalul deplasărilor) care apare în preferinţele utilizatorilor. Este folosit pentru 34,3% din totalul deplasărilor realizate în situația în care respondentul a fost conducător auto și pentru 13,9% din deplasări în situația în care respondentul a utilizat acest mijloc de transport în calitate de pasager. La această pondere specifică utilizării autovehiculului personal se adaugă la categoria autoturism o pondere de 2,1% specifică deplasărilor cu taxi.

Amplasarea reşedinţelor în raport cu localizarea activităţilor socio-economice, administrative, comerciale şi de recreere facilitează deplasările pietonale în interiorul localităților, fapt care se demonstrează prin ponderea de 39,1% a utilizării acestui mod de transport. În ceea ce privește transportul public, 3,8% din totalul deplasărilor zilnice sunt atrase de transportul public local, și 4,4% de transportul public județean. După deplasările realizate cu autovehiculul personal, pe jos sau cu transportul public, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 2,4% din totalul deplasărilor zilnice.

În cazul în care conducătorul auto nu se deplasează singur, numărul mediu de ocupanţi într-un autoturism este 1,86.

Principalele probleme semnalate de respondenţi în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului sunt: lipsa/ insuficiența locurilor de parcare, traficul greu în oraș, calitatea necorespunzătoare pentru trotuare și alei pietonale și trecerile de pietoni/ intersecțiile nesigure.

Referitor la problemele întâmpinate în trafic, majoritatea respondenţilor se declară nemulțumiți de blocajele care apar la orele de vârf, lipsa locurilor de parcare/ parcări insuficiente și staționarea necorespunzătoare a autovehiculelor pe carosabil.

Din răspunsurile oferite referitor la modul de transport utilizat frecvent pentru deplasarea în zona centrală, a rezultat că în prezent predomină deplasarea cu autoturismul, urmată de mersul pe jos. În ipoteza dezvoltării infrastructurii și altor facilități de deplasare în zona centrală, respondenţii susțin că preferă deplasarea cu autoturismul și cu bicicleta.

Rugați să indice orice alte măsuri/ proiecte/ intervenții care vor contribui la rezolvarea problemelor și satisfacerea nevoilor de mobilitate de la nivelul localității în care locuiesc majoritatea respondenţilor au precizat următoarele:

- → Amenajarea de noi locuri de parcare;
- → Dezvoltarea infrastructurii de transport public;
- → Amenajarea de piste de biciclete;
- → Reabilitarea infrastructurii rutiere;

Principalele propuneri menţionate de locuitorii comunelor din ZUF Târgoviște sunt legate de dezvoltarea transportului în comun și a infrastructurii pietonale și cu bicicleta.

3.2.2. Date privind volumele de trafic

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

Există o gamă largă de metode de culegere a datelor de trafic în vederea estimării cererii *ex-post*. În funcţie de amplasarea observatorilor faţă de calea de rulare, acestea pot fi clasificate în două categorii principale: *metode intruzive* – presupun amplasarea observatorului în contact cu calea de rulare; *metode neintruzive* – presupun utilizarea tehnicilor de observare de la distanţă.

În cadrul prezentului studiu datele de trafic au fost culese prin metoda neintruzivă, care constă în contorizare manuală. Aceasta este o metodă tradiţională care implică ca un observator uman să contorizeze numărul vehiculelor care tranzitează o anumită secţiune a reţelei. Prin această metodă se poate realiza o monitorizare a traficului detaliată pe tipuri de vehicule şi direcţiile de deplasare.

Anchetele de trafic s-au derulat în perioada februarie - martie 2021, pe durata de 8 ore, în intervalele orare 07:00 – 11:00 şi 14:00 – 18:00, în 16 posturi amplasate în puncte cheie din cadrul reţelei stradale (figura 3.4). Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în 10 categorii principale (tabelul 3.1). În scopul corelării cu valorile de trafic caracteristice reţelei majore de transport din Zona Urbană Funcţională a Municipiului Târgoviște, au fost utilizate valorile actualizate ale fluxurilor de trafic înregistrate pe sectoarele drumurilor judeţene din ZUF Târgoviște cu ocazia recensământului general de circulaţie realizat la nivel naţional de CESTRIN – CNAIR/ Consiliul Judeţean Dâmbovița în anul 2015, şi anume:

<u>Drumuri naţionale:</u>

- → Post 86, DN 71, km 43+620, sector Contesti – Municipiul Târgoviște;
- → Post 87, DN 71, km 51+200, sector Municipiul Târgoviște – Pucioasa;
- → Post 755, DN 72, km 23+000, sector DJ 702B - Municipiul Târgoviște;
- → Post 89, DN 72, km 38+800, sector Municipiul Târgoviște – DJ 720A;
- → Post 763, DN 72A, km 8+810, sector Municipiul Târgoviște – DJ712A.

<u>Drumuri judeţene:</u>

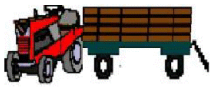
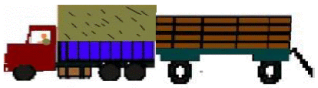
- → Post 1120, DJ 711, km 14+000, sector Municipiul Târgoviște – DJ 701 (Dobra);
- → Post 1130, DJ 712, km 5+500, sector Municipiul Târgoviște – DN 71 (Pucioasa);
- → Post 4512, DJ 717, km 2+100, sector DN 71 – DN 72;

- Post 1132, DJ 719, km 1+600, sector DN 71 – DN 72;
- Post 1126, DJ 720, km 4+500, sector DN 21 – M. Moreni;
- Post 1131, DJ 721, km 4+600, sector DN 71 – DJ 722;
- Post 1145, DJ 722, km 8+500, sector DJ 721 – DJ 701 (Moara Nouă);
- Post 4514, DJ 723, km 2+700, sector DN 72A – Limita Jud. Argeș;
- Post 4515, DJ 724, km 3+000, sector DN 72A – DC 122;
- Post 1110, DJ 702A, km 4+500, sector DJ 702B – DJ 702L (Ludești);
- Post 1112, DJ 702B, km 16+000, sector DN 72A – DJ 702D (Decindeni);
- Post 1113, DJ 702B, km 34+300, sector DN 702D – DN 72;
- Post 1137, DJ 702B, km 41+000, sector DN 72 – Raciu;
- Post 1141, DJ 702B, km 47+000, sector Raciu – DN 72;
- Post 4500, DJ 702D, km 5+000, sector DN 72 – DJ 702B;
- Post 1125, DJ 712A, km 19+000, sector Râu Alb – DN 72A;
- Post 1143, DJ 712B, km 5+000, sector DC 139A – DN 71;
- Post 1112, DJ 720A, km 3+000, sector DJ 720C – DN 72;
- Post 1133, DJ 720B, km 1+500, sector DN 71 – DJ 720;
- Post 1149, DJ 720C, km 4+000, sector DJ 720 – Ocnița;
- Post 1150, DJ 721A, km 9+500, sector DN 7 – DJ 721 (Gura Șuții).

Localizarea posturilor de anchetă pe drumurile județene din arealul de studiu este reprezentată în figura 3.5.

***Tabelul 3.1**. Categorii de vehicule contorizate.*

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

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

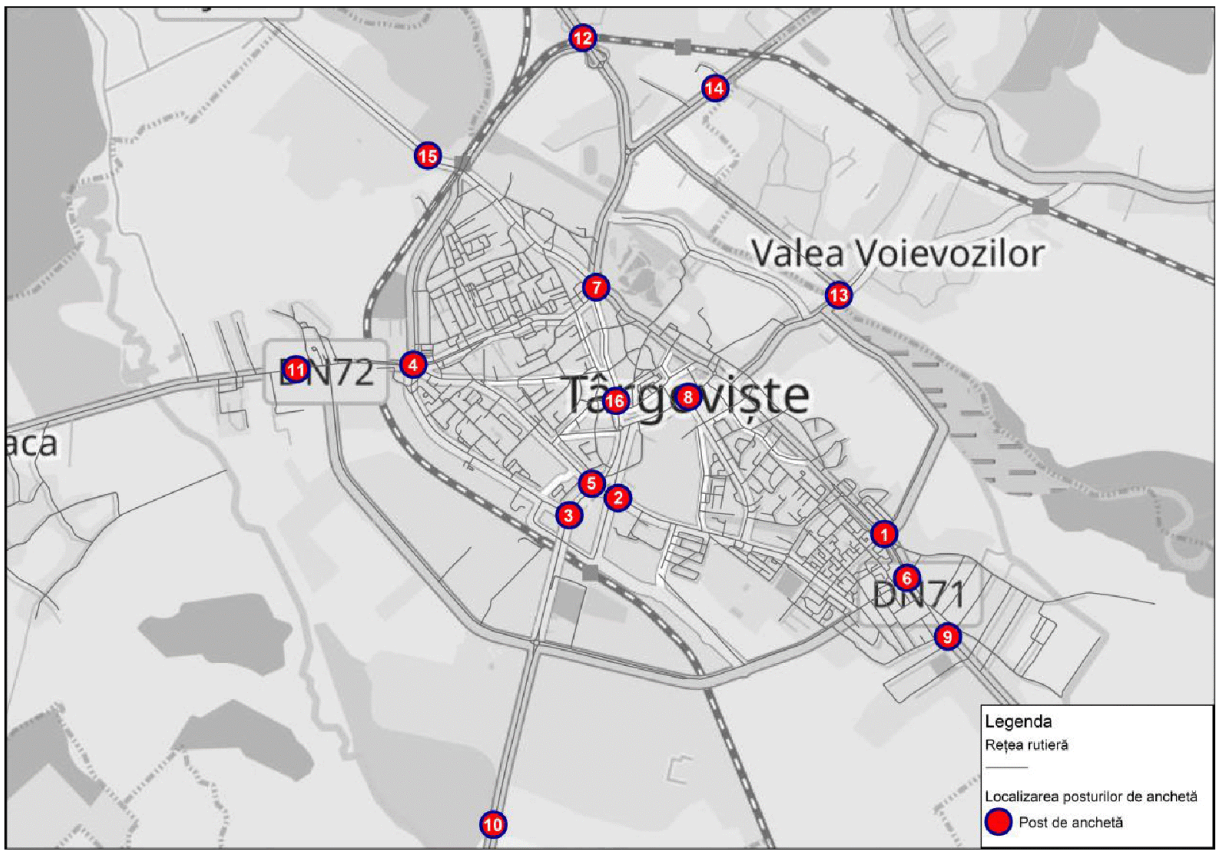


***Figura 3.4**. Amplasarea posturilor de anchetă – Municipiul Târgoviște.*

Spre exemplificare, în figurile 3.6-3.8 sunt prezentate distribuţiile temporale ale numărului de vehicule contorizate, pe categorii, înregistrate în postul de anchetă 1, Intersecţie Calea Bucureşti – Calea Ialomiţei.

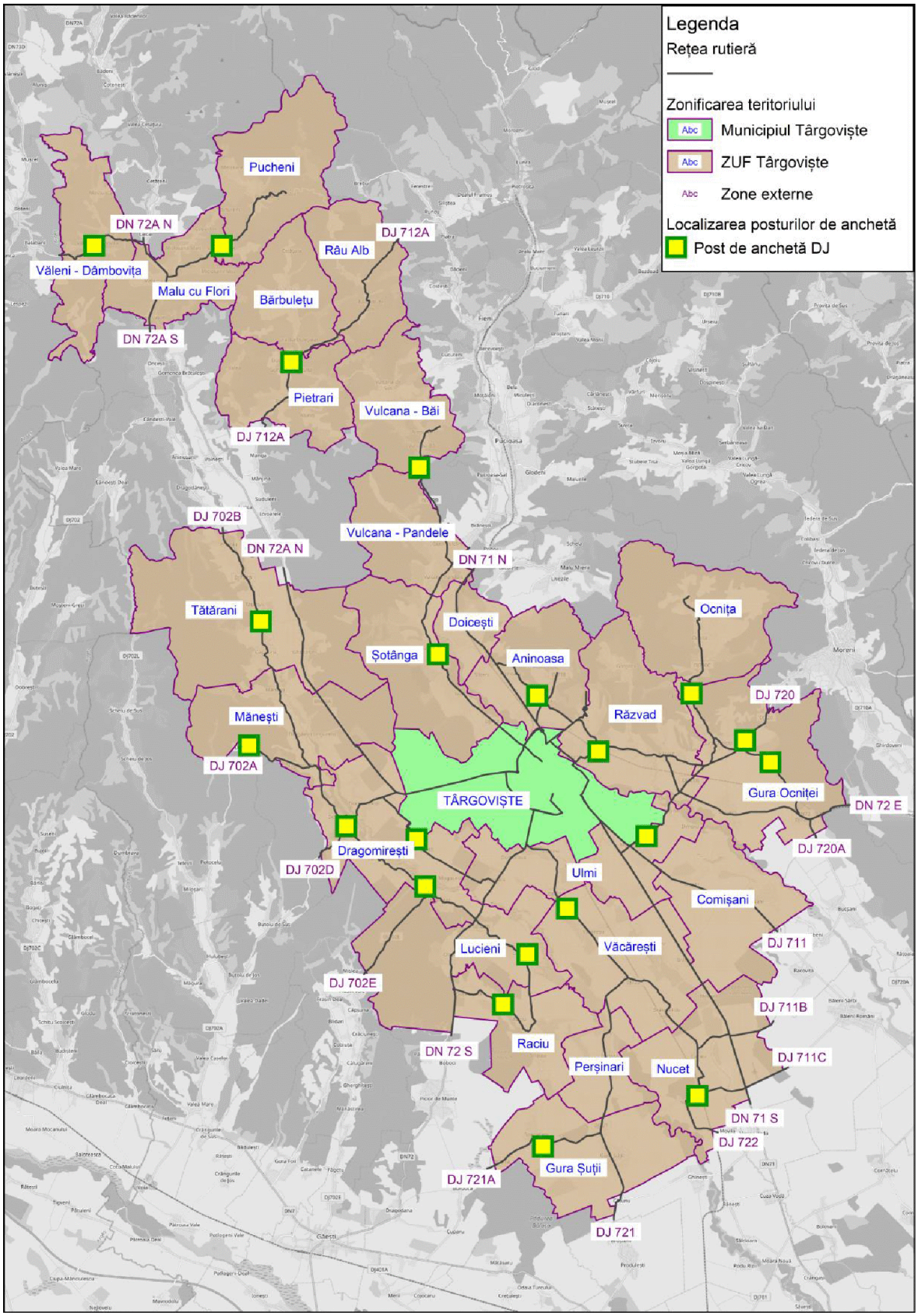


***Figura 3.5**. Amplasarea posturilor de anchetă pe drumurile județene din ZUF Târgoviște.*

POST 1 – Intersecția Calea București – Calea Ialomiței

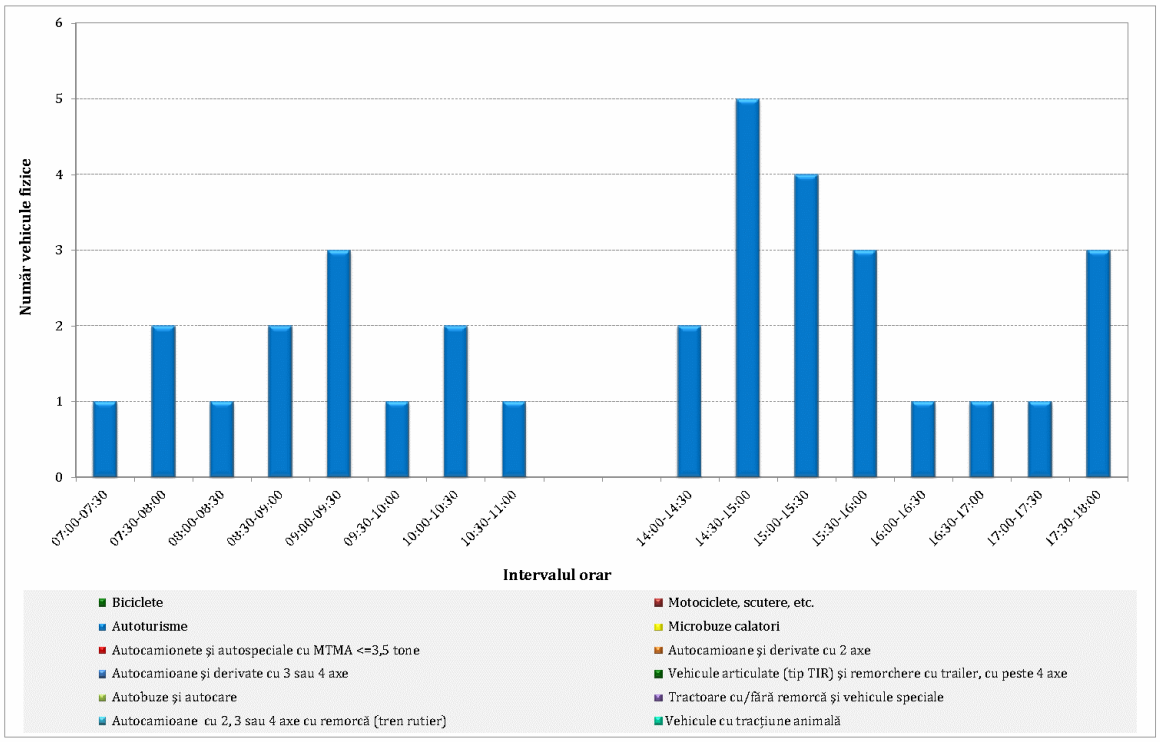


***Figura 3.6**.a). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea București, sens dinspre centru, viraj stânga.*

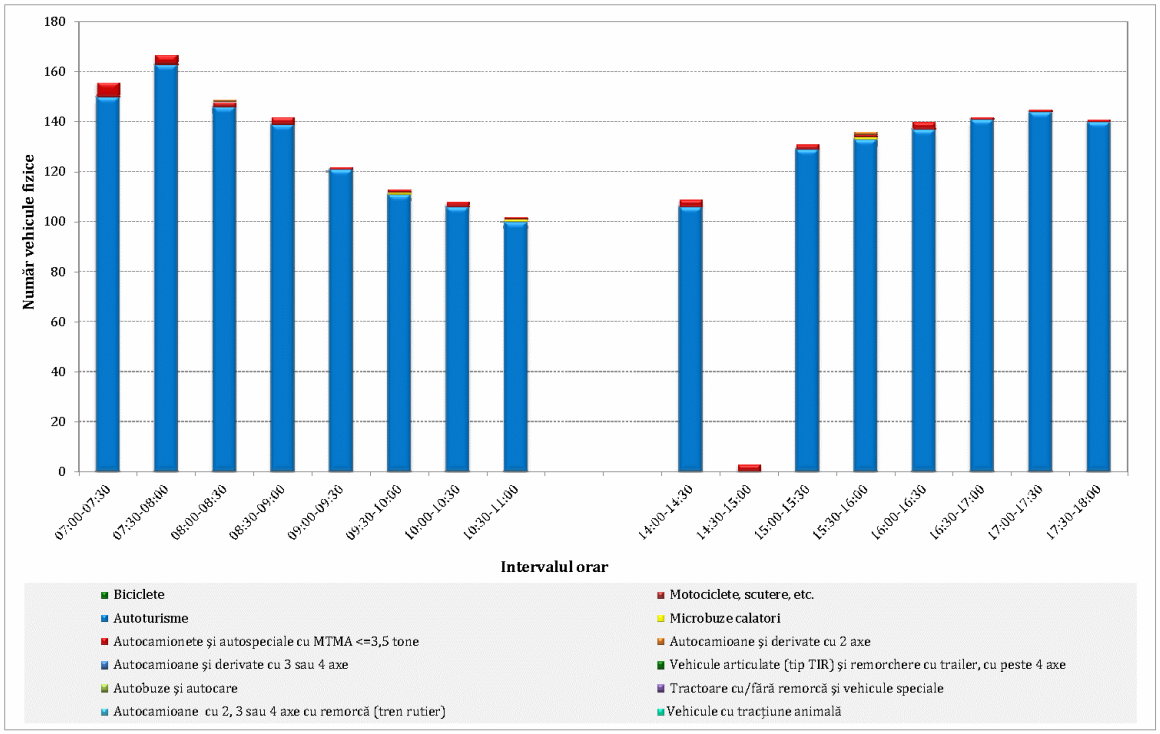


***Figura 3.6**.b). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea București, sens dinspre centru, direcția înainte.*

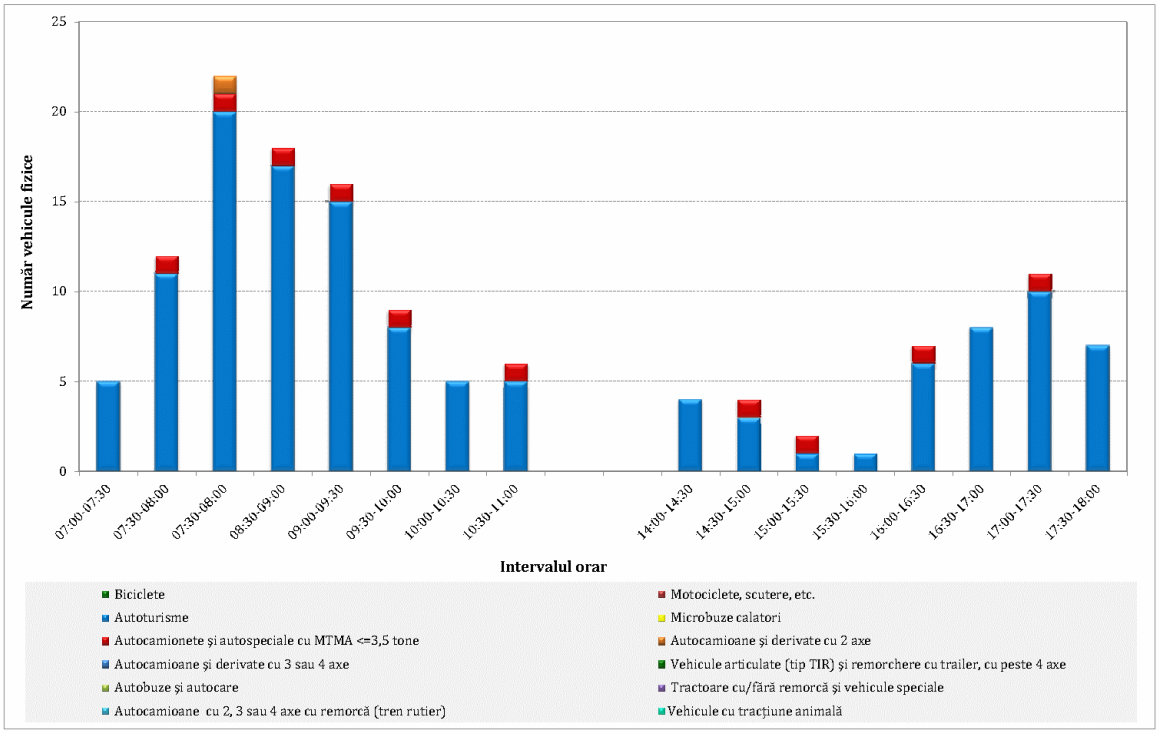


***Figura 3.6**.c). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea București, sens dinspre centru, viraj dreapta.*

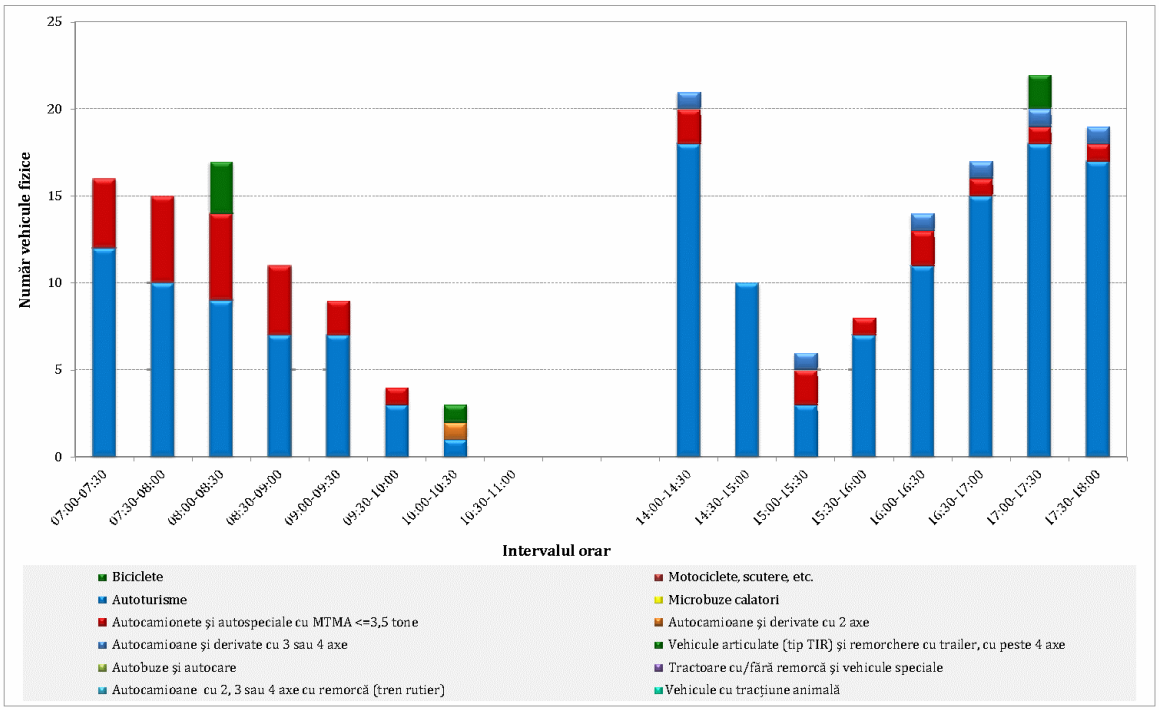


***Figura 3.7**.a). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea București, sens spre centru, viraj stânga.*

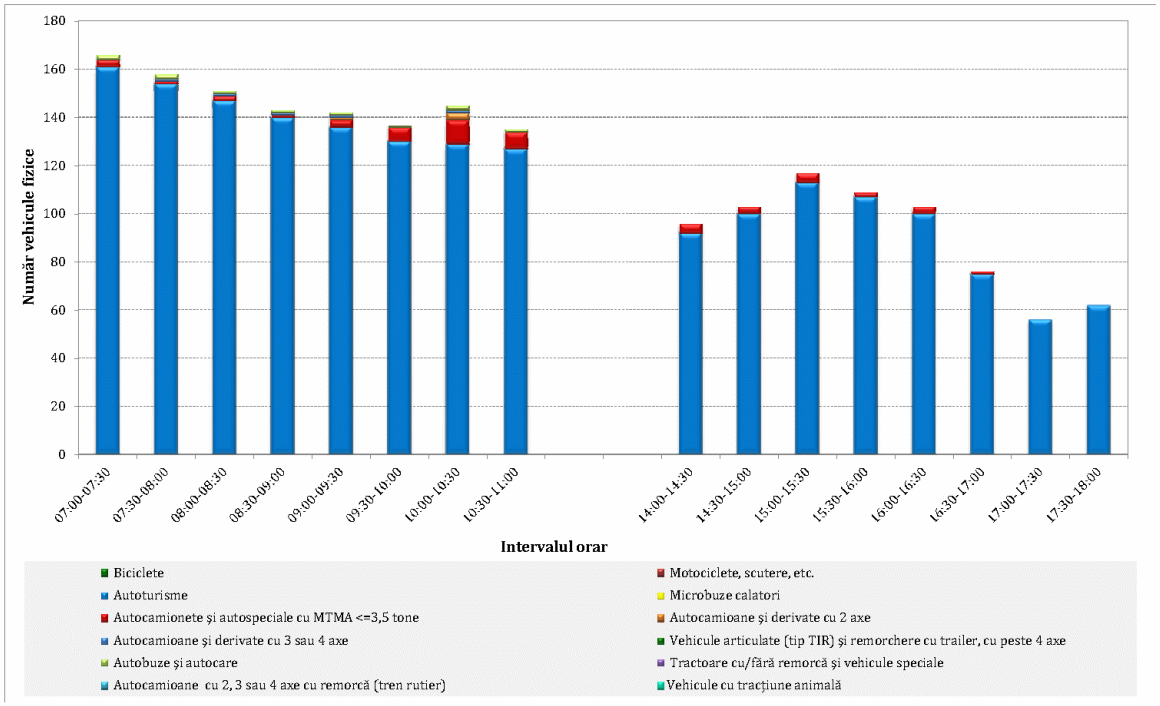


***Figura 3.7**.b). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea București, sens spre centru, direcția înainte.*

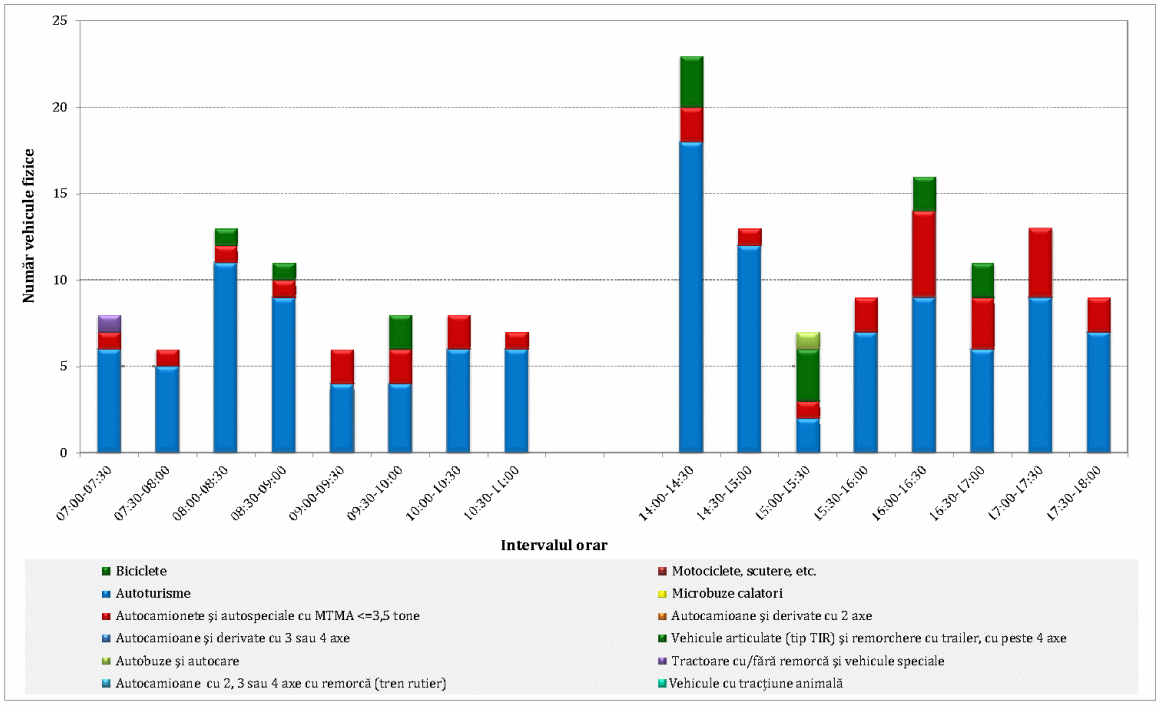


***Figura 3.7**.c). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea București, sens spre centru, viraj dreapta.*

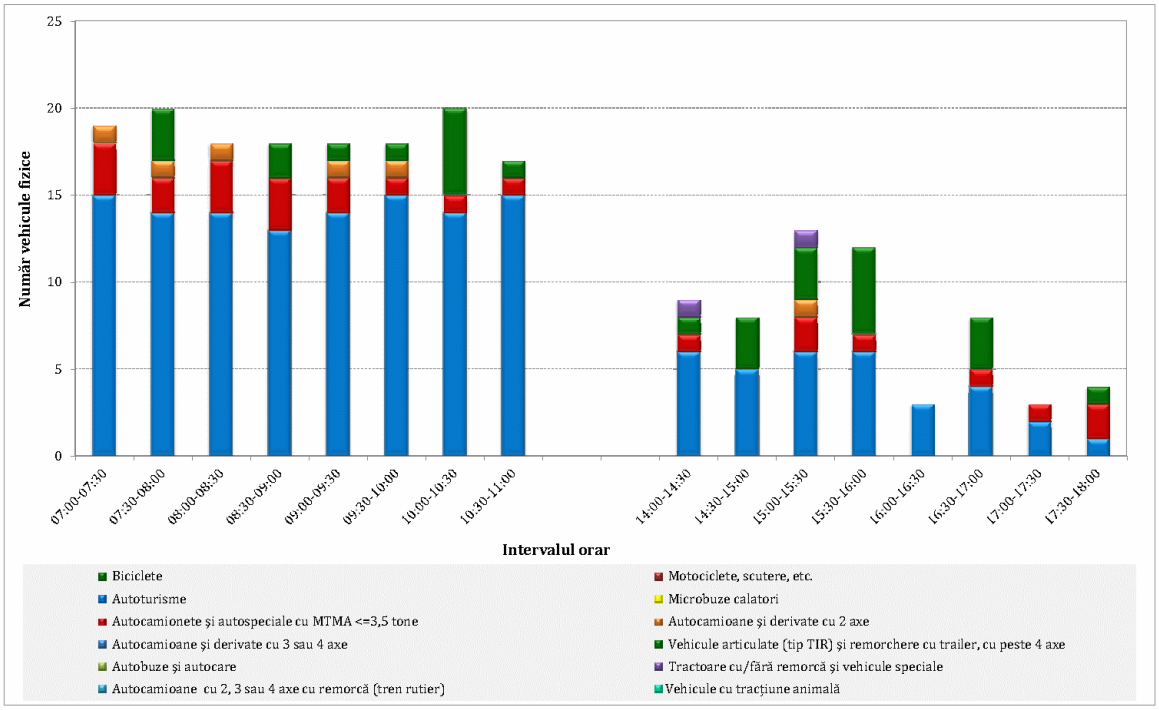


***Figura 3.8**.a). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea Ialomiței, viraj stânga.*

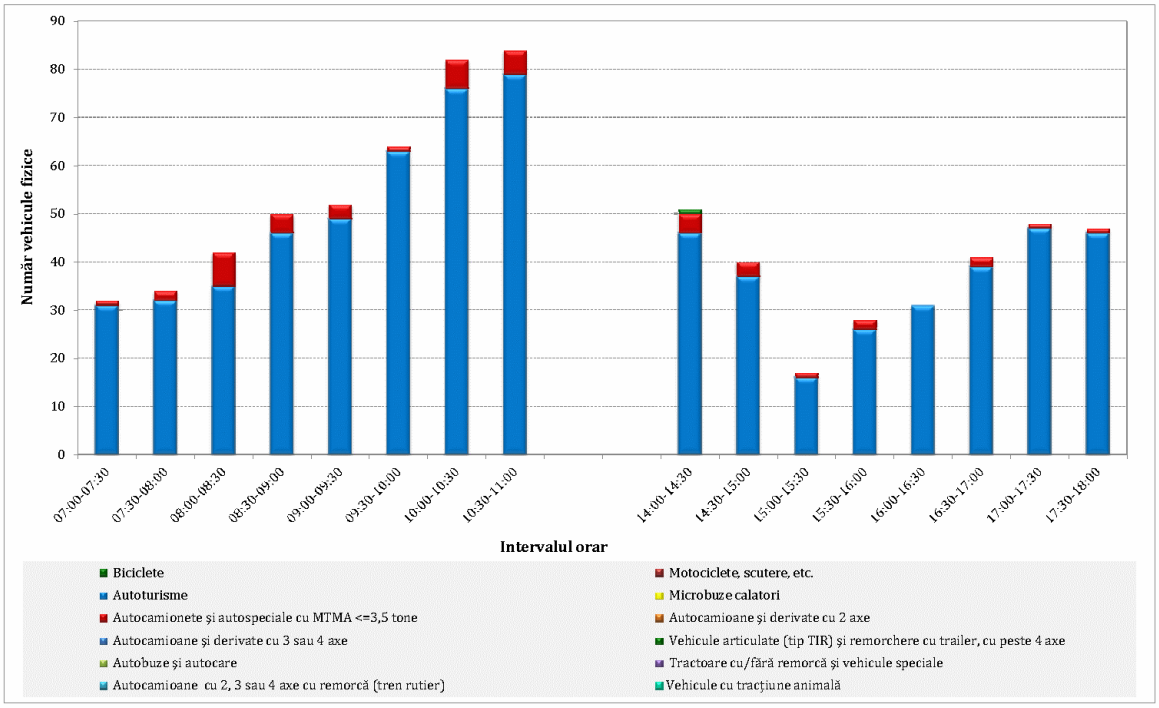


***Figura 3.8**.b). Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Calea Ialomiței, direcția înainte.*

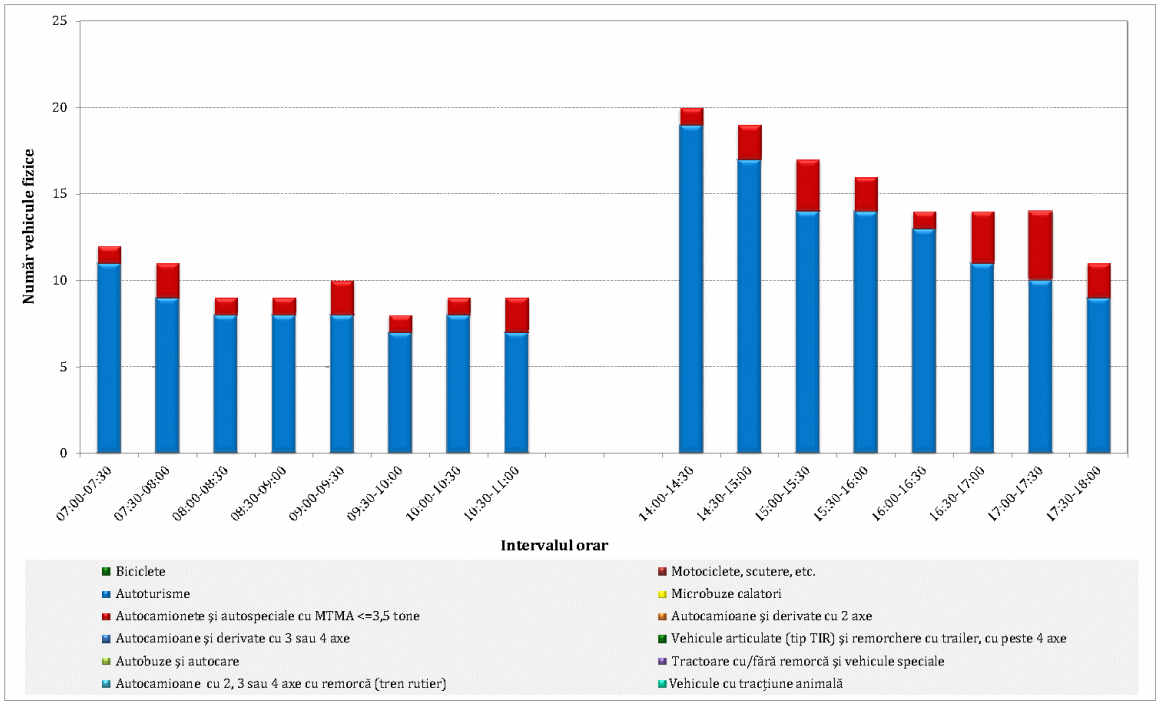


***Figura 3.8**.c). Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, Braţ – Calea Ialomiţei, viraj dreapta.*

3.2.3. Anchete Origine – Destinație

În scopul identificării valorilor de trafic de tranzit, date necesare pentru calibrarea şi validarea modelului de transport, au fost utilizate date înregistrate în posturile de anchetă Origine – Destinație (O-D) realizate de CESTRIN – CNAIR, pe drumurile naționale care penetrează rețeaua rutieră a Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Târgoviște, în zonele de intrare/ ieşire în/ din localitate.

Baza de date aferentă acestor anchete O-D conține informaţii rezultate din observarea directă şi din răspunsurile date de conducătorii intervievaţi, asupra următoarelor aspecte:

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

Un aspect important din punct de vedere al mobilității urbane durabile este dat de gradul de încărcare al autoturismelor. Valoarea acestui indicator este mică (în 50% din autoturisme se deplasează numai conducătorul), ceea ce se traduce prin număr mare de vehicule regăsite în trafic și cerere ridicată pentru locuri de parcare, constituind o disfuncție a sistemului de mobilitate actual.

Proporția autorismelor care se încadrează în fiecare din clasele de încărcare posibile (1-5) este prezentă în diagrama din figura 3.9.

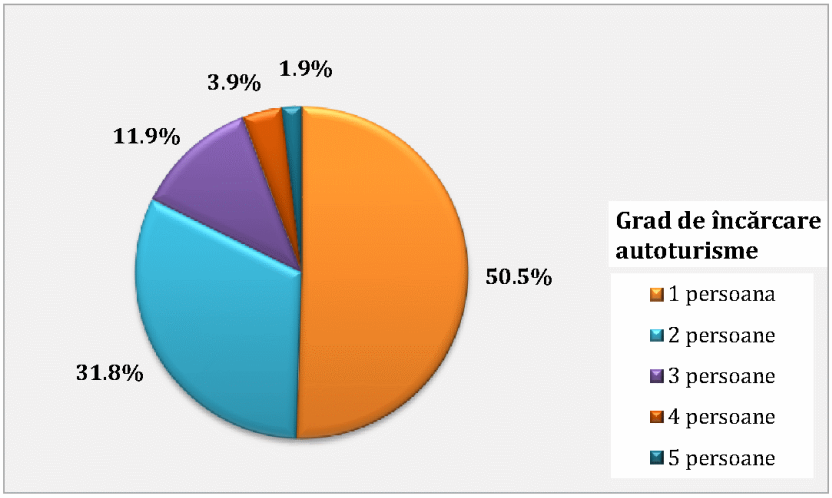


***Figura 3.9**. Gradul de încărcare al autoturismelor.*

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

Potrivit datelor analizate, în decursul unei zile lucrătoare, autovehiculele sunt utilizate în proporție de 58% pentru deplasare în scop de afaceri și navetă (serviciu, educație), în 17% din cazuri pentru activități recreative și turism, iar în restul situațiilor (25% din numărul total de deplasări) în alte scopuri.

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

- *1 - Animale vii și produse de origine animală*
- *2 - Produse de origine vegetală, împletituri din material vegetale*
- *3 - Grăsimi, ulei animal și vegetal, produse din descompunerea lor*
- *4 - Produse ale industriei alimentare, băuturi alcoolice și nealcoolice, oțet, tutun*
- *5 - Produse minerale*
- *6 - Produse ale industriei chimice și industriilor similare*
- *7 - Îngrășăminte*
- *8 - Piei brute și prelucrate, articole din piele și cauciuc*
- *9 - Material lemnos și produse din lemn, plută și produse din plută*
- *10 - Materii prime pentru fabricarea cartonului și hârtiei*

- *11 - Produse din piatră, beton sau beton armat, ș.a.*
- *12 - Produse ceramice, sticlă și articole din sticlă*
- *13 - Metale, mașini și material rulant*
- *14 - Explozibile, produse pirotehnice, chibrituri*
- *15 - Produse petroliere și carburant*
- *16 - Alte produse*

Mărfurile transportate în zona de analiză se încadrează în 8 din cele 16 clase stabilite de CESTRIN (figura 3.10).

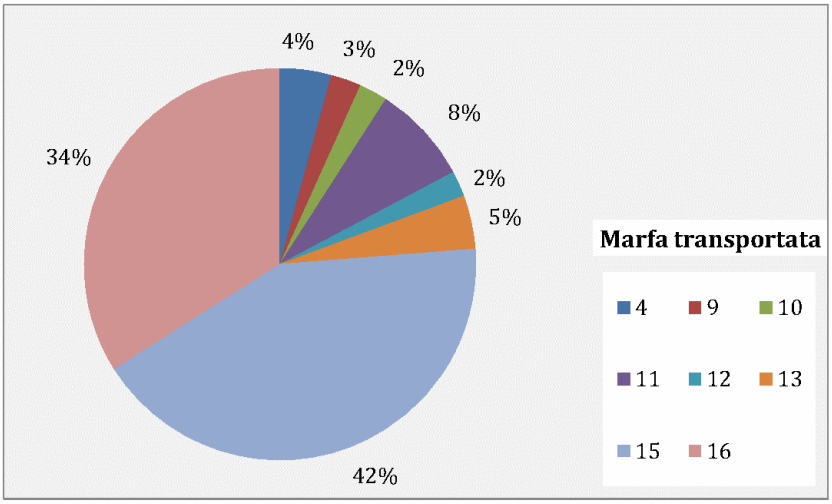


***Figura 3.10**. Tipul mărfurilor transportate.*

Având disponibile informaţiile referitoare la mărimea întregul flux de vehicule (ca număr şi structură) şi la mărimea eşantionului pe care s-au aplicat anchetele Origine – Destinaţie, a fost posibil a extrapola informaţiile referitoare la originea, destinaţia şi scopul călătoriilor la întreg fluxul de vehicule care a tranzitat punctele de anchetă.

3.2.4. Date privind timpii de parcurs

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

În cadrul modelării traficului la nivelul arealului studiat – Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște – au fost realizate înregistrări ale distanţelor şi duratelor medii de deplasare pe diferite rute, în cazul deplasării cu autoturismul (tabelul 3.2). Cele 30 trasee pe care s-au făcut măsurători ale timpilor de parcurs sunt detaliate în tabelul de mai jos şi reprezentate grafic în 3.11.

***Tabelul 3.2**. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.*

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [h:min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
1.	Intersecție Calea București (DN 71) - Șoseaua București-Târgoviște (DJ 711)	Intersecție Strada Nicolae Bălcescu (DJ 712) - Limita nord-vest a teritoriului intravilan	Calea Domnească	00:13:21	6,8	30,56
2.	Intersecție Șoseaua Găești (DN 72) - DJ 721	Intersecție Aleea Mănăstirea Dealu (DN 72) - Limita nord-est a teritoriului intravilan	DN 72 - DN72A - DN 71 - DN 72	00:12:22	9,5	46,09
3.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Intersecție Aleea Mănăstirea Dealu (DN 72) - Limita nord-est a teritoriului intravilan	DN 72A - DN 72	00:13:33	10,7	47,38
4.	Intersecție Calea Câmpulung - DN 72	Intersecție B-dul Ion Constantin Brătianu - Strada Petru Cercel	Calea Câmpulung - Str. Tudor Vladimirescu - B-dul Ion Constantin Brătianu	00:08:15	3,5	25,45
5.	Intersecție Strada Laminorului (DN 72) - Calea Câmpulung (DN 72A)	Intersecție Aleea Mănăstirea Dealu (DN 72) - Limita nord-est a teritoriului intravilan	DN 72 - DN72A - DN 71 - DN 72	00:14:29	10,4	43,08
6.	Intersecție Aleea Sinaia (DN 71) - DN 72	Comuna Aninoasa	DN 71	00:03:37	2,9	48,11
7.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Bărbulețu	DN 72A - DJ 712A - DC 126	00:34:42	28,9	49,97
8.	Intersecție Calea București (DN 71) - Șoseaua București-Târgoviște (DJ 711)	Comuna Comișani	DN 71 - DJ 711	00:10:25	8,6	49,54

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [h:min:sec]	Distanţa [km]	Viteza medie [km/h]
9.	Intersecție Aleea Sinaia (DN 71) - DN 72	Comuna Doicești	DN 71	00:07:44	6,3	48,88
10.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Dragomirești	DJ 702D	00:04:15	2,9	40,94
11.	Intersecție Aleea Mănăstirea Dealu (DN 72) - Limita nord-est a teritoriului intravilan	Comuna Gura Ocniței	DN 72 - DJ 720 - DJ 720C	00:12:45	9,4	44,24
12.	Intersecție Șoseaua Găești (DN 72) - DJ 721	Comuna Gura Șuții	DJ 721	00:22:43	18,6	49,13
13.	Intersecție Șoseaua Găești (DN 72) - DJ 721	Comuna Lucieni	DN 72 - DJ 702B	00:09:28	7,8	49,44
14.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Malu cu Flori	DN 72A	00:36:52	30,1	48,99
15.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Mănești	DJ 702D - DJ 702B	00:16:11	11,3	41,89
16.	Intersecție Șoseaua Găești (DN 72) - DJ 721	Comuna Nucet	DJ 721 - DJ 722	00:21:58	18,1	49,44
17.	Intersecție Aleea Mănăstirea Dealu (DN 72) - Limita nord-est a teritoriului intravilan	Comuna Ocnița	DN 72 - DJ 720 - DJ 720C	00:22:17	15,7	42,27
18.	Intersecție Șoseaua Găești (DN 72) - DJ 721	Comuna Perșinari	DJ 721	00:17:23	14,3	49,36
19.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Pietrari	DN 72A - DJ 712A	00:27:58	22,5	48,27
20.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Pucheni	DN 72A - DJ 724	00:44:52	36,8	49,21

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [h:min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
21.	Intersecție Șoseaua Găești (DN 72) - DJ 721	Comuna Raciu	DN 72 - DJ 702B	00:15:25	12,4	48,26
22.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Râu Alb	DN 72A - DJ 712A	00:38:42	31,4	48,68
23.	Intersecție Aleea Mănăstirea Dealu (DN 72) - Limita nord-est a teritoriului intravilan	Comuna Răzvad	DN 72	00:08:16	6,1	44,27
24.	Intersecție Strada Nicolae Bălcescu (DJ 712) - Limita nord-vest a teritoriului intravilan	Comuna Șotânga	DJ 712	00:05:26	4,4	48,59
25.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Tătărani	DJ 702D - DJ 702B	00:22:21	15,7	42,15
26.	Intersecție Calea București (DN 71) - Șoseaua București-Târgoviște (DJ 711)	Comuna Ulmi	DN 71	00:02:15	1,2	32,00
27.	Intersecție Șoseaua Găești (DN 72) - DJ 721	Comuna Văcărești	DJ 721	00:08:21	6,7	48,14
28.	Intersecție DN 72A - DJ 702D	Comuna Văleni-Dâmbovița	DN 72A - DJ 723	00:41:32	34,1	49,26
29.	Intersecție Strada Nicolae Bălcescu (DJ 712) - Limita nord-vest a teritoriului intravilan	Comuna Vulcana-Băi	DJ 712 - DJ 712B	00:21:03	16,2	46,18
30.	Intersecție Strada Nicolae Bălcescu (DJ 712) - Limita nord-vest a teritoriului intravilan	Comuna Vulcana-Pandele	DJ 712	00:12:23	9,0	43,61

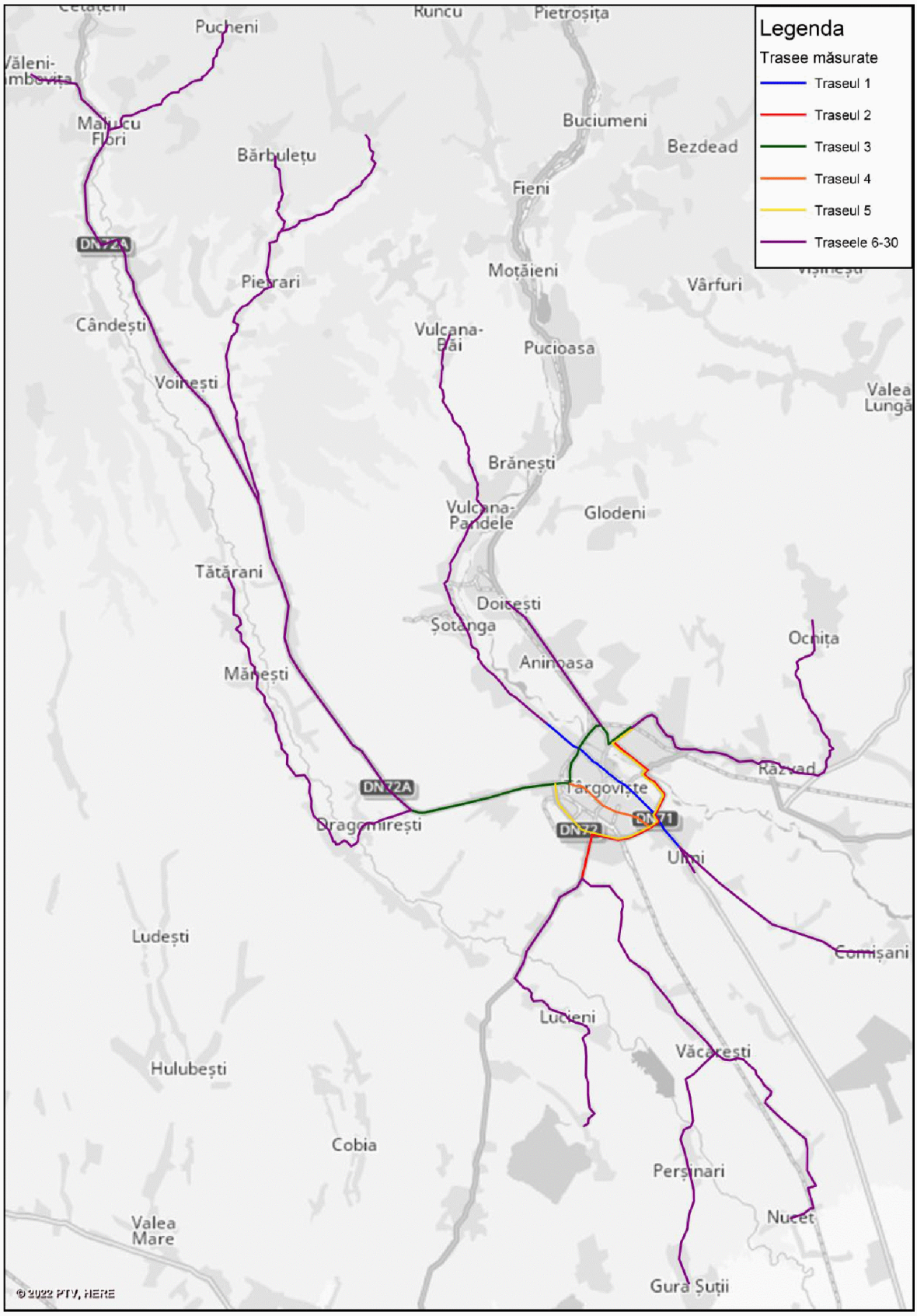


***Figura 3.11**. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.*

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Una dintre etapele preliminare necesare pentru realizarea unui model de transport este formalizarea reţelei de transport considerate, prin intermediul teoriei grafurilor. Reţeaua de transport modelată la nivelul PMUD pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030 conţine reţeaua de drumuri publice, configurația și tipul de control al intersecțiilor și rețeaua de transport public.

Modelarea reţelei majore de transport presupune un proces complex de analiză a parametrilor fizici ai fiecarei străzi, a funcţionalităţii în reţea şi a reglementărilor de circulaţie.

Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de determinare a cererii în 4 pași, fiind conectată la rețeaua majoră de transport formată din drumurile naționale și județene care interacționează cu teritoriul de analiză (figura 2.33).

În ceea ce privește rețeaua majoră de transport, s-a avut în vedere conexiunea cu elementele de infrastructură modelate în cadrul modelului național de transport dezvoltat în cadrul Master Planului General de Transport al României (sectoare reprezentate prin zone externe).

Rețeaua modelată este alcătuită din elemente de infrastructură cu funcțiuni de artere majore (artere de penetrație, coridoarede tranzit) și elemente de infrastructură cu rol de colectare și distribuție spațială a traficului la nivelul cartierelor, respectiv de alimentare a coridoarelor majore de ciculație. Rețeaua de transport public utilizează sectoare ale arterelor majore de circulație.

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

Capacitatea de circulaţie reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secţiune a infrastructurii de transport (drum/ stradă/ bandă de circulaţie/ intersecţie/ secţie de circulaţie feroviară) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulaţie a străzilor este determinată în raport cu: *viteza de proiectare; elementele geometrice ale străzii (profil longitudinal, profil transversal) stabilite în funcţie de viteza de proiectare şi de condiţiile de relief; distanţa dintre două intersecţii consecutive; modul de organizare şi dirijare a circulaţiei; accesele laterale; existenţa parcărilor laterale (paralel sau în unghi).*

Graful reţelei de transport, la elaborarea căruia s-a ţinut cont de aspectele tehnice şi funcționale este prezentat în figura următoare.

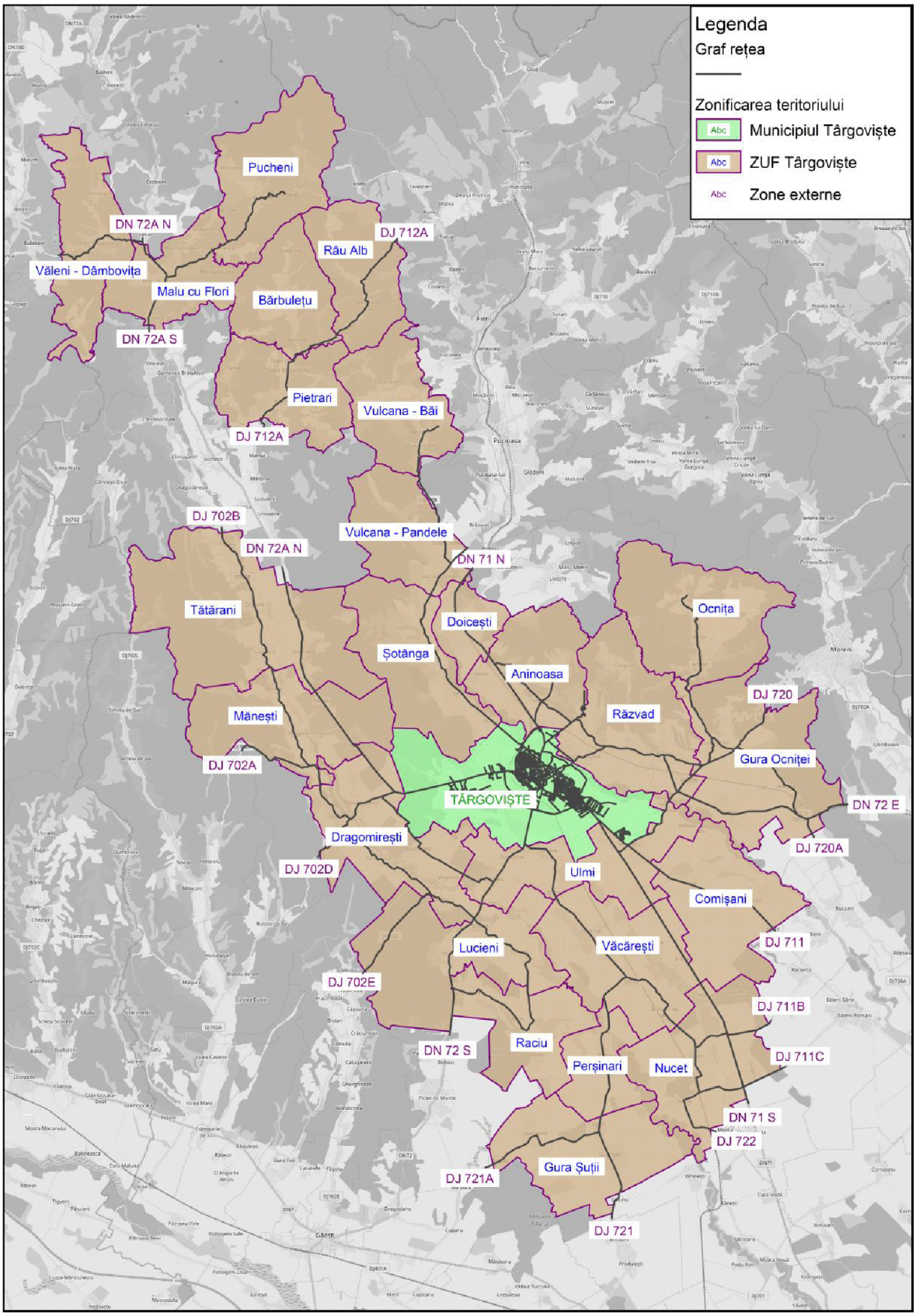


***Figura 3.12**. Graful rețelei din zona de analiză.*

În cadrul modelului de transport aferent PMUD pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030, capacitatea de circulație a elementelor rețelei de transport a fost stabilită în acord cu prevederile „STAS 10144/5-89 privind *Calculul capacității de circulație a străzilor".* Variația capacității de circulație în raport cu distanța între intersecții/ accese laterale pentru străzi de categoriile I, II, III[1] în situațiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 și 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.13. Se observă reducerea substanțială a capacității unei străzi atunci când aceasta este fragmentată de intersecții successive aflate la distanță de până la 500 m.

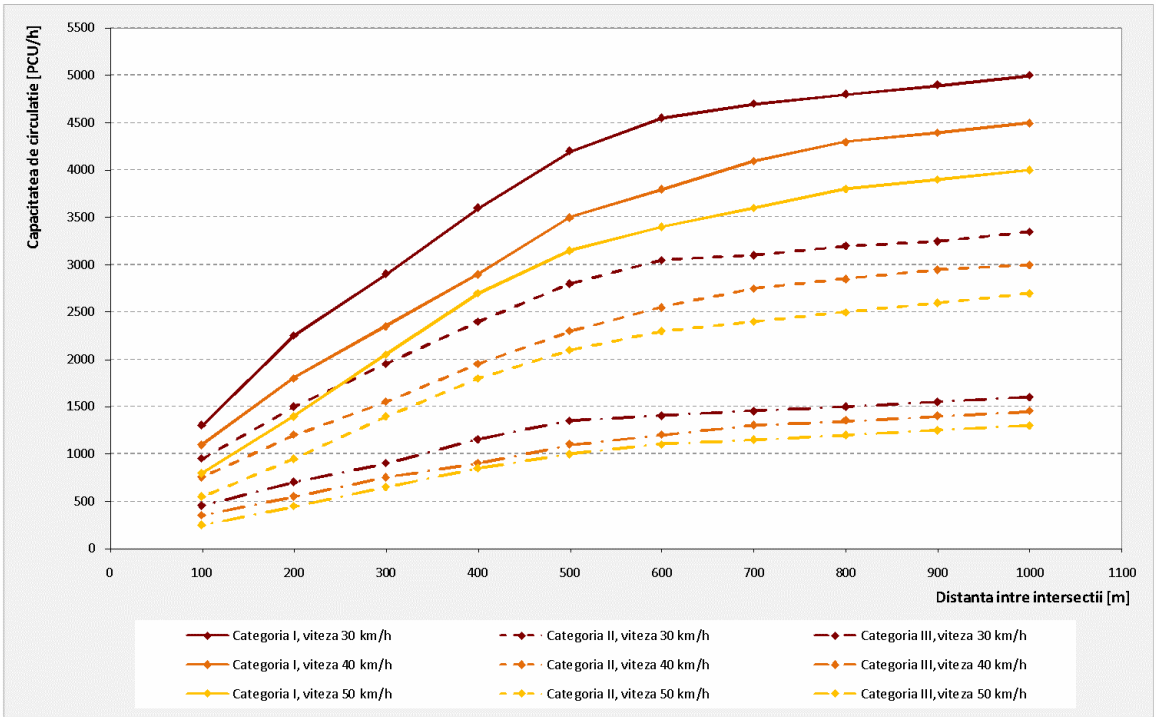


***Figura 3.13**. Variația capacității de circulație a străzilor.*

Unitatea de măsură utilizată pentru exprimarea capacităţii de circulaţie în cazul sistemului rutier este vehiculul etalon - autoturism (*engl. PCU – Private Car Unit*). Această caracteristică a reţelei de transport prezintă importanţă deosebită în activitatea de proiectare a infrastructurii și în cea de control al traficului.În cadrul studiilor de trafic și circulație, fluxurile de trafic rutier se exprimă prin numărul și tipul vehiculelor care tranzitează un element de infrastructură într-un anumit interval de timp. În scopul obţinerii unei valori unitare a fluxului de trafic, se recurge la echivalarea tuturor tipurilor de vehicule prezente în flux în vehicule etalon de tip autoturism, conform *SR 7348 / 2001*[2] *și OMT 49/1998.* Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile și clasele

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

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

tehnice de drumuri și străzi. Pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism s-au folosit coeficienții stipulați în *SR 7348/2001*. Astfel, bicicletele, motoretele, scuterele și motociclete au fost echivalate cu 0,5 autoturisme, autovehiculele ușoare de marfă au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar pentru autovehiculele grele de marfă s-au folosit coeficienți de echivalare între 3,5 și 4 (în funcție de tipul acestora). Microbuzele de transport public au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar autobuzele cu 3 autoturisme.

3.4. Cererea de transport

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

În cadrul modelului de transport aferent PMUD, teritoriul a fost împărţit în 110 zone de trafic, 62 zone interne în Municipiul Târgoviște, 25 zone aferente unităților administrativ-teritoriale din ZUF Târgoviște și 23 zone externe reprezentând potenţialul de deplasare al localităţilor deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naţionale și județene care penetrează acest teritoriu.

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

- *parametrii care caracterizează zonele sunt localizaţi în centroizi;*
- *distanţa dintre două zone reprezintă distanţa dintre centroizii asociaţi zonelor respective;*
- *în cazul conectării zonelor la o reţea de transport, centroizii au rolul de a reprezenta localizarea zonelor.*

La nivelul anului de bază matricele de cerere sunt constituite pentru fiecare mod de transport pe baza datelor culese din anchete și completate cu informații extrase din modelul național (Master Planul General de Transport al României). Călătoriile interne au fost reconstituite din anchetele privind mobilitatea, prin extrapolarea acestora la populația totală a zonelor de trafic, fiind partajate pe principalele scopuri declarate. Din agregarea matricelor astfel obținute, au rezultat matricele modale, care au fost utilizate pentru calibrarea matricelor rezultate din aplicarea primelor trei etape ale modelului "în patru pași".

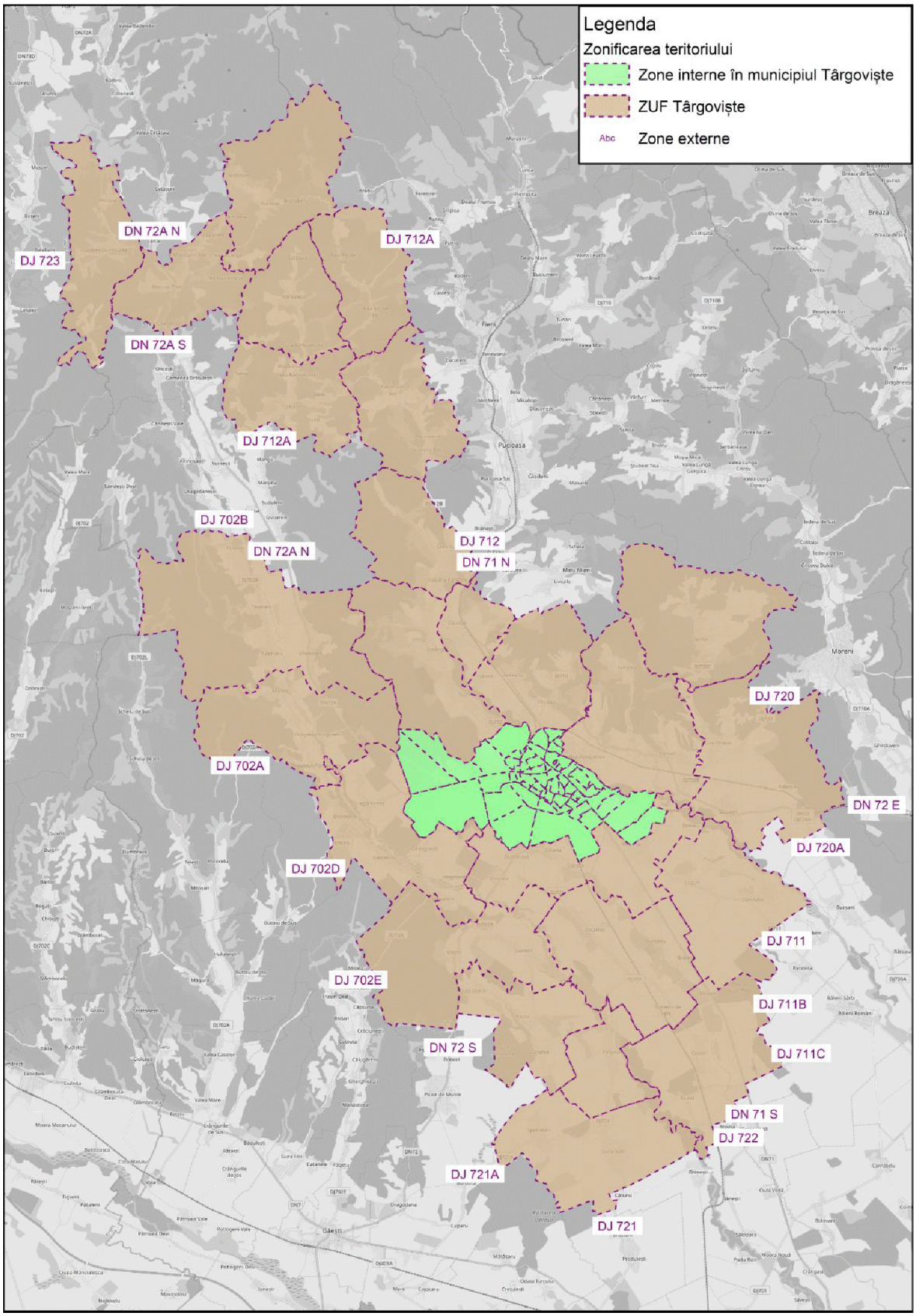


***Figura 3.14**. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport.*

În scopul conturării laturii teoretice modelului de transport dezvoltat, în subcapitolele următoare sunt descrise caracteristicile tehnice ale etapelor specifice modelului "în patru pași" realizat în cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030.

3.4.1. Generarea şi atragerea deplasărilor

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

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



***Figura 3.15**. Deplasări generate - atrase.*

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

- ***caracteristicile populaţiei:*** *venit, structură familială, deţinerea de autovehicule, etc.;*
- ***caracteristicile teritoriului:*** *modul de utilizare al zonelor, preţul terenurilor, densitatea rezidenţială, rata de urbanizare, etc.;*
- ***accesibilitatea:*** *calitatea reţelei stradale şi rutiere, densitatea reţelei stradale şi rutiere, etc.*

Pentru determinarea numărului de deplasări generate şi atrase de fiecare zonă de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniară multiplă în cadrul căruia variabilele independente sunt *numărul de locuitori, deţinerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unităţile de învăţământ etc.* Forma funcţională a acestui model este dată în relaţia 3.1:

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

în care:

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

Calibrarea numărului de deplasări generate şi atrase de zonele de trafic se realizează utilizând date şi informaţii rezultate din anchetele în gospodării.

3.4.2. Distribuţia pe destinaţii

Modelele de repartiţie pe destinaţii sunt utilizate pentru a estima alegerile pe care le fac călătorii în stabilirea destinaţiilor, rezultând astfel matricea origine - destinaţie. Cel mai cunoscut model din această categorie este modelul gravitaţional, generat prin analogie cu *Legea atracţiei gravitaţionale a lui Newton*. Prin intermediul acestui model sunt estimate călătorii pentru fiecare pereche de zone Origine - Destinaţie (celulă din matricea O-D) pe baza potenţialelor de generare şi atragere a călătoriilor specifice fiecărei zone e trafic.

Pentru repartiţia pe destinaţii a deplasărilor estimate în etapa anterioară a fost utilizat modelul gravitaţional a cărui expresie este de forma:

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

unde:

- $g_i = \sum_j t_{ij}$ *reprezintă volumul cererii "generate" de zona i;*
- $a_j = \sum_i t_{ij}$ *reprezintă volumul cererii "atrase" de zona j;*
- $f(d_{ij})$ *este funcţia dificultăţilor întâmpinate la efectuarea deplasărilor între zonele i şi j.*

Funcţia dificultăţilor întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura şi sub denumirile de *"funcţie de impedanţă"* sau *"funcţie de rezistenţă la deplasare"* utilizată în această aplicaţie a fost o funcţie putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanţa dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuţie s-a făcut cu ajutorul informaţiilor din cadrul anchetelor în gospodării (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinaţie cu distanţa, timpul şi costurile deplasării între zonele de Origine şi Destinaţie.

3.4.3. Alegerea modală

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

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

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

Ultima categorie de atribute influenţează decisiv alegerea modală, cercetarea din domeniu dezvoltând numeroase metode de estimare care folosesc date de preferinţă declarată obţinute din anchetele de trafic.

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

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

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

unde:

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

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

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

3.4.4. Distribuţia pe itinerarii

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

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

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

- *analiza relaţiilor de trafic care solicită un anumit segment al reţelei;*
- *estimarea raportului debit/capacitate la nivelul reţelelor modale şi identificarea celor mai solicitate arce;*
- *estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O – D.*

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

- *caracteristicile reţelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce şi noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale O - D;*

- *matricele modale O - D corespunzătoare intervalului de timp de referinţă pentru care se face afectarea;*
- *principiile de afectare a cererii de transport adoptate.*

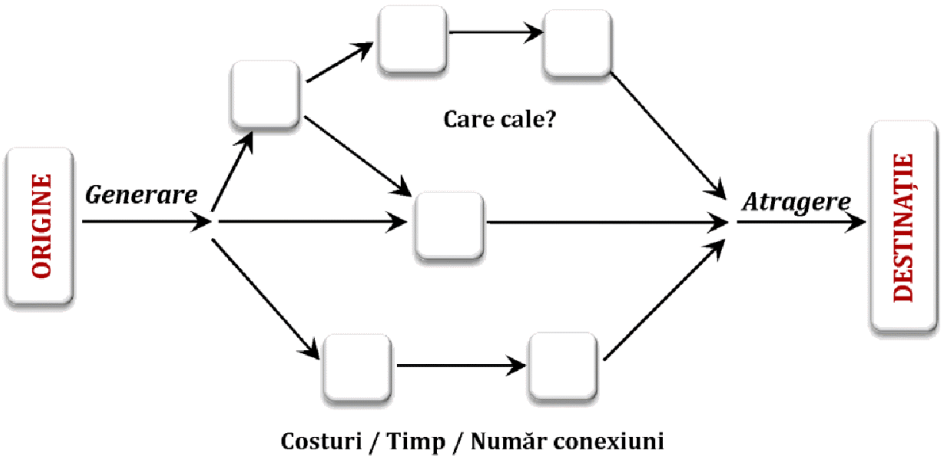


***Figura 3.16**. Principiul de afectare a călătoriilor.*

Alegerea rutei de transport este influenţată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză şi de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpi curenţi de deplasare în reţea, distanţe, costuri monetare, durate de aşteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc. Calibrarea valorilor de trafic este realizată pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 3.2.

Prin afectarea cererii de transport, obţinută prin procedeele descrise mai sus, pe reţeaua actuală de transport modelată, au fost obţinute configuraţiile fluxurilor de trafic pe ansamblul reţelei, corespunzătoare situaţiei curente.

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

- *autoturisme;*
- *vehicule uşoare de marfă;*
- *vehicule grele de marfă;*
- *vehicule etalon - autoturism;*

atât la nivel de medie zilnică anuală (MZA) (figurile 3.17 - 3.20), cât şi la nivelul orei de vârf de trafic (figurile 3.21 - 3.25). Reprezentările grafice ale fluxurilor de trafic la cele 2 niveluri orare de analiză au configuraţii asemănătoare (nu identice), însă valorile sunt semnificativ diferite (24 ore versus 1 oră). Acest fapt se poate observa din legendă. Din analiza fluxurilor de trafic reprezentate în figurile de mai jos, se observă canalizarea acestora pe principalele artere de circulaţie. Străzile cu funcţiune locală, care alimentează cartierele de locuinţe preiau volume de trafic substanţial reduse comparativ cu cele principale, motiv pentru care în reprezentarea grafică lăţimea benzilor asociate acestora nu conferă vizibilitate.

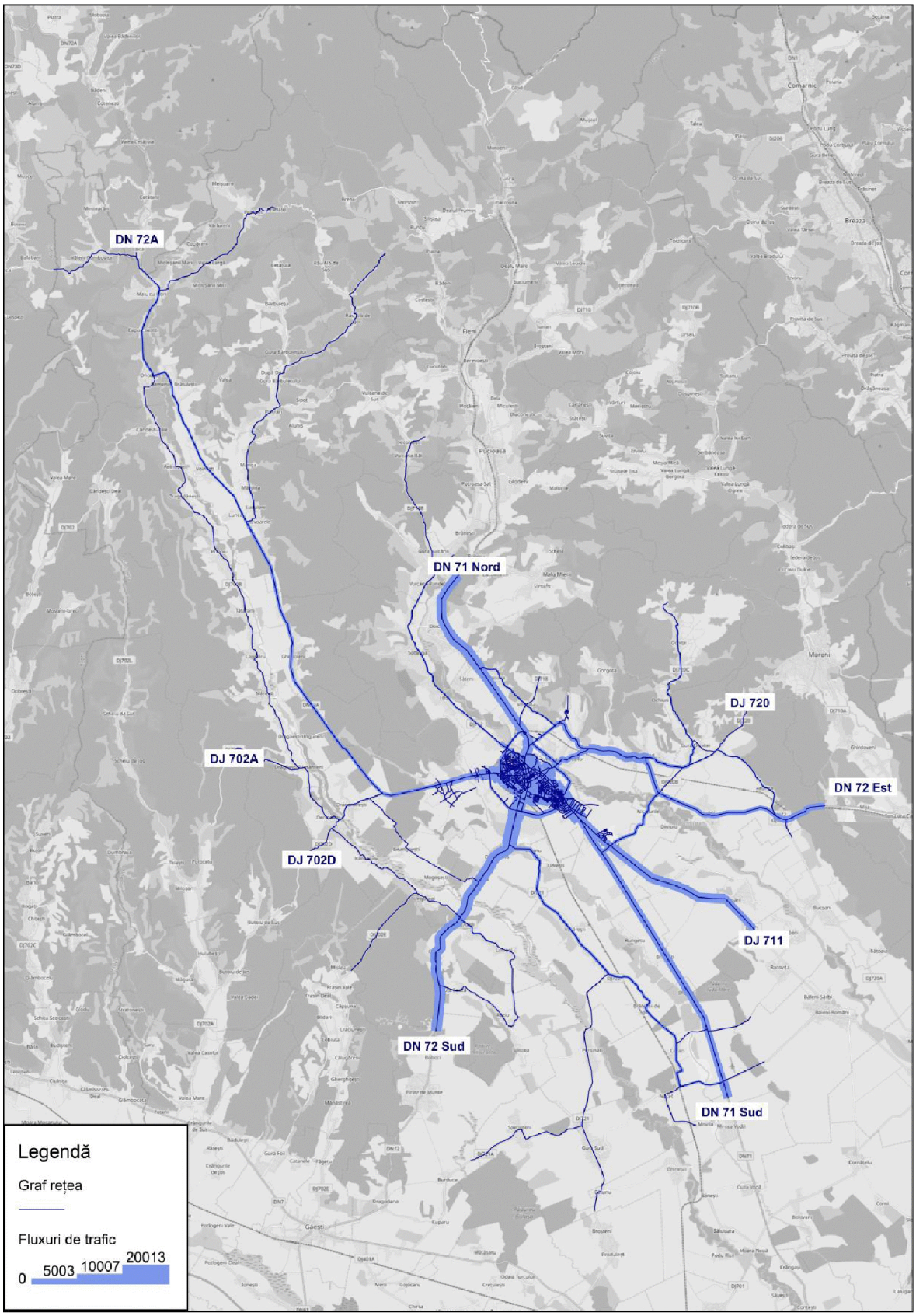


***Figura 3.17**. Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2021.*

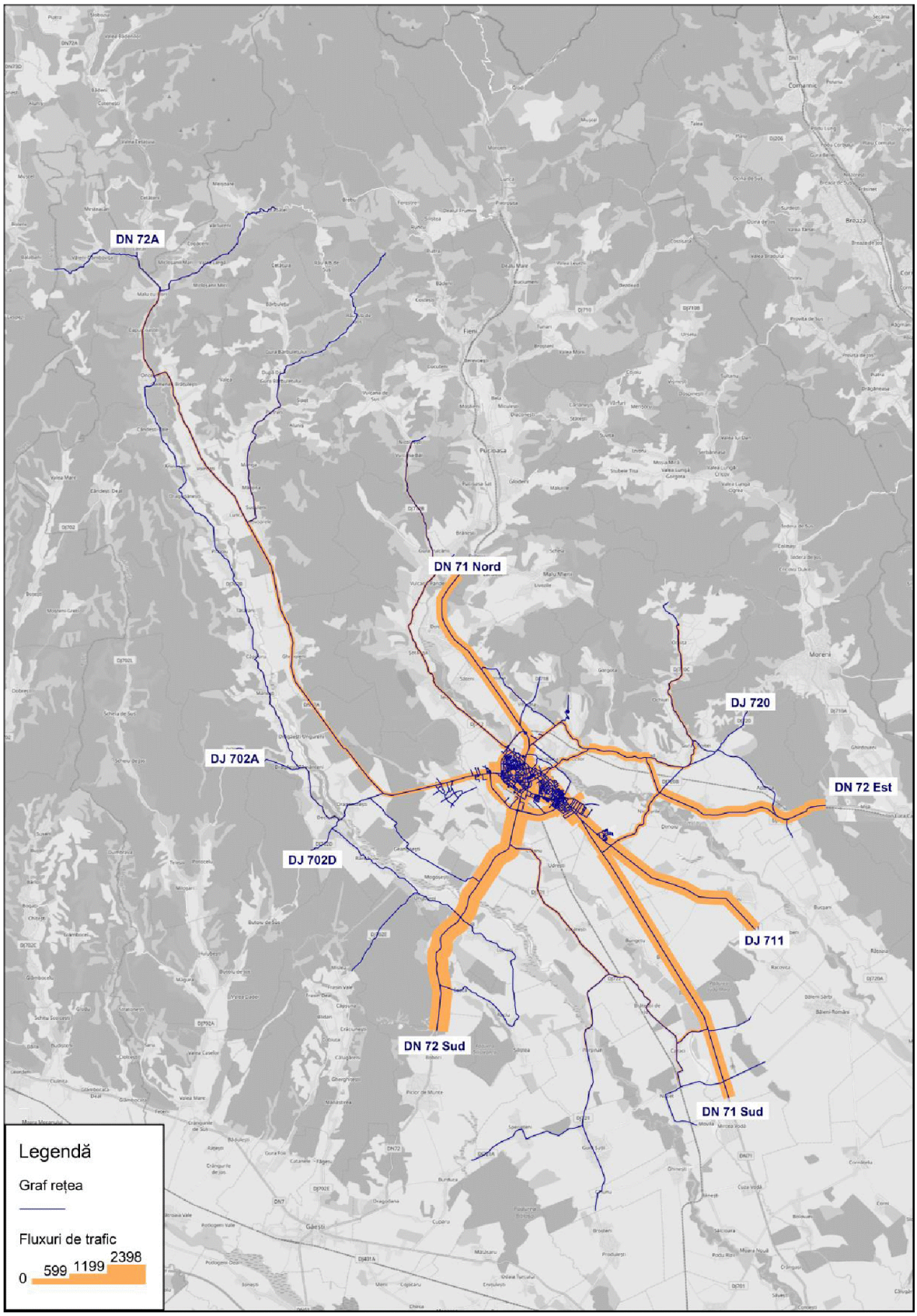


***Figura 3.18**. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, MZA 2021.*

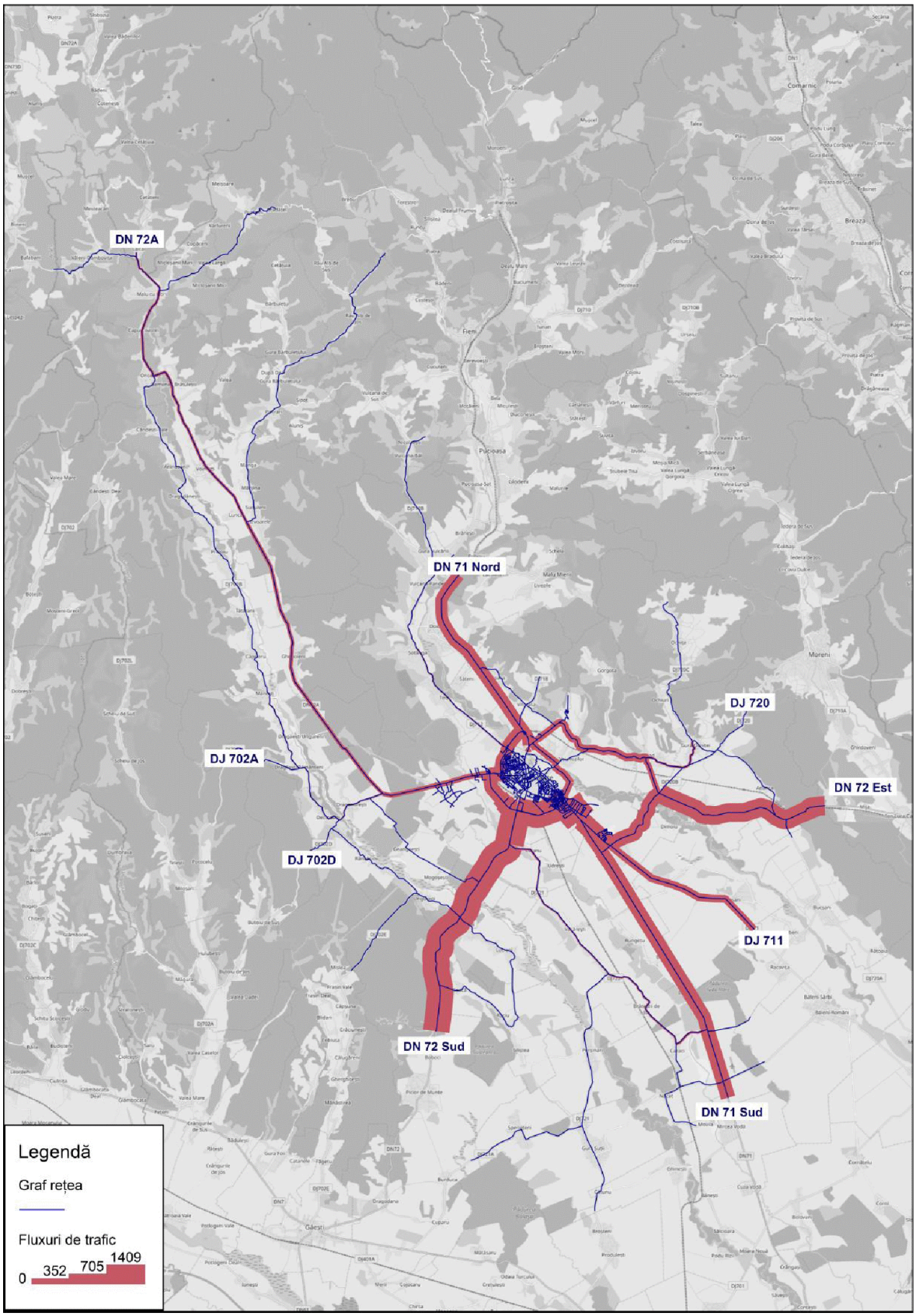


***Figura 3.19**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, MZA 2021.*

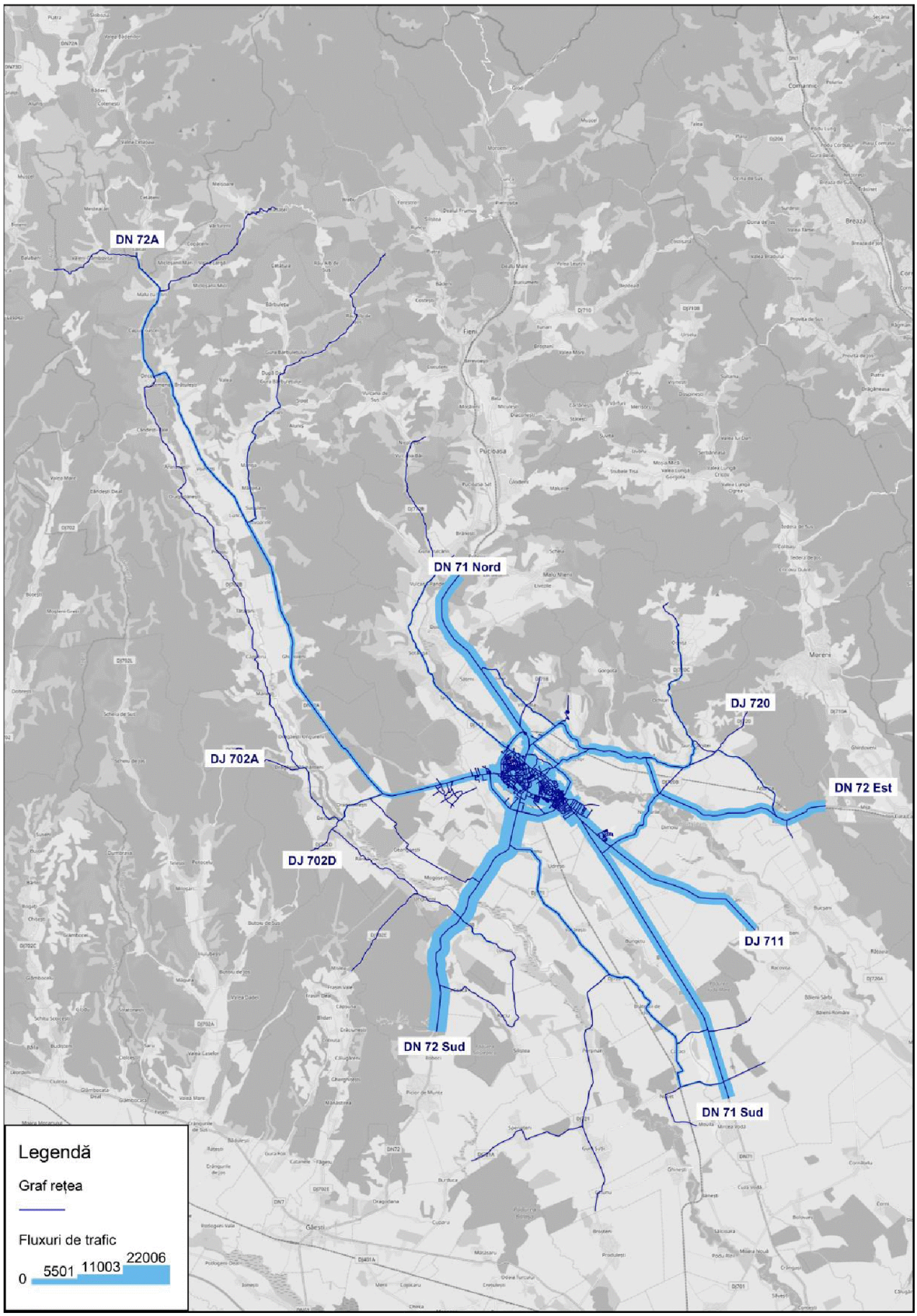


***Figura 3.20**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, MZA 2021.*

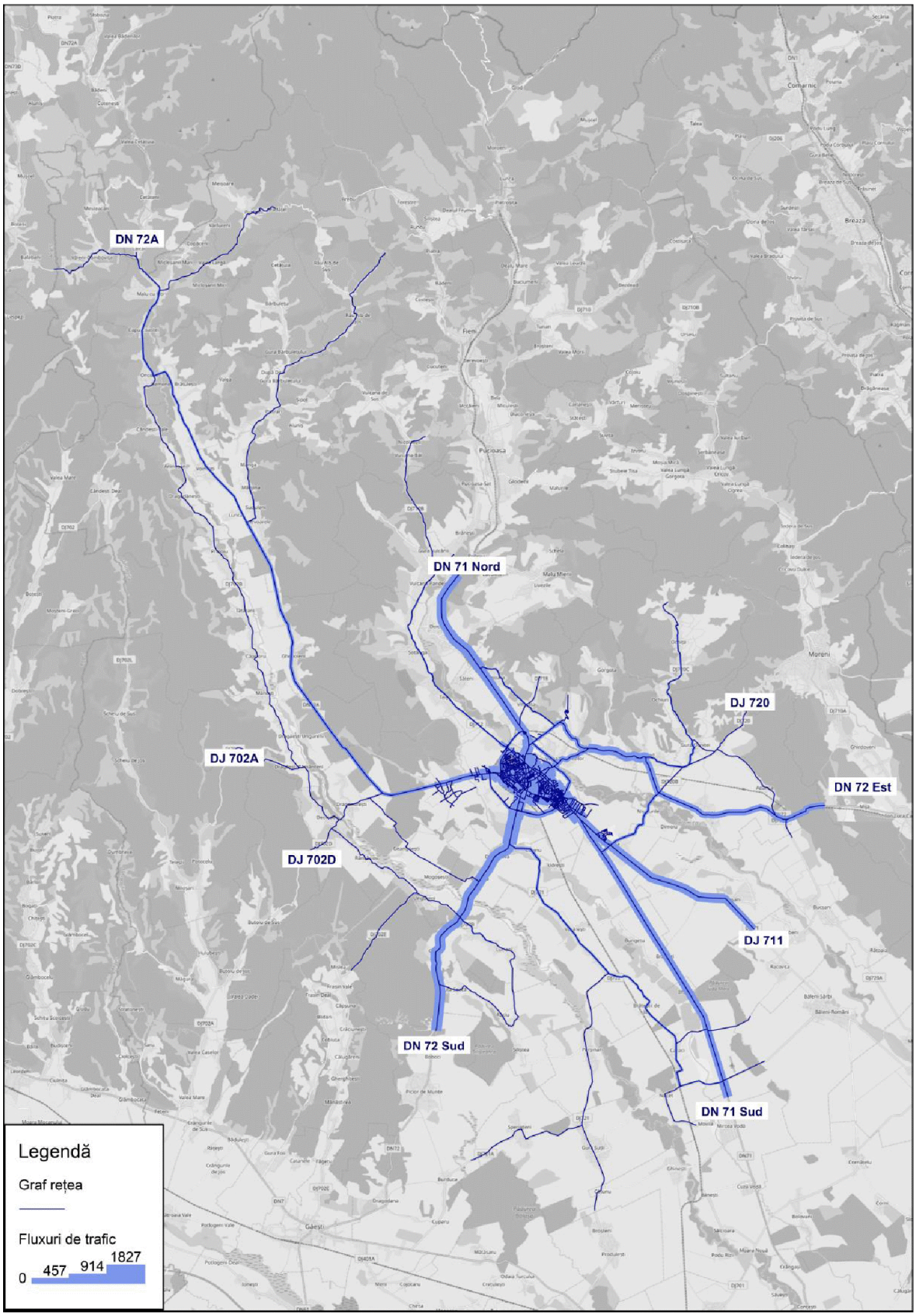


***Figura 3.21**. Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de vârf de trafic, 2021.*

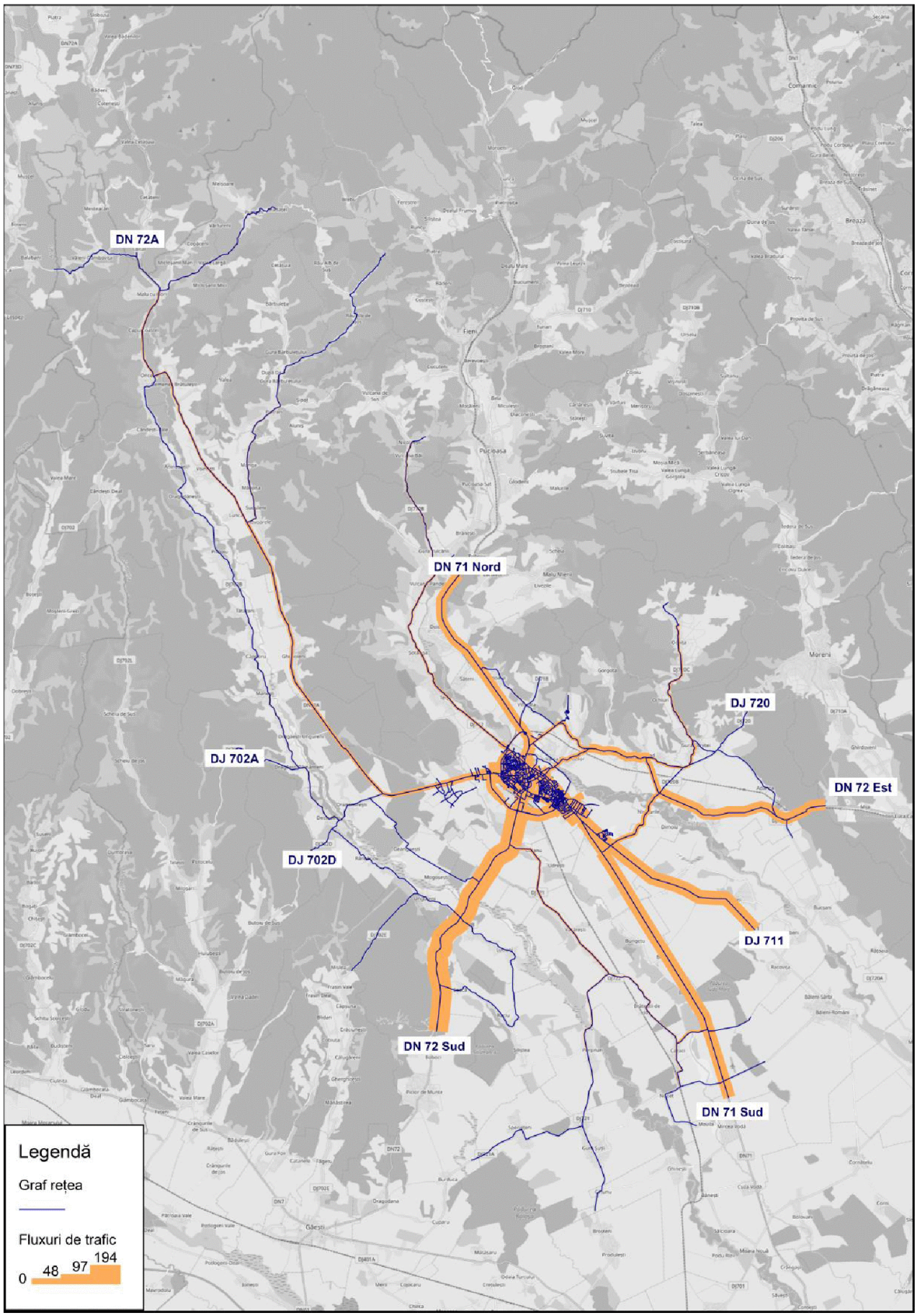


***Figura 3.22**. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, ora de vârf de trafic, 2021.*

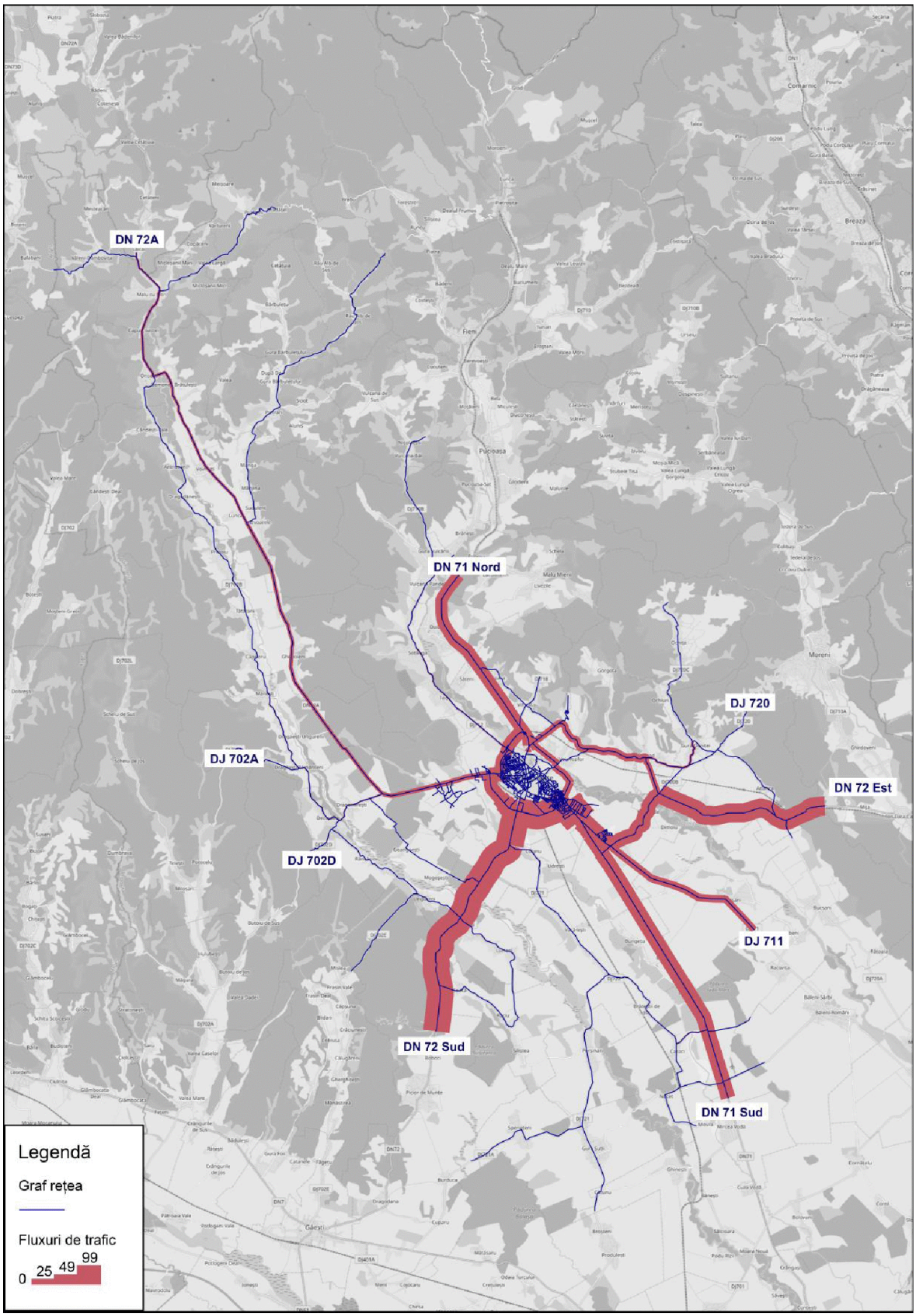


***Figura 3.23**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, ora de vârf de trafic, 2021.*

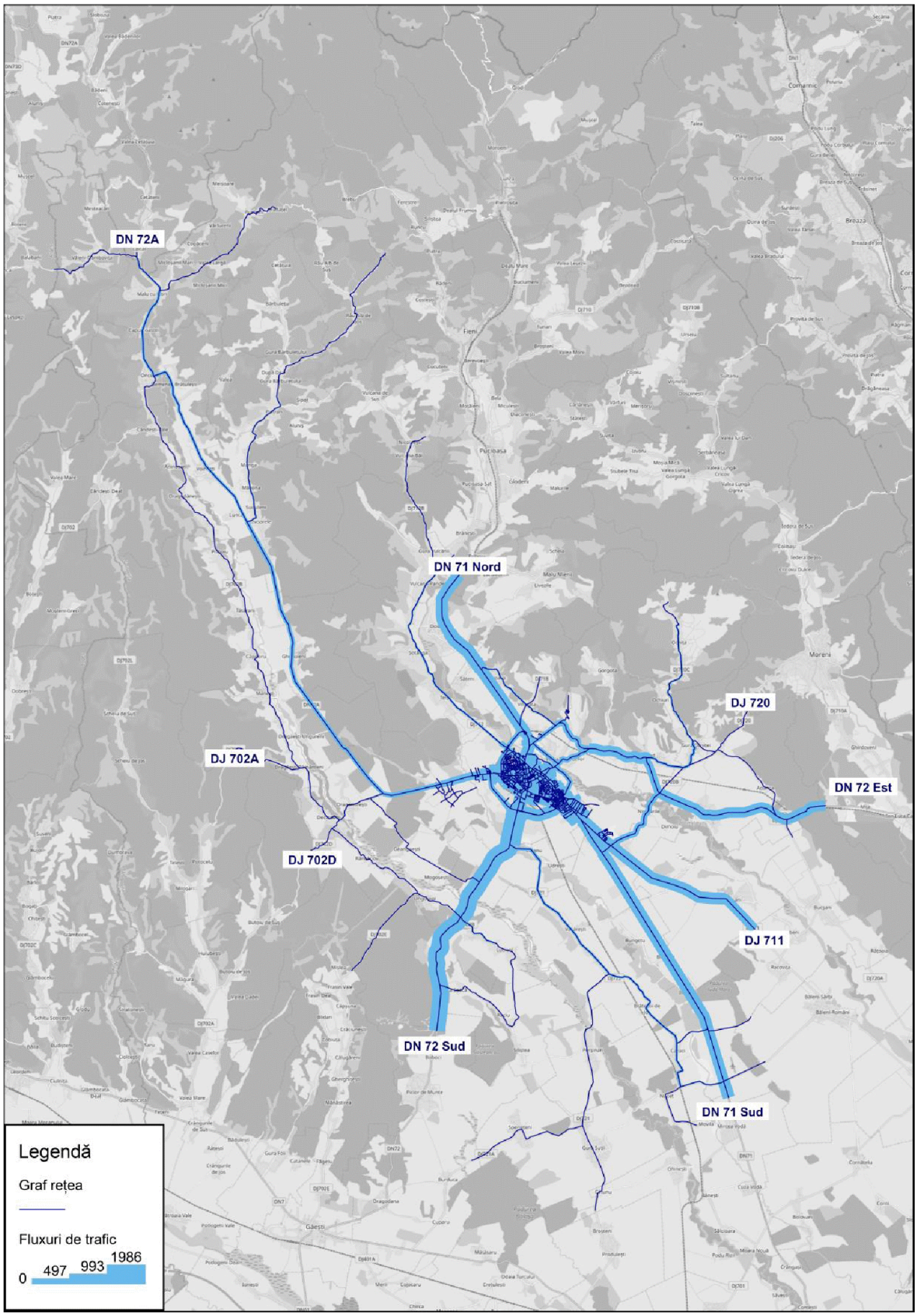


***Figura 3.24**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, ora de vârf de trafic, 2021.*

3.5. Calibrarea și validarea datelor

Concordanţa dintre datele de trafic obţinute în urma modelării fizico-matematice şi datele înregistrate în urma anchetelor de trafic este evidenţiată de rezultatul funcţiei *GEH Statistic* (de la numele descoperitorului acesteia, ***Geoffrey E. Havers***), funcţie statistică utilizată pentru analiza traficului începând cu anul 1970. Expresia acestei funcţii este:

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

în care:

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

Interpretarea rezultatelor obţinute în urma aplicării funcţiei GEH pentru valorile fluxurilor de trafic sunt următoarele:

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

Prin compararea valorilor de trafic măsurate şi modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule uşoare de marfă şi vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat pentru ZUF Târgoviște s-au obţinut valori ale funcţiei GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurile, fapt care confirmă valabilitatea modelului (tabelul 3.3).

***Tabelul 3.3**. Rezultatele testului de concordanţă GEH între valorile modelate şi cele măsurate.*

Nr. post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
21	13578	670	0	13221	782	0	3.08	4.16	N.A.
22	13412	710	0	13195	726	0	1.88	0.60	N.A.
31	9584	710	0	9405	702	0	1.84	0.30	N.A.
32	6947	701	0	7178	706	0	2.75	0.19	N.A.
41	7552	1492	432	7953	1495	482	4.55	0.08	2.34

Nr. post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
42	7356	1334	487	7540	1336	528	2.13	0.05	1.82
61	9210	869	294	9109	797	305	1.06	2.49	0.64
62	9621	900	251	9416	845	288	2.10	1.86	2.25
71	10661	836	19	10178	838	3	4.73	0.07	4.82
72	11624	649	12	11096	679	0	4.95	1.16	4.90
73	6708	743	18	6374	736	5	4.13	0.26	3.83
74	4645	445	18	4522	439	3	1.82	0.29	4.63
81	8464	688	0	8061	681	0	4.43	0.27	N.A.
82	9438	404	0	9868	394	0	4.38	0.50	N.A.
83	9941	1078	0	9643	1056	0	3.01	0.67	N.A.

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

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

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

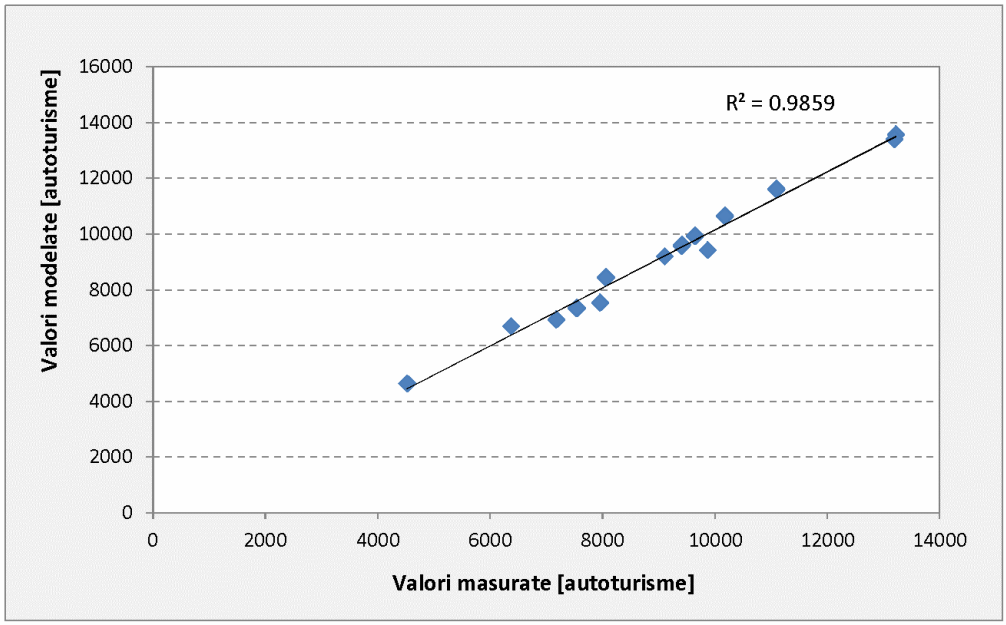


***Figura 3.25**. Rezultatele analizei afectării, autoturisme.*

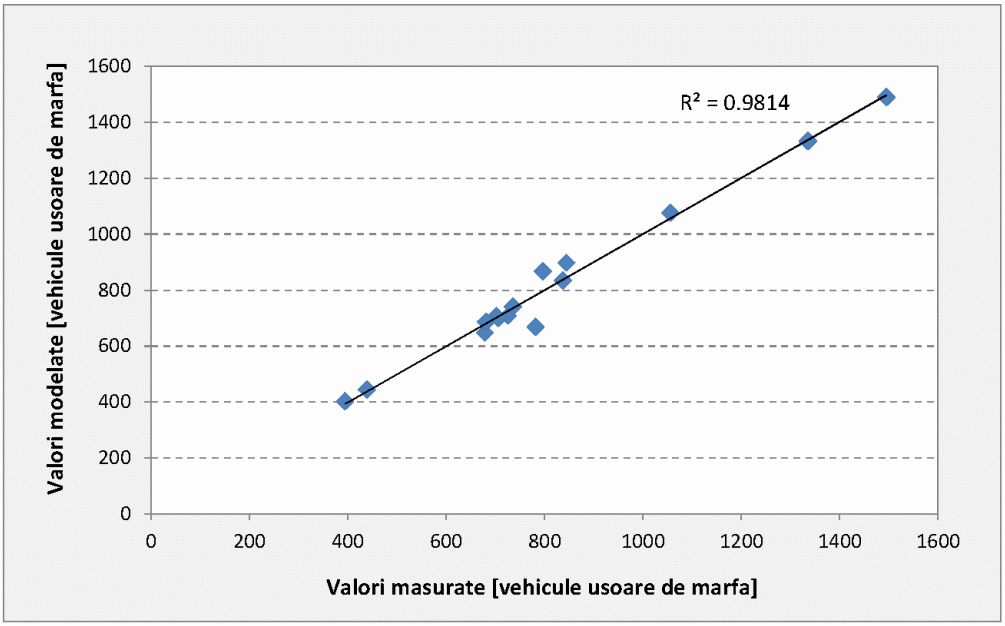


***Figura 3.26**. Rezultatele analizei afectării, autovehicule ușoare de marfă.*

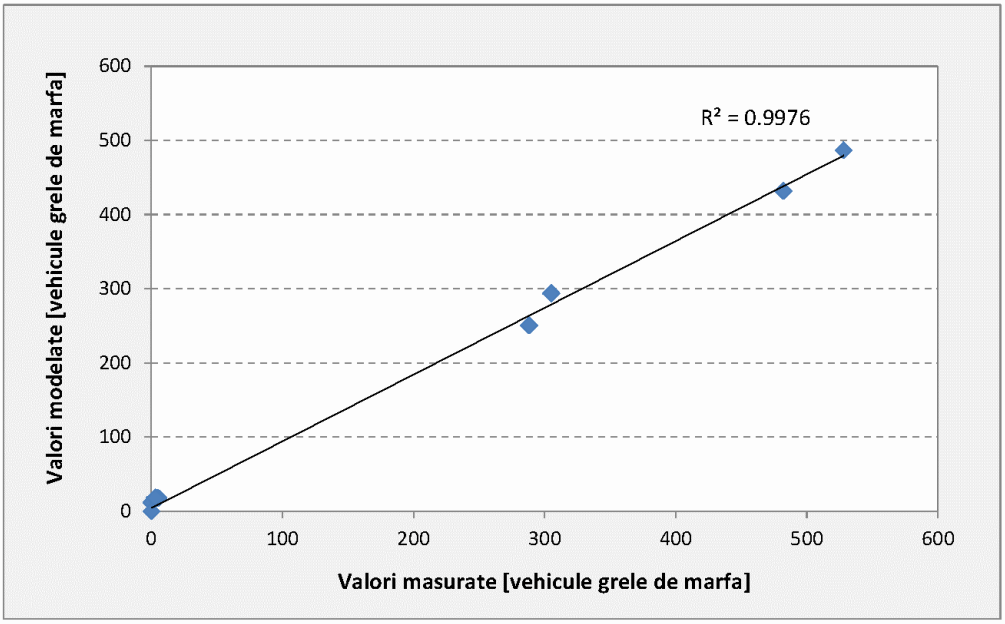


***Figura 3.27**. Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă.*

Datele de trafic modelate, care au fost utilizate în relațiile de calcul de mai sus, prin care s-a demonstrat validitatea modelului, au rezultat în urma unor proceduri de calibrare, în cadrul cărora valorile parametrilor modelului (variabile dependente) au fost ajustate în funcție de datele specifice arealului de analiză (comportament de deplasare, valori ale fluxurilor de trafic). Datele de trafic utilizate în calibrarea modelului au fost cele înregistrate în posturile de anchetă 1, 5, 9-15 (figurile 3.4 și 3.5) și cele aferente drumurilor naționale și județene din ZUF, care au fost înregistrate cu ocazia recensământului general

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

Datele de trafic utilizate în validarea modelului au fost cele înregistrate în posturile 2, 3, 4, 6, 7 și 8 (tabelul 3.3), amplasate conform figurilor 3.4 și 3.5 în puncte diferite ale rețelei comparativ cu punctele în care au fost amplasate posturile de anchetă în care au fost culese date care au stat la baza procesului de calibrare.

3.6. Prognoze

Fluxurile de trafic de perspectivă se obţin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată la orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza şi oferta de transport materializată prin reţeaua de transport prognozată la acelaşi orizont de timp (figura 3.28). Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cadrul prezentului studiu este necesară estimarea fluxurilor de trafic la orizontul de prognoză 2030.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoaşterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate reţelei de transport existente. Aceste valori ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin înregistrari manuale sau automate, fie aplicând modele matematice.

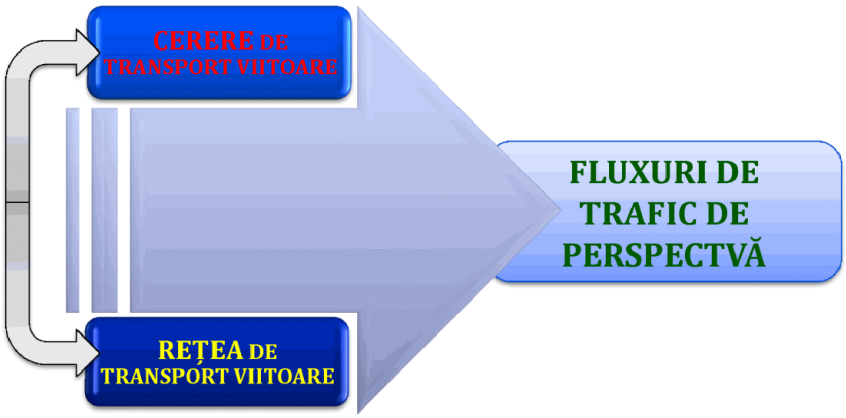


Figura 3.28. *Obținerea fluxurilor de trafic de perspectivă.*

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

Prognoza principalilor parametri socio-economici şi demografici cu influenţă semnificativă asupra nevoii de mobilitate a fost realizată pe baza datelor publicate de instituţiile specializate (Comisia Naţioală de Prognoză, Institutul Naţional de Statistică, Eurostat), datelor prognozate sau datelor istorice din care reies tendinţe de evoluţie.

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

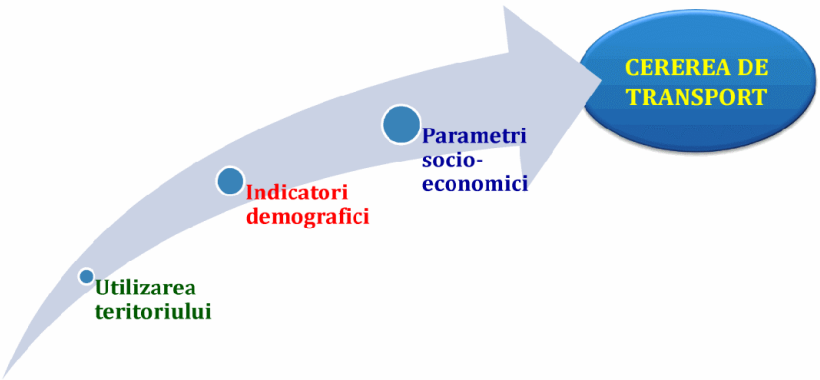


Figura 3.29. *Prognoza cererii de transport – proces.*

→ *Produsul Intern Brut (PIB) județean*

Tendinţa de evoluţie a indicatorului analizat până în anul 2030 este reprezentată grafic în figura 3.30.

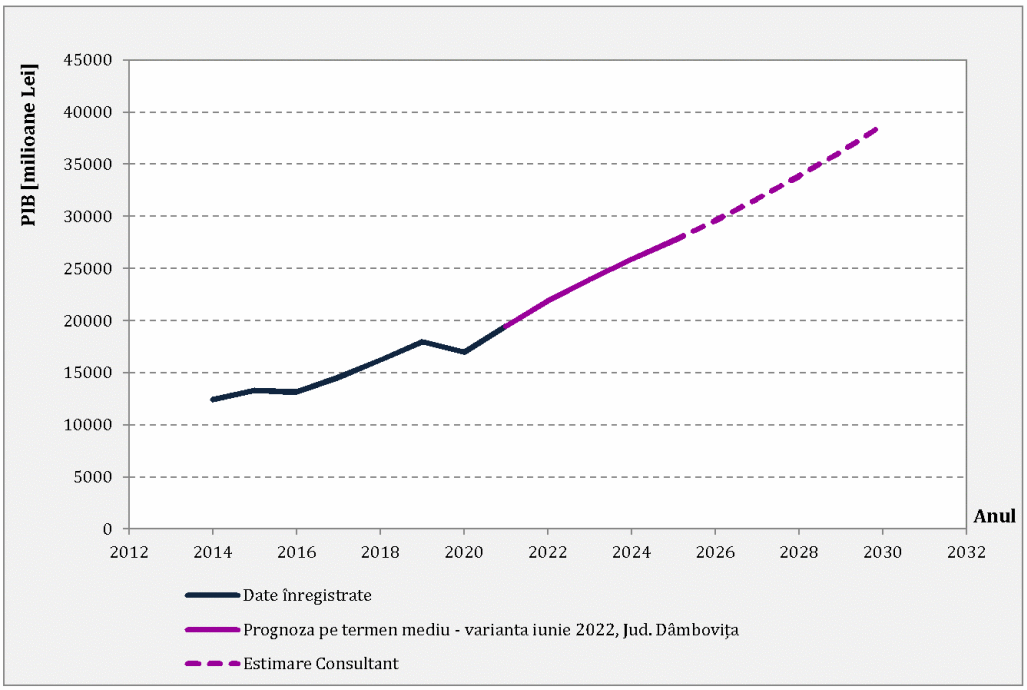


Figura 3.30. *Prognoza PIB al județului Dâmbovița.*
Sursa: Comisia Națională de Strategie și Prognoză.

Periodic, Comisia Naţională de Prognoză elaborează prognoze privind dezvoltarea economico-socială a României pe termen scurt, mediu şi lung, în corelare cu prevederile Programului de guvernare, a strategiilor naţionale, sectoriale şi regionale, precum şi pe baza tendinţelor din economia naţională şi cea mondială.

În cadrul acestui studiu au fost utilizate cele mai recente tendinţe de evoluţie pe termen lung şi mediu ale PIB aferent județului Dâmbovița. Prognoza cea mai recentă, pe termen mediu ("Proiecţia principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2021-2025") prevede evoluţia PIB-ului numai până în anul 2025. Având la bază aceste date, s-a estimat tendinţa de evoluţie a indicatorului analizat până în anul 2030.

Pe baza datelor prognozate s-au determinat valorile coeficientului global de variație a indicatorului PIB în perioada 2021-2030, de 1,77.

→ *Numărul de locuitori la nivelul arealului studiat*

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

Reprezentarea grafică a valorilor prognozate este realizată în figura 3.31. Se observă că tendința de variație a numărului de locuitori din Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște este una descrescătoare.

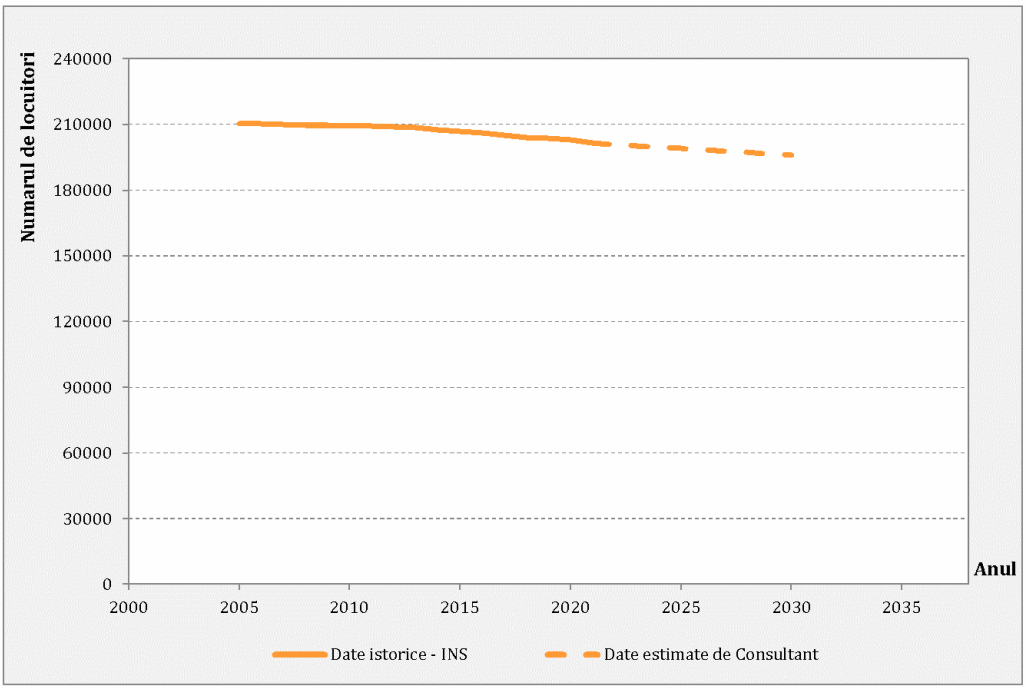


Figura 3.31. *Prognoza numărului de locuitori – ZUF Târgoviște.*
Sursa datelor: INS Tempo On-line.

Pentru analiza nevoilor viitoare de mobilitate s-a avut în vedere şi estimarea evoluţiei numărului de locuitori rezidenţi la nivelul unităţilor administratic teritoriale care fac parte din ZUF Târgoviște. Astfel, având ca bază numărul de locuitori înregistrați în arealul de studiu în anul 2021 (201.634 locuitori, conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică, TEMPO-Online), s-a estimat valoarea acestui indicator demografic la nivelul anului 2030: 196.200 locuitori.

→ *Indicele de motorizare la nivelul arealului studiat*

Indicele de motorizare constituie unul dintre factorii care influenţează direct numărul de deplasări generate la nivelul unei zone de studiu. Valorile acestui indicator sunt strâns corelate cu cele ale PIB. Având în vedere tendinţa de variaţie a indicelui de motorizare determinată pe baza valorilor istorice, prognoza PIB județean tratată mai sus (figura 3.30) şi politica internaţională de reducere a gradului de utilizare a transportului individual, s-au estimat valorile anuale ale indicelui de motorizare până la orizontul de prognoză 2030 (figura 3.32). Astfel, în anul 2030 este estimată o valoare medie de 362 autoturisme / 1000 locuitori.

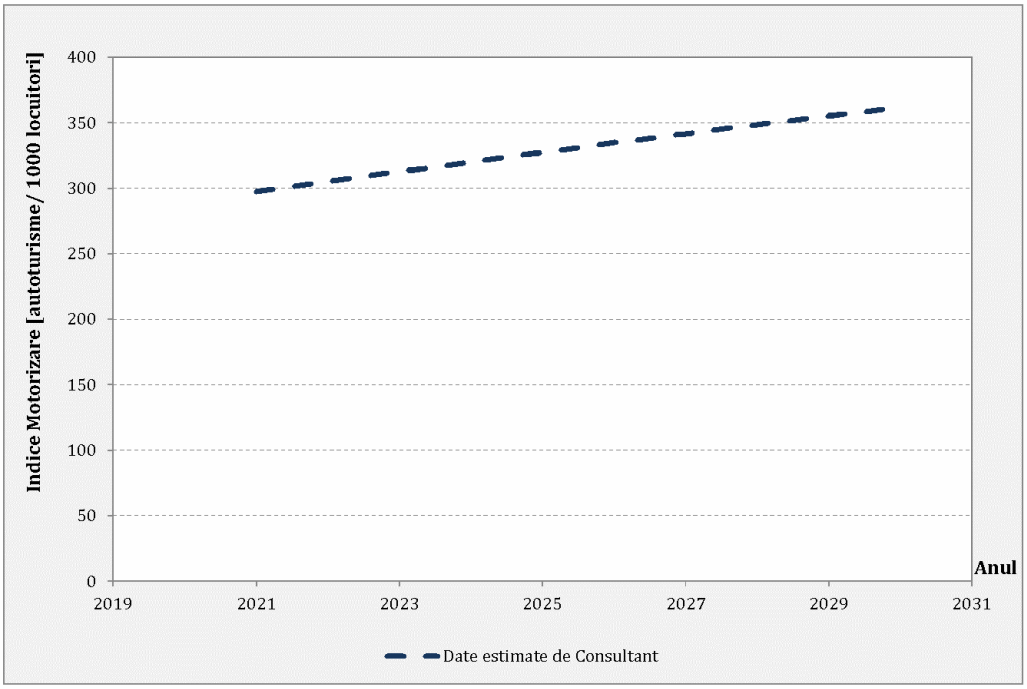


Figura 3.32. *Prognoza indicelui de motorizare – ZUF Târgoviște.*

→ *Variația traficului la nivel naţional*

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

CNAIR contorizează vehiculele care utilizează drumurile publice la interval de 5 ani.

În cadrul acestui studiu, pentru estimarea nevoii de mobilitate viitoare s-au considerat coeficienţii de variaţie a traficului pentru perioada 2021-2030, pe categorii de vehicule.

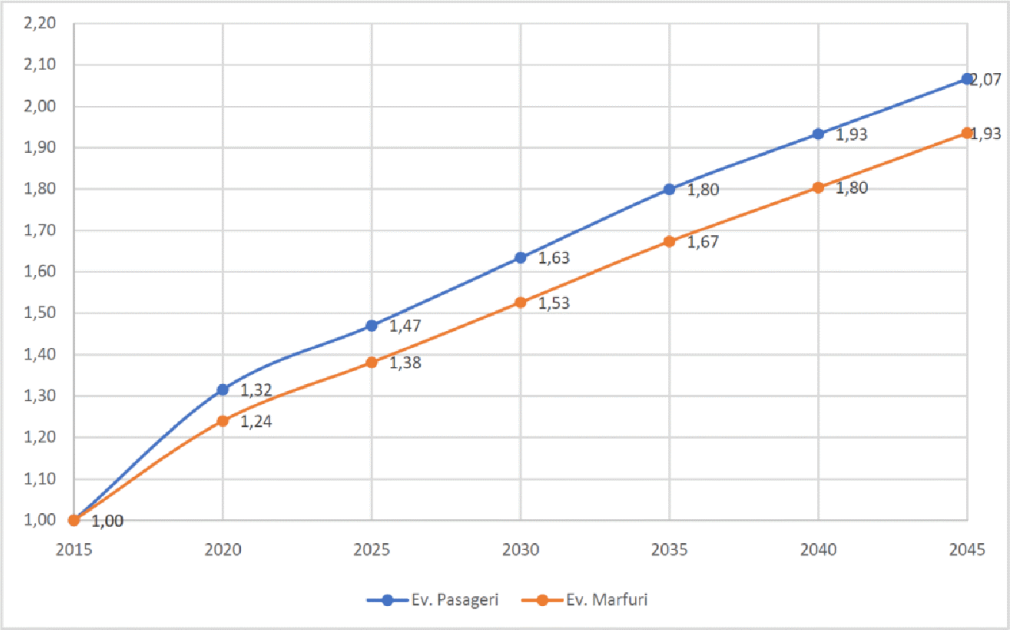


Figura 3.33. *Coeficienţii de variaţie a traficului. Sursa: CESTRIN 2018.*

Luând în considerare prognoza indicatorilor socio-economici şi demografici descrişi anterior, a fost realizată prognoza cererii de transport pentru persoane şi mărfuri la nivelul anului 2030.

Scenariul de mobilitate de referinţă specific perioadei de analiză 2022-2030, denumit în continuare scenariul *"A face minim"*, evidenţiază rezultatul interacţiunii dintre cererea de transport prognozată şi reţeaua de transport de perspectivă care ia în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate (adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport, unde este cazul), proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autorităţile locale sau centrale din cadrul ZUF Târgoviște, după cum urmează:

UAT Municipiul Târgoviște

- *Amenajare, modernizare și reabilitare parcări din Municipiul Târgoviște aferente străzilor: Diaconu Coresi, Virgil Drăghiceanu și I. C. Visarion (parcare Primărie)*

  Obiectivul specific în care se încadrează proiectul este: *Modernizare și reabilitare parcări în Municipiul Târgoviște.*

  Intervențiile propuse în cadrul proiectului sunt:

  → *Parcare str. Diaconu Coresi:* Suprafața totală amenajată 5.816,22 mp (suprafață carosabilă 3.773,5 mp, suprafață spațiu verde 1.242,52 mp și suprafață trotuare 800,2 mp);

→ *Parcare str. Virgil Drăghiceanu (9 Mai):* Suprafața totală amenajată 1.288,66 mp (suprafață carosabilă 1.116,36 mp, suprafață spațiu verde 66,8 mp și suprafață trotuare 105,5 mp);

→ *Parcare Str. I. C. Visarion (Dr. Marinoiu/ Parcare Primărie):* Suprafața totală amenajată 387 mp (suprafață carosabilă 325,08 mp, suprafață spațiu verde 61,92 mp).

Valoarea totală a proiectului este de 2.752.157,4 lei. Implementarea proiectului este finanțată din bugetul local.

Perioada de implementare: 2022-2023.

Beneficiar: UAT Municipiul Târgoviște.

- *Reabilitare și modernizare străzi ZUM 1 – Cartier Prepeleac: Str. Oltului, Str. Ion Neculce, Str. Fructelor și Str. Luceafărului*

  Obiectivul specific în care se încadrează proiectul este: *Creșterea calității vieții și a gradului de confort prin reabilitarea infrastructurii urbane degradate și asigurarea unei infrastructuri urbane moderne și durabile în teritoriul SDL.*

  Intervenții:

  → *Lucrări de drum:*

  – supralărgirile și supraînălțările drumului în curbe vor fi analizate și verificate, în cazul în care se constată că vor fi necorespunzătoare, vor fi aduse la valorile necesare avându-se în vedere limitarea profilului transversal de către proprietățile adiacente;

  – realizarea unei structuri rutiere noi, alcătuită din strat de formă din nisip de 7 cm, 30 cm strat din balast, 20 cm strat de piatră spartă și 2 straturi din mixturi asfaltice (strat de binder de 6 cm grosime și strat de uzură din beton asfaltic de 4 cm grosime).

  → *Lucrări la trotuare:*

  – executarea de trotuare în conformitate cu normativele în vigoare aferente categoriei de importanță a drumului și în funcție de lucrările deja existente;

  – amenajarea trecerilor de pietoni astfel încât să poată fi utilizate de către persoanele cu handicap, în conformitate cu Normativul indicativ NP 051-2001, aprobat prin Ordinul nr. 649/2011.

  → *Lucrări la dispozitivele de scurgere a apelor:*

  – crearea unui sistem funcțional de colectare și evacuare a apelor pluviale printr-o rețea de canalizare pluvială.

→ *Marcaje rutiere:*

- reglementarea circulației prin idicatoare și marcaje rutiere;
- realizarea marcajelor rutiere conform cu traseul drumului (cu elementele geometrice ale acestuia).

Valoarea totală a proiectului este de 3.721.677,17 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

Beneficiar: UAT Municipiul Târgoviște.

- *Modernizare și reabilitare drumuri de interes local în Municipiul Târgoviște – lot 3 (Str. Prof. Constantin Manolescu, Str. Prof. Victor Oprescu, Str. Laura Stoica, Str. Scriitor Matei Alexandrescu, Str. Cronicarilor, Str. Calafat, Str. Stejarilor)*

Pentru străzile care în situația actuală au structură rutieră de capacitate portantă corespunzatoare – Str. Constantin Manolescu, Str. Matei Alexandrescu, Str. Laura Stoica, se va folosi structură existentă. Pentru Str. Victor Oprescu se vor realiza reparații ale dalelor de beton afectate și lărgirea străzii.

Valoarea totală a proiectului este de 3.265.242,68 lei (fără TVA). Finanțarea proiectului este realizată din bugetul local.

Beneficiar: UAT Municipiul Târgoviște.

- *Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesare transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște*

Obiectivul general al proiectului este reprezentat de asigurarea unui serviciu eficient de transport public de călători și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO_2 din transport.

Obiectivele specifice ale proiectului sunt următoarele:

OS.1: Reducerea până în anul 2024 a emisiilor de CO_2 în zona ce face obiectul investiției cu 38.2% ca urmare a reducerii utilizării autoturismelor cu 14.98% prin creșterea utilizării transportului public în comun (ca urmare a înființării de benzi dedicate/ benzi separate transportului public de persoane, introducerii în transportul în comun a 28 de autobuze hibride de capacitate normală (12m);

OS.2: Creșterea până în anul 2024 a numărului de utilizatori ai transportului în comun în Municipiul Târgoviște cu 82.5% ca urmare a realizării unor

măsuri destinate încurajării utilizării transportului alternativ, respectiv construirea a 3 stații de capăt și modernizarea a 28 de stații de transport public în comun și achiziționarea a 28 de autobuze hibrid;

OS.3: Reducerea până în anul 2024 a deplasărilor cu autoturismul personal cu 14,98% ca urmare a implementării unor măsuri destinate eficientizării și încurajării utilizării transportului public local de persoane (achiziția de autobuze hibride, construirea autobazei pentru gararea mijloacelor de transport);

OS.4: Îmbunătățirea spațiului urban prin asigurarea modernizării spațiului verde 2.240 mp, plantarea a 48 arbori cu grad ridicat de retenție CO_2, instalarea de mobilier urban în aria de implementare, până în anul 2024;

OS.5: Cresterea până în anul 2024 a numărului de utilizatori ai traseelor pietonale cu 4.8% ca urmare a realizării a 6,118 km de trotuare modernizate și instalarea la nivelul ariei de implementare a 95 de bucăți rasteluri de biciclete în vederea încurajării utilizării modurilor nemotorizate de transport public.

Intervențiile propuse sunt:

- Modernizare B-dul Regele Carol de la intersecția cu B-dul Mircea cel Bătrân până la intersecția cu Str. Gării;
- Modernizare Str. Lt. Stancu Ion de la intersecția cu Str. Arsenalului până la intersecția cu B-dul I. C. Brătianu;
- Modernizare B-dul Mircea cel Bătrân de la intersecția cu Str. Colonel Bălțărețu până la intersecția cu B-dul Calea Domnească;
- Modernizare Str. Gării de la intersecția cu B-dul Unirii până la intersecția cu B-dul Regele Carol.
- Reabilitarea pasajului peste CF amplasat pe Șoseaua Găești (DN 72 – km 26+825);
- Realizarea unui pod nou peste canalul de derivație Ialomița – Ilfov.

În cadrul proiectului au fost achiziționate un număr de 28 autobuze care operează pe raza Municipiului Târgoviște prin intermediul societății Servicii Publice Municipale.

Valoarea totală a proiectului este de 122.743.134,13 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiţii 4.1.

Perioada de implementare: 2016-2023.

Beneficiar: UAT Municipiul Târgoviște.

- *Completarea parcului auto din Municipiul Târgoviște prin achiziționarea de vehicule ecologice destinate transportului public urban*

  Obiectivul general al proiectului este reprezentat de asigurarea unui serviciu eficient de transport public de călători și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO_2 din transport.

  Obiectivele specifice ale proiectului sunt următoarele:

  OS.1: Reducerea până în anul 2022 emisiilor de CO_2 în zona ce face obiectul investiției cu 38.2% ca urmare a reducerii utilizării autoturismelor și introducerea în transportul în comun a 12 autobuze hibrid;

  OS.2: Creșterea până în anul 2022 a numărului de utilizatori a transportului în comun în Municipiul Târgoviște cu 82.5% ca urmare a realizării unor măsuri destinate încurajării utilizării transportului alternativ, respectiv achiziția de autobuze hibrid și implementarea unui sistem informatic pentru managementul flotei (STI), inclusiv unui sistem e-ticketing.

  Prin proiect s-au achiziționat și introdus în circulație a 12 vehicule de transport public ecologice ce vor conduce la îmbunătățirea și modernizarea transportului public de călători în Municipiul Târgoviște și reducerea impactului asupra mediului.

  Valoarea totală a proiectului este de 40.310.356,77 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4.1.

  Perioada de implementare: 2016-2023.

  Beneficiar: UAT Municipiul Târgoviște.

- *Amenajarea unor sensuri giratorii pe strada Laminorului din Municipiul Târgoviște*

  Obiectivul general al proiectului îl constituie dezvoltarea serviciilor de bază pentru populația din Municipiul Târgoviște prin asigurarea unor condiții optime de transport, contribuind la creșterea gradului de civilizație, la înfrumusețarea orașului și la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din întreg municipiul prin fluidizarea traficului.

  Se urmărește îmbunătățirea accesului la căile principale de transport, creșterea mobilității pe arterele rutiere principale, facilitarea legăturilor de la nivelul rețelei principale de străzi cu rețeaua de drumuri adiacentă municipiului,

reducerea timpului și costurilor de transport mărfuri și călători, îmbunătățirea siguranței rutiere la nivelul semnalizării orizontale și verticale.

La intersecțiile dintre Str. Ilfovului - Str. Laminorului și Calea Câmpulung - Str. Laminorului se vor executa sensuri giratorii în conformitate cu normativele în vigoare. Sensurile giratorii vor fi amenajate cu plante decorative, gazon și vor fi prevăzute cu sistem de aspersie automatizată, în funcție de utilitățile existente în zonă și sistem de semnalizare luminoasă, pentru o mai bună vizibilitate pe timp de noapte sau de ceață.

Valoarea totală a proiectului este de 1.000.000 lei. Finanțarea este asigurată din bugetul local.

Perioada de implementare: 2022-2023.

Beneficiar: UAT Municipiul Târgoviște.

UAT Comuna Doicești

- *Parcări și stații bus în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița*

  Proiectul constă în realizeazarea de stații de autobuz, locuri de parcare, șanțuri, trotuar pietonal, alei carosabile, lărgirea unui podeț și lărgirea părții carosabile. Investiția se realizează pe Str. Constantin Brâncoveanu, Str. Coloniei și Str. Bărbătești din Comuna Doicești.

  Valoarea totală a proiectului este de 604.028,54 lei. Finanțarea este asigurată din bugetul local.

  Perioada de implementare: 2022-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Doicești.

- *Modernizare străzi în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița*

  Prin proiect se urmărește modernizarea următoarelor sectoare de infrastructură: Str. Poienței, Aleea Sinaia, Str. Dealului, Str. Valea Bradului, Drum vicinal 2, pe o lungime totală de 913 m.

  Valoarea totală a proiectului este de 1.749.210,44 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare din bugetul de stat și din bugetul local.

  Perioada de implementare: 2022-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Doicești.

- *Modernizare drumuri de interes local în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița*

  Prin proiect se urmărește modernizarea următoarelor sectoare de infrastructură: Str. Constantin Brâncoveanu, Str. Bărbătești, Str. Coloniei, Str. Liliacului, Str. Liniștei, Str. Gării, pe o lungime totala de 3664 m.

Valoarea totală a proiectului este de 3.239.344.45 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programul Județean de Dezvoltare Locală Dâmbovița și din bugetul local.

Perioada de implementare: 2022-2023.

Beneficiar: UAT Comuna Doicești.

- *Construire trotuare pe str. Constantin Brâncoveanu în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița*

  Proiectul constă în executarea a 6246 ml de trotuare cu lățimea de 1,20 m pe Str. Constantin Brâncoveanu din Comuna Doicești.

  Valoarea totală a proiectului este de 1.577.097,86 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programul Județean de Dezvoltare Locală Dâmbovița și din bugetul local.

  Perioada de implementare: 2022-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Doicești.

UAT Comuna Lucieni

- *Stații de reincărcare pentru vehicule electrice în Comuna Lucieni, Județul Dâmbovița*

  Proiectul constă în dezvoltarea infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică pentru îmbunătățirea calității mediului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin stimularea utilizării vehiculelor electrice. Se vor monta și amenaja două stații de reîncărcare cu câte 2 spații de parcare aferente.

  Valoarea totală a proiectului este de 582.898,03 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare de la Administrația Fondului pentru Mediu - Programul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice.

  Perioada de implementare: 2022-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Lucieni.

UAT Comuna Malu cu Flori

- *Asfaltare drumuri locale satul Micloșanii Mari, în Comuna Malu cu Flori, Județul Dâmbovița*

  Drumurile ce fac obiectul acestei investiţii au o lungime de 4 km. Principalul avantaj obţinut în urma realizării proiectului este îmbunătăţirea condiţiilor de

viaţă la nivelul Localităţii Malu cu Flori, prin mărirea fluidităţii traficului, creşterea nivelului de siguranţă a cetăţenilor şi protecţia infrastructurii. Astfel, se creează două mari avantaje: siguranţă în infrastructură şi evoluţie socio-economică. Necesitatea investiţiei este de maximă urgenţă, datorită faptului că este singurul sat din comună cu drumuri neasfaltate.

Valoarea totală a proiectului este de 4.436.639 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare din fondurile alocate de Consiliul Județean Dâmbovița – 50% din valoarea totală a investiției.

Perioada de implementare: 2021-2024.

Beneficiar: UAT Comuna Malu cu Flori.

- *Modernizare drumuri comunale în Comuna Malu cu Flori, Județul Dâmbovița - 8,2 km*

  Intervenția constă în modernizarea a 8,2 km drumuri comunale în Comuna Malu cu Flori. Valoarea totală a proiectului este de 6.087.071 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL 1).

  Perioada de implementare: 2017-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Malu cu Flori.

- *Îmbunătățirea rețelei de drumuri de interes local - 4 km*

  Intervenția constă în îmbunătățirea a 4 km drumuri de interes local în Comuna Malu cu Flori.

  Valoarea totală a proiectului este de 4.986.665 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL 2).

  Perioada de implementare: 2017-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Malu cu Flori.

UAT Comuna Nucet

- *Realizare șanț betonat, trotuare și podețe cu intrarea în fiecare proprietate pe DJ 722 și DC 57, Comuna Nucet, Județul Dâmbovița*

  Valoarea totală a proiectului este de 3.004.784,55 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare prin Programul Județean de Dezvoltare Locală.

  Perioada de implementare: 2021-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Nucet.

UAT Comuna Răzvad

- *Construire piste biciclete pe str. Tudor Vladimirescu (DJ 719) în satul Valea Voievozilor, Comuna Răzvad*

  Proiectul are ca obiectiv construirea de piste de biciclete pe Str. Tudor Vladimirescu (DJ 719) în satul Valea Voievozilor, Comuna Răzvad.

  Valoarea totală a proiectului este de 911.464,63 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare din fondurile alocate de Consiliului Județean Dâmbovița.

  Perioada de implementare: 2021-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Răzvad.

- *Execuția tramei stradale, a șanțurilor de scurgere a apei pluviale și a podețelor de acces la gospodăriile de pe strada Tudor Vladimirescu (DJ 719) în satul Valea Voievozilor, Comuna Răzvad, Județul Dâmbovița*

  Proiectul are ca obiectiv execuția tramei stradale, a șanțurilor de scurgere a apei pluviale și a podețelor de acces la gospodăriile de pe strada Tudor Vladimirescu (DJ 719) în satul Valea Voievozilor, Comuna Răzvad.

  Valoarea totală a proiectului este de 3.417.106,87 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare din fondurile alocate de Consiliului Județean Dâmbovița.

  Perioada de implementare: 2021-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Răzvad.

- *Modernizare și consolidare străzi în satele Răzvad și Gorgota, Comuna Răzvad, Județul Dâmbovița*

  Intervenția constă în modernizare și consolidare străzi în satele Răzvad și Gorgota din Comuna Răzvad.

  Valoarea totală a proiectului este de 2.513.281,51 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare din fondurile alocate de Consiliului Județean Dâmbovița.

  Perioada de implementare: 2021-2023.

  Beneficiar: UAT Comuna Răzvad.

UAT Comuna Vulcana-Pandele

- *Pod peste Râul Vulcana în Comuna Vulcana-Pandele*

  Intervenţia constă în realizarea unui pod nou peste Râul Vulcana în Comuna Vulcana-Pandele.

  Valoarea totală a proiectului este de 3.665.030,47 lei. Pentru implementarea acestuia s-a obținut finanțare din Programul Național de Investiții „Anghel Saligny".

  Perioada de implementare: 2018-2024.

  Beneficiar: UAT Comuna Vulcana-Pandele.

- *Modernizare străzi în Comuna Vulcana-Pandele*

  Proiectul constă în îmbunătățirea infrastructurii rutiere în Comuna Vulcana-Pandele.

  Perioada de implementare: 2022-2025.

  Beneficiar: UAT Comuna Vulcana-Pandele.

Luând în calcul cele menționate mai sus, au fost obţinute configuraţii ale fluxurilor de trafic pe ansamblul reţelei, la nivelul anului 2030, scenariul *"A face minim" (AFM)*.

Fluxurile de trafic estimate pentru o zi medie anuală (MZA) şi pentru intervalul de vârf de trafic, exprimate în vehicule etalon sunt prezentate în figurile 3.34 și 3.35.

Implementarea proiectelor care compun scenariul *"A face minim"* va contribui la îmbunătățirea transportului public local, estimându-se creșterea ponderii de utilizare a acestui mod de transport. Totodată, va contribui la creșterea conectivității și accesibilității teritoriului de analiză în raport cu rețeaua stradală majoră, dar în același timp va încuraja creșterea prestației realizate cu mijloace de transport poluante, ceea ce semnifică îndepărtarea față de principiile mobilității durabile (tabelul 3.4).

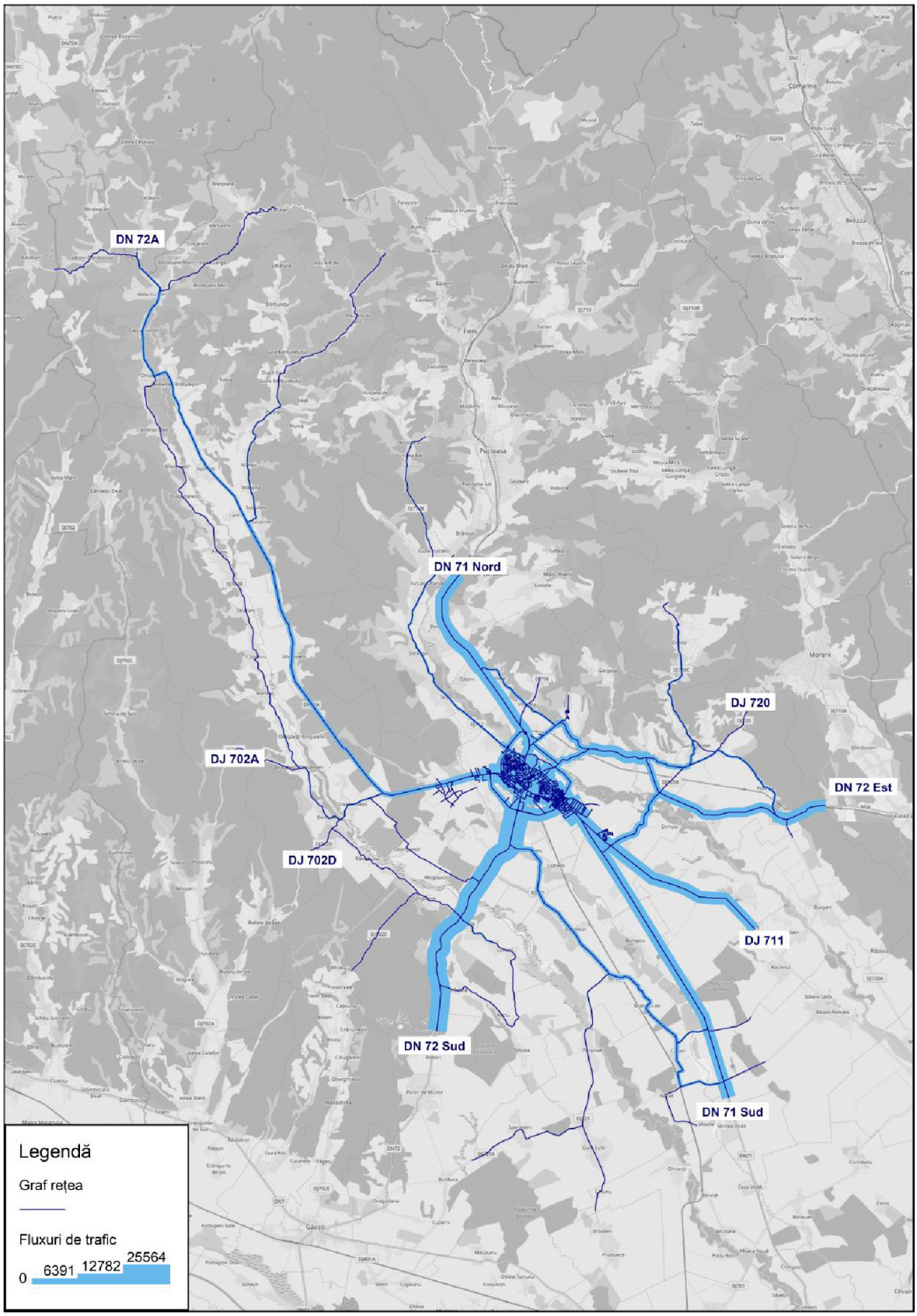


***Figura 3.34**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul AFM - MZA, 2030.*

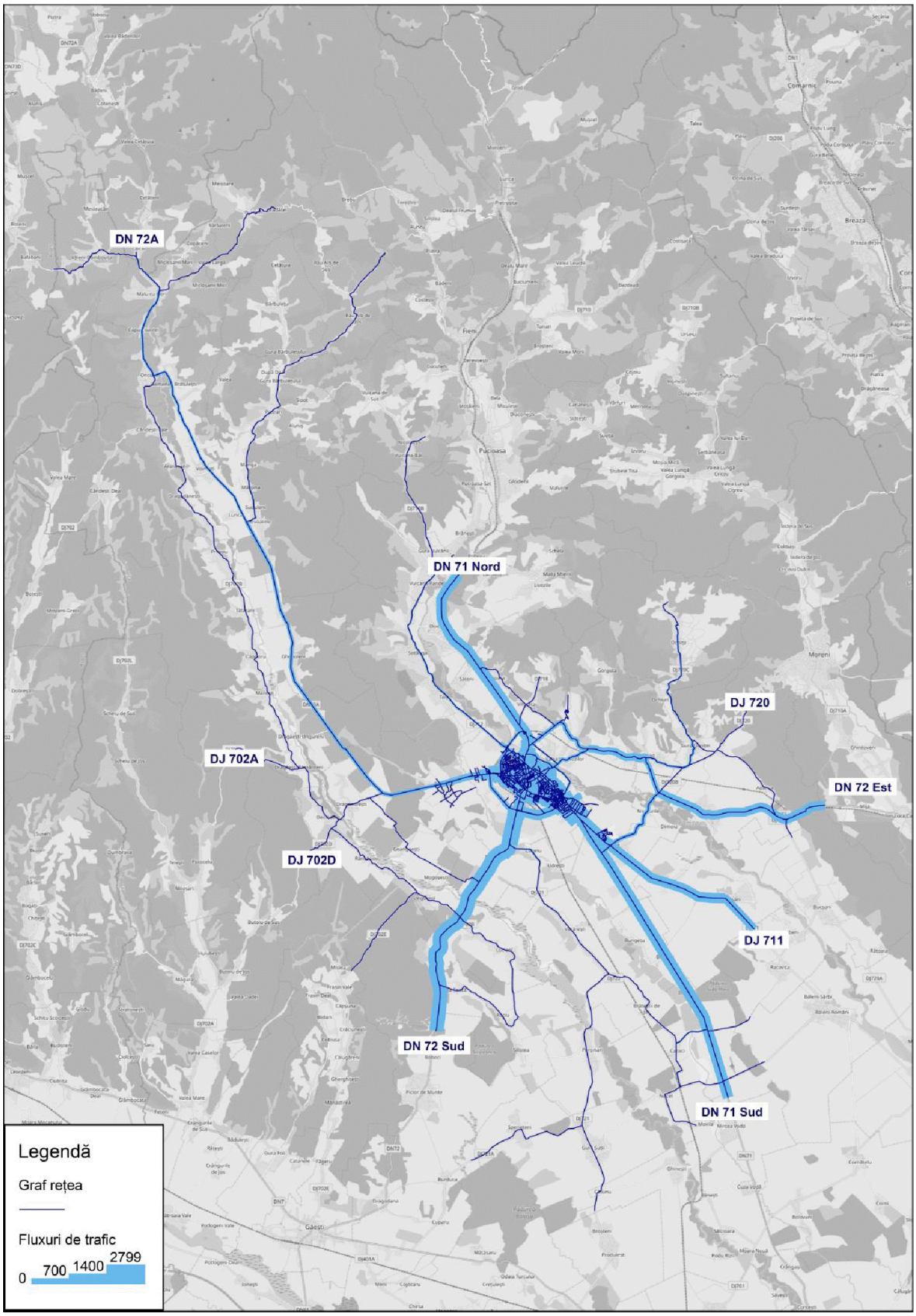


***Figura 3.35**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM - ora de vârf de trafic, 2030.*

Potrivit estimărilor realizate, la nivelul întregii rețele analizate, pornind de la anul de bază 2021, în anul 2030 se va produce creșterea utilizării transportului privat cu 23,4%.

***Tabelul 3.4**. Evoluția activității de transport, 2021-2030.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Utilizarea transportului privat [vehicule-km]	1.413.050	1.743.590
Utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) [%]	49,7	47,0

Indicatorul „Utilizarea transportului privat" ține seama atât de cererea de transport (număr de călătorii), cât și de interacțiunea acesteia cu rețeaua de transport (lungimea călătoriilor, influențată de condițiile de desfășurare a circulației). Acesta reprezintă produsul dintre valoarea fluxului de trafic înregistrat pe un segment al rețelei și lungimea segmentului respectiv.

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

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

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

Specificațiile referitoare la acest capitol în *Anexa 6 - Conținut cadru Plan de mobilitate urbană durabilă a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, POR 2014-2020,* recomandă analiza simulărilor realizate în cadrul scenariului *"A nu face nimic"* (ANFN) 2030, care sunt caracterizate de cererea de transport prognozată după metodologia din Subcapitolul 3.6 și oferta de transport aferentă anului de bază 2021, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.

Rezultatele simulării, reprezentând fluxurile de trafic, exprimate în vehicule etalon, la nivel de medie zilnică anuală și la nivelul orei de vârf de trafic, sunt reprezentate în figurile următoare.

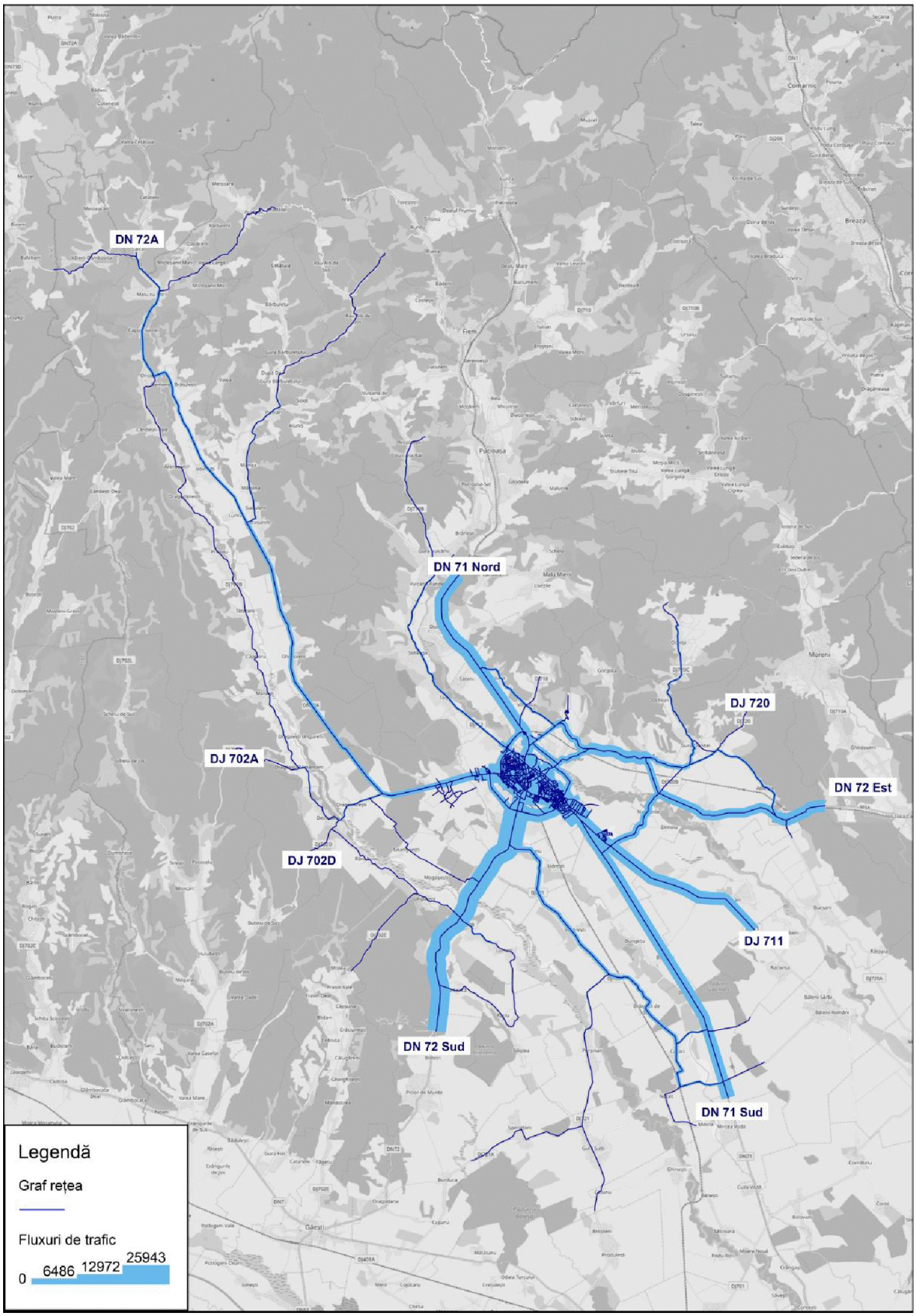


***Figura 3.36**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul ANFN - MZA, 2030.*

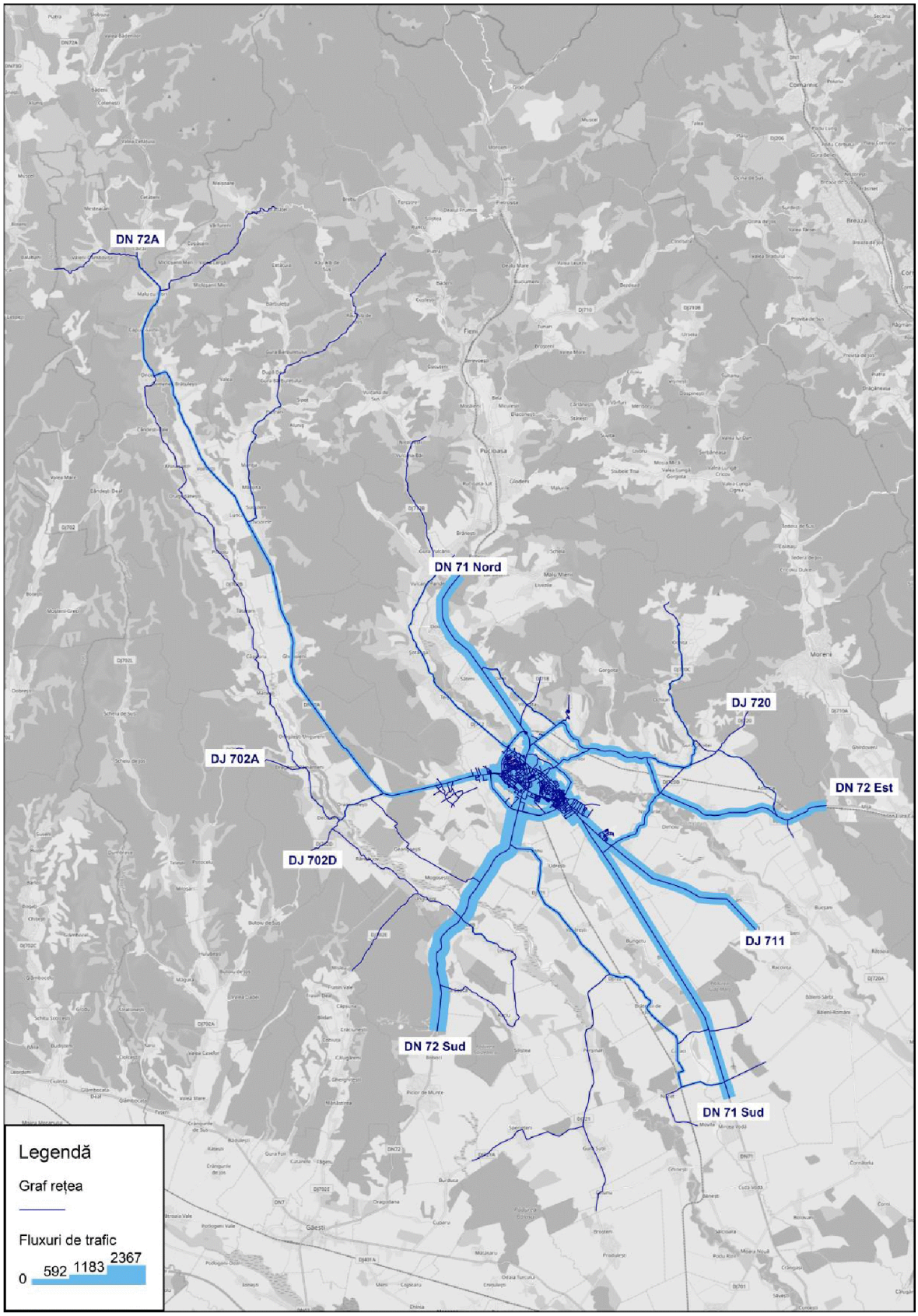


***Figura 3.37**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN - ora de vârf de trafic, 2030.*

Problemele în zonele cu gâtuiri ale fluxurilor de trafic (pe arterele principale de circulație) se vor accentua. Menținerea ofertei de transport la nivel local în starea actuală până în anul 2030, efectuând numai lucrări de întreținere și reparații străzi, va conduce la înregistrarea unui impact negativ major al transporturilor asupra mediului urban, comparativ cu celelalte situații analizate. Se va produce o creștere susținută a utilizării autovehiculului personal pentru efectuarea deplasărilor zilnice atât în mediul urban, cât și în ZUF, însoțită de reducerea vitezei medii de deplasare. Numărul mare al vehiculelor aflate în circulație, pe de o parte și viteza redusă de deplasare, pe de altă parte, vor conduce la creșterea accentuată a emisiilor de noxe și de CO_2 pentru care sectorul transporturilor este responsabil.

În urma simulărilor a rezultat că în acest scenariu de analiză, utilizarea autoturismelor va cunoaște o creștere față de valoarea înregistrată în anul 2021 de 23,9% până în anul 2030, în timp ce transportul public care deservește întreg arealul (Municipiul Târgoviște și localitățile din ZUF) și cel pietonal vor pierde din utilizatori.

Sporirea prezenței în trafic a autoturismelor va îngreuna desfășurarea traficului inclusiv pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative asupra eficienței economice (creșterea duratei de parcurs a mărfurilor între punctul de origine și cel de destinație) și asupra calității aerului (deplasarea cu viteză redusă și opririle/ demarările succesive în cazul vehiculelor de marfă implică emisii ridicate de noxe și de CO_2).

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

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

Lipsa unei planificări cuprinzătoare a sistemelor de transport, care să ţină cont de elemente sociale, economice, de mediu şi culturale ale zonelor urbane, poate duce la întreruperi în ţesătura urbană a comunităţilor şi la consolidarea excluziunii sociale.

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

- Eficienţa economică (influenţată de manifestarea fenomenului de congestie).
- Impactul asupra mediului:
  - *Emisii de substanţe poluante;*
  - *Zgomot;*
  - *Consum de energie; Emisii de CO_2;*
- Nivelul de accesibilitate;
- Siguranţa circulației;

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

În acest capitol este analizat impactul mobilității din arealul de studiu (la nivelul anului de bază – 2021 și la nivelul orizontului de prognoză 2030, ipoteza de evoluție specifică scenariului "A face minim" (caracteristicile acestui scenariu în ceea ce privește atât cererea de transport, cât și oferta de transport considerate sunt descrise în Capitolele 3 și 5). Cele două situații analizate descriu situația mobilității în cazul în care nu sunt propuse intervenții prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

4.1. Eficiența economică

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

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

Diagramele fluxurilor de trafic reprezintă instrumentul care oferă informaţii cu privire la capacitatea necesară infrastructurilor rutiere sau la modificările care se produc din punct de vedere al desfăşurării circulaţiei atunci când se aplică noi reglementări de circulaţie la nivelul reţelei de transport analizate. Acestea exprimă relaţionările grafice dintre următoarele perechi de parametri:

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

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

Creşterea fluxului de trafic atrage după sine creşterea densităţii traficului, concomitent cu reducerea vitezei de deplasare, generată de interacţiunea dintre vehicule. Capacitatea este

atinsă atunci când se înregistrează valori ale vitezei de circulaţie sau ale densităţii traficului cărora le corespund valori maxime ale debitului de vehicule. Reprezentarea curbelor de variaţie ale perechilor de parametri menţionate mai sus se regăsește în figura 4.1.

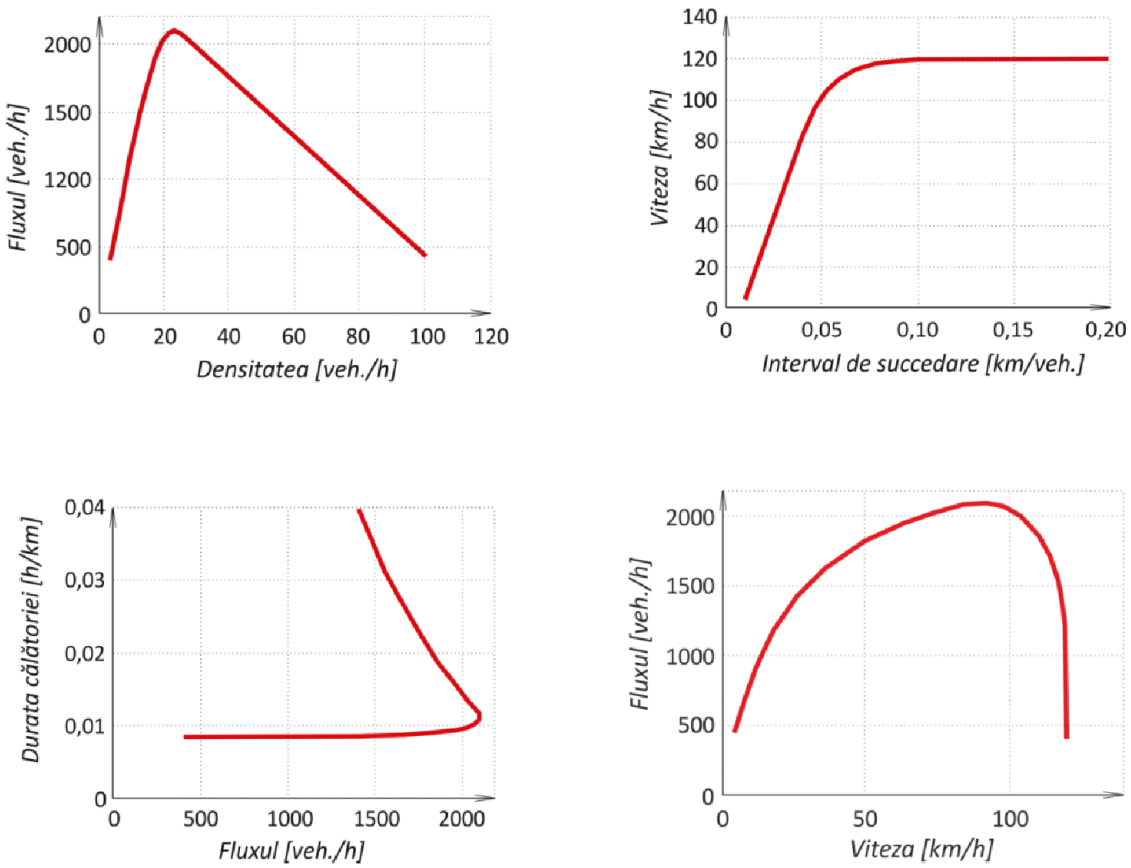


***Figura 4.1**. Diagramele fluxurilor de trafic.*

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

***Tabelul 4.1**. Clasele privind gradul de utilizare a capacităţii de circulaţie.*

Condiţii de circulaţie	Raport Debit / Capacitate
Clasa 1	< 0,25
Clasa 2	0,25 <= v/c < 0,5
Clasa 3	0,5 <= v/c < 0,75
Clasa 4	0,75 <= v/c < 1

Condiţii de circulaţie	Raport Debit / Capacitate
Clasa 5	v/c >= 1

Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din Cartea Albă a Transporturilor[1] precizează că la nivelul Uniunii Europene costurile anuale cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB. Valorile medii ale costurilor cu congestia, la nivelul statelor membre EU28 în anul 2010 sunt prezentate în tabelul 4.2.

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

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depăşită
Autoturism	Metropolitan	Autostradă	0,0	26,8	61,5
		Drumuri principale	0,9	141,3	181,3
		Alte drumuri	2,5	159,5	242,6
	Urban	Străzi principale	0,6	48,7	75,8
		Alte străzi	2,5	139,4	230,5
	Rural	Autostradă	0,0	13,4	30,8
		Drumuri principale	0,4	18,3	60,7
		Alte drumuri	0,2	42,0	139,2
Autovehicul uşor de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	50,9	116,9
		Drumuri principale	1,8	268,5	344,4
		Alte drumuri	4,7	303,0	460,9
	Urban	Străzi principale	1,2	92,5	144,1
		Alte străzi	4,7	264,9	438,0
	Rural	Autostradă	0,0	25,4	58,4
		Drumuri principale	0,8	34,8	115,3

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

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depăşită
		Alte drumuri	0,4	79,8	264,5
Autovehicul greu de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	77,6	178,4
		Drumuri principale	2,7	409,8	525,6
		Alte drumuri	7,2	462,5	703,5
	Urban	Străzi principale	1,8	141,1	219,9
		Alte străzi	7,2	404,4	668,6
	Rural	Autostradă	0,0	38,8	89,2
		Drumuri principale	1,2	53,1	176,0
		Alte drumuri	0,6	121,9	403,8
Autobuz	Metropolitan	Autostradă	0,0	66,9	153,8
		Drumuri principale	2,3	353,3	453,1
		Alte drumuri	6,2	398,7	606,4
	Urban	Străzi principale	1,6	121,7	189,6
		Alte străzi	6,2	348,6	576,3
	Rural	Autostradă	0,0	33,5	76,9
		Drumuri principale	1,0	45,8	151,7
		Alte drumuri	0,5	105,0	348,1

Rețeaua rutieră din ZUF Târgoviște este formată din sectoare de infrastructură încadrate în toate categoriile menționate în tabelul de mai sus, cu excepția autostrăzilor.

La nivelul rețelei se întâlnesc secțiuni în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar (fie nu respectă indicațiile de parcare conform locurilor amenajate, fie sunt parcare în locuri neamenajate), fapt care reduce capacitatea de circulaţie (prin ocuparea părții carosabile sau prin manevrele realizate pentru parcarea vehiculelor) şi generează probleme de siguranţă a circulaţiei (figura 4.2).

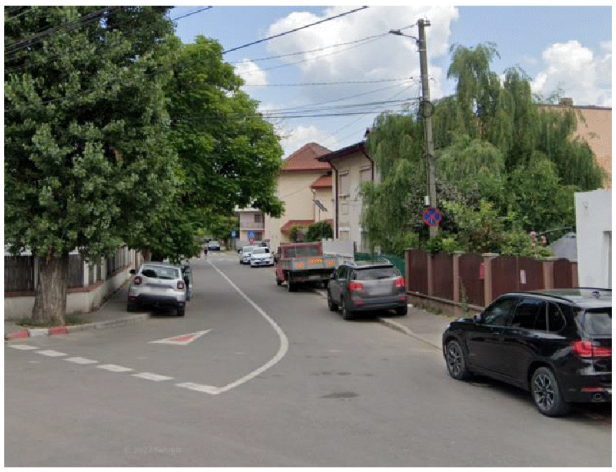



***Figura 4.2**. Situații de parcări neregulamentare cu consecințe asupra reducerii capacității de circulație și siguranței rutiere (exemplificare).*

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

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

Categorie de vehicule	Costuri generate de congestie [EUR]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Autoturisme	176.542	463.602
Autovehicule uşoare de marfă	63.154	146.737
Autovehicule grele de marfă	67.753	138.008
Mijloace de transport public	813	813
TOTAL [EUR]	308.626	749.159

Se observă că la nivelul orizontului de prognoză considerat se estimează creșterea costurilor cu congestia pentru toate categoriile de autovehicule de transport privat. În lipsa unei variante de ocolire, se menține accesul vehiculelor grele de marfă prin zona urbană, conducând la îngreunarea traficului. În mediul urban conform coeficienților de echivale a

vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism (SR 7348/ 2001), un autovehicul articulat (tip TIR) ocupă o capacitate care ar putea fi utilizată de 4 autoturisme.

Costurile asociate congestiei afectează în mod negativ eficiența economică a sistemului de transport și se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări la nivelul rețelei stradale.

În anul 2030, transportul individual cu autoturismul reprezintă principala componentă generatoare de costuri cu congestia. În scenariul "A face minim", probleme de fluență a circulației se manifestă în special în zona centrală, pe Str. Colonel Dumitru Bălțărețu, Calea Domnească, B-dul Independenței. Costurile asociate congestiei afectează în mod negativ eficiența economică a sistemului de transport și se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări la nivelul rețelei stradale.

În restul localităților din ZUF, zone cu probleme de fluență a circulație se identifică în jurul obiectivelor de interes (administrație publică locală, unități de învățământ, zone comerciale). Acestea se manifestă punctual, pe intervale de timp reduse, la orele de vârf de trafic în care se înregistrează număr mare de pietoni.

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

- *insuficiența locurilor de parcare, în condițiile creșterii indicelui de motorizare, cu consecințe negative privind ocuparea spațiilor pietonale și siguranța circulației;*
- *existența sectoarelor stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *deficiențe în amenajarea de locuri de parcare în localitățile din ZUF;*
- *afectarea conectivității rețelei stradale de către rețeaua de transport feroviar și cursul Râului Ialomița, număr redus al legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere;*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete în localitățile din ZUF Târgoviște;*
- *există reglementări privind logistica urbană, însă trebuiesc aduse completări privind oprirea, staționarea sau parcarea autovehiculul care aprovizionează astfel încât aceste activități să aibă impact cât mai redus asupra calității vieții cetățenilor.*

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

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

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

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

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

Tabelul 4.4. *Indicator de eficiență economică.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Durata medie a deplasării, min	32,3	34,4

4.2. Impactul asupra mediului

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

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării.

Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante conform Agenției Europene de Mediu, așa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizația Națiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe), linii directoare pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu *"Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reduce gradul de acidificare, eutrofizare și nivelul de ozon troposferic"*.

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (numărul de autovehicule înmatriculate, clasificate în funcție de categoria națională, capacitatea cilindrică, masa maximă autorizată, carburantul utilizat și anul de fabricație) la nivelul Municipiului Târgoviște au fost obținute de la Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV) din cadrul Ministerului Administrației și Internelor, cu sprijinul Municipiului Târgoviște.

În scopul utilizării în cadrul modelului de estimare a emisiilor provenite din traficul rutier, aceste date au fost prelucrate astfel încât să se obţină clasificarea tuturor autovehiculelor înmatriculate în funcţie de: *combustibilul utilizat; capacitatea cilindrică; standardul de depoluare.* Distribuţia anuală a numărului de autovehicule în funcţie de combustibilul utilizat este prezentată în figura 4.3.

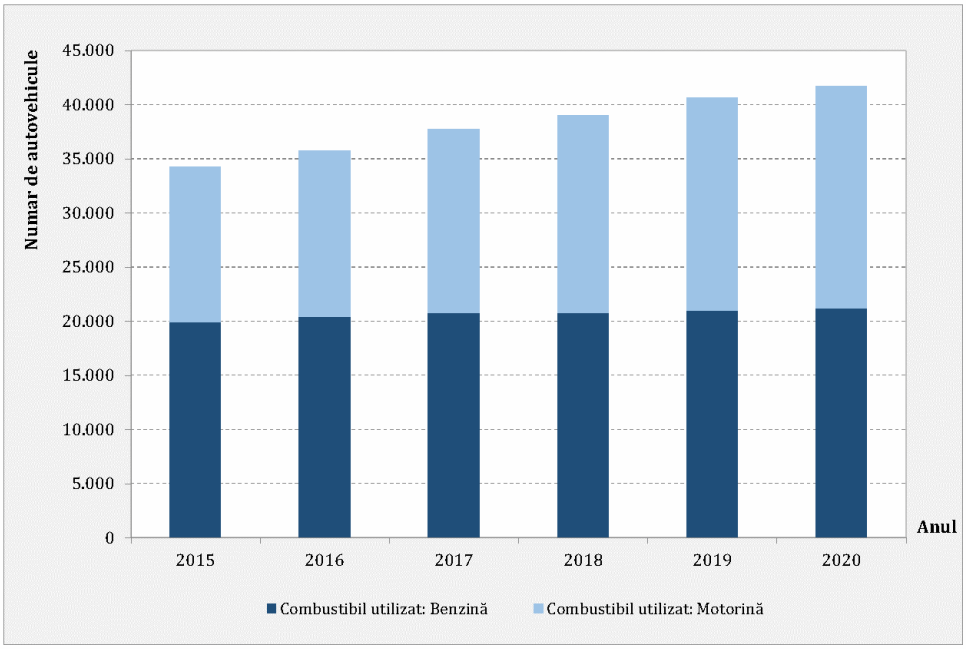


***Figura 4.3**. Situația parcului inventar de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat. Sursa datelor: D.R.P.C.I.V. București.*

În intervalul analizat, 2015-2020, parcul inventar de autovehicule înmatriculate în localitatea Târgoviște a avut o evoluție pozitivă, valoarea înregistrată în anul 2020 fiind cu 21,9% mai mare față de cea corespunzătoare anului 2015. S-au înregistrat creșteri ale numărului de autovehicule alimentate cu motorină cu 43,2%, în timp ce numărul autovehiculelor alimentate cu benzină a crescut cu numai 6,5%. În toată perioada analizată, în parcul de vehicule din Municipiul Târgoviște au fost înmatriculate 357 autovehicule cu propulsie hibridă și 10 autovehicule cu propulsie electrică.

Referitor la tipurile de autovehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 41.339 autovehicule înregistrate în anul 2020, 35.096 sunt autoturisme. Numărul de autovehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 6.243 autovehicule) este prezentat în diagrama din figura 4.4.

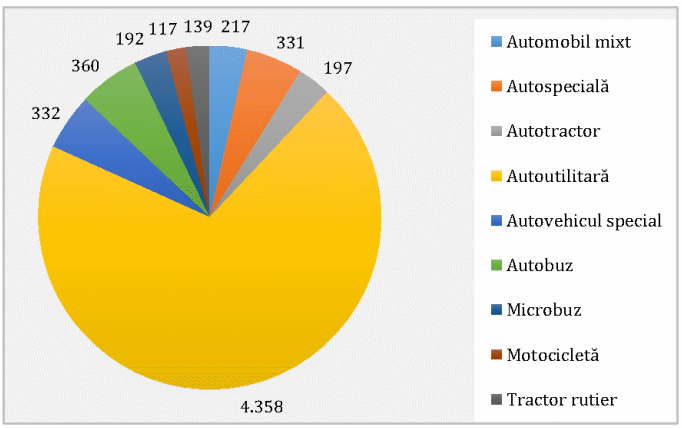


***Figura 4.4**. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2020.*

Reprezentarea numărului de autovehicule în funcţie de anul de fabricaţie este realizată în figura 4.5.

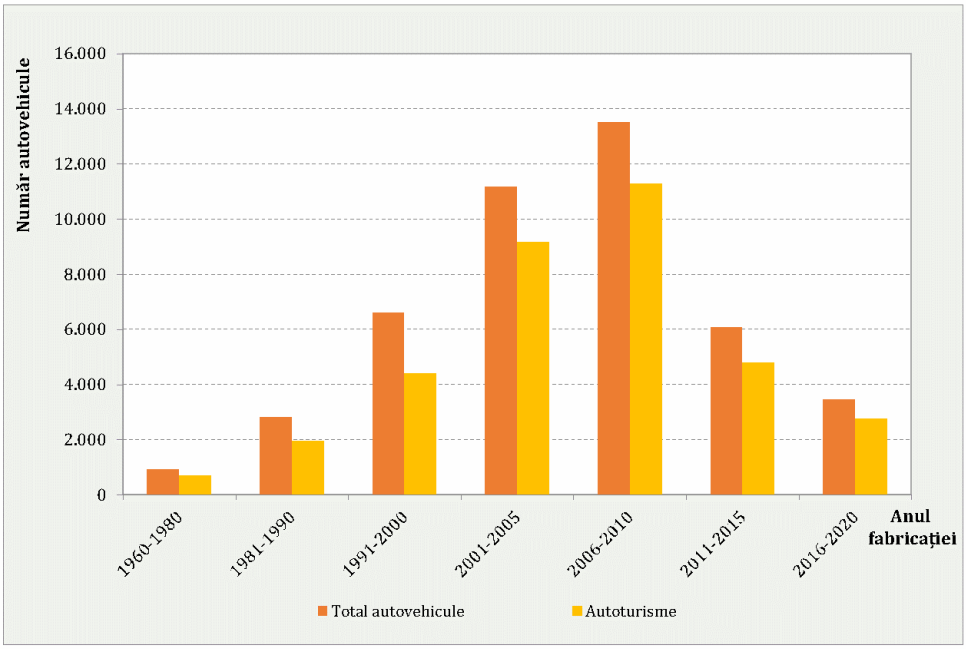


***Figura 4.5**. Situația parcului inventar de autovehicule în funcţie de anul de fabricație, 2020. Sursa datelor: D.R.P.C.I.V. București.*

Din totalul autovehiculelor înmatriculate în Municipiul Târgoviște la sfârşitul anului 2020, 78,5% aveau vechime de peste 10 ani, iar numai 7,8% de cel mult 5 ani.

La nivel județean, date referitoare la structura parcului de autovehicule (categorii de vehicule, tip de combustibil, vechime) la nivelul anului 2021 au fost extrase din baza de date publicată de către Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administraţiei şi Internelor. Referitor la tipurile de autovehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 204.037 autovehicule înregistrate în anul 2021, 162.854 sunt autoturisme.

Numărul de autovehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 41.183 autovehicule) este prezentat în diagrama din figura alăturată.

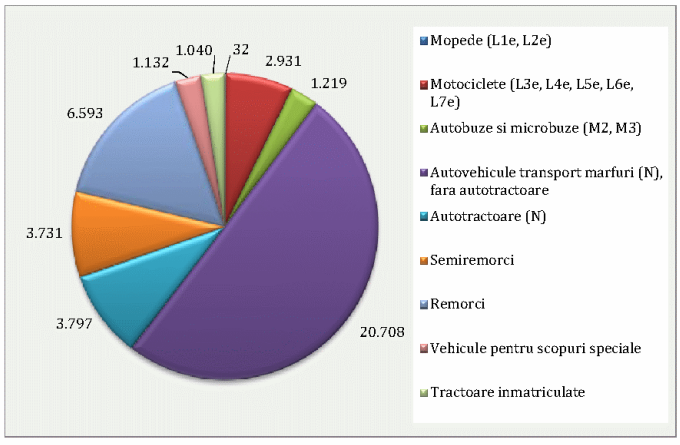


***Figura 4.6**. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2021.*

Conform datelor publicate, autovehiculele alimentate cu motorină reprezintă 52,4% din numărul total de autovehicule. În cazul autoturismelor, motorina reprezintă combustibilul utilizat pentru 46,9% din totalul mijloacelor de transport încadrate în această categorie.

În totalul parcului de autovehicule din Județul Dâmbovița, la finalul anului 2021 erau înmatriculate 746 autovehicule cu propulsie hibridă (benzină+electric, motorină+electric, GPL+electric) din care 716 autoturisme, 28 autobuze și microbuze, 1 autovehicul transport mărfuri, 1 motocicletă și 92 autovehicule electrice (89 autoturisme și 3 motociclete).

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârșitul anului 2021, 85% aveau vechime de peste 10 ani, iar numai 5% de cel mult 5 ani. Reprezentarea numărului de autovehicule în funcție de anul de fabricație este realizată în figura 4.7.

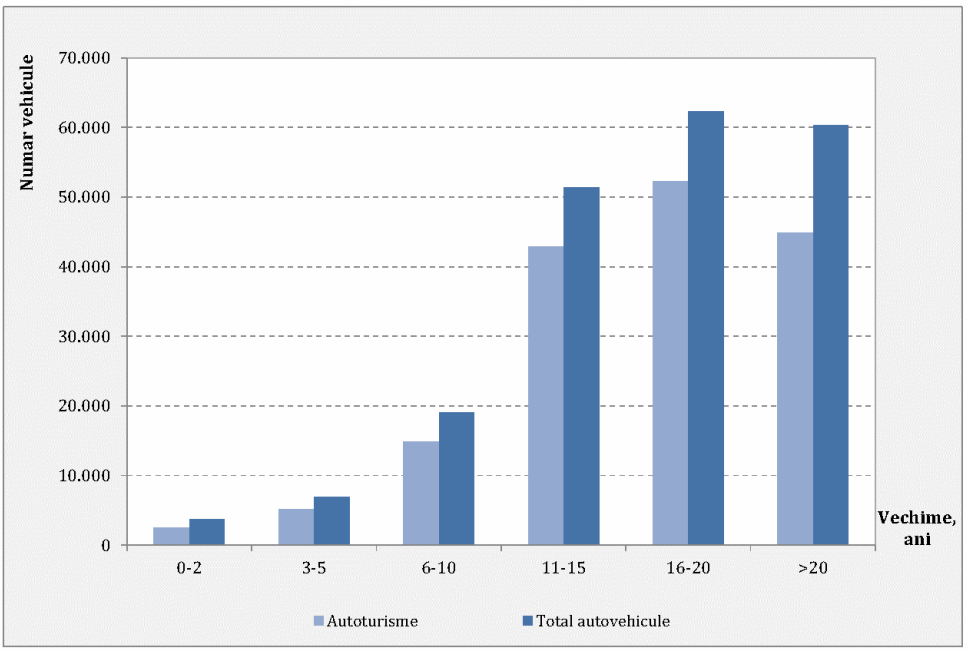


Figura 4.7. *Structura parcului de autovehicule în funcție de anul de fabricație, 2021.*
Sursa datelor: D.R.P.C.I.V. București.

4.2.1. Emisii de substanțe poluante

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

Potrivit unui raport al Agenției Europene de Mediu[2], substanțele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul. Totodată, monoxidul de carbon apare printre

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

substanţele emise de vehicule. Potențiale efecte ale acestor compuși chimici sunt descrise pe scurt în continuare:

- NO_2: expunerea populaţiei la concentraţii ridicate de dioxid de azot poate duce la apariţia tusei și a dificultăţilor în respiraţie. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii. De asemenea, a fost demonstrat faptul că în urma reacţiilor dintre NO_2 şi alte substanţe din atmosferă apar ploile acide, care au efecte negative asupra plantelor și animalelor;
- $PM_{2.5}$ și PM_{10}: dimensiunea acestor particule, de cel mult 2,5 µm, respectiv 10 µm, permite inhalarea lor de către om, existând posibilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncţii respiratorii, moarte prematură;
- HC: hidrocarburile rezultă din combustia materiilor fosile (combustibili utilizaţi pentru autopropulsarea vehiculelor) sub formă gazoasă sau de particule. Aceste substanţe sunt cunoscute drept cancerigene pentru om;
- CO: monoxidul de carbon împiedică transportul oxigenului către organele vitale ale organismului. Expunerea la monoxid de carbon provoacă ameţeli, oboseală, dureri de cap şi amplifică efectele generate de afecţiunile cardiace. Inspirarea în concentraţii mari, este fatală.

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulaţie, variază în funcţie de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilidrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată[3], care ține seama de ecuațiile de variație a cantităților de emisii, publicate de Agenția Europeană de Mediu (*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook,* ediția 2019).

Ținând cont de particularitățile parcului de autovehicule și de caracteristicile fluxurilor de trafic (categoriile vehiculelor din compunerea acestora, viteza medie de deplasare etc. – rezultate din modelul de transport) au fost calculate cantitățile de emisii la nivelul întregii rețele din arealul de studiu, într-o zi medie din an, atât în scenariul de bază – anul 2021, cât și în scenariul "A face minim" - orizontul 2030.

Rezultate pentru fiecare factor de emisie analizat sunt prezentate în tabelul 4.5. La nivelul arealului studiat se obțin creșteri semnificative ale emisiilor de monoxid de carbon, hidrocarburi și particule materiale. Segmentele populației cele mai afectate de expunerea la aceste substanțe poluante sunt reprezentate de copii, vârstnici, persoane cu afecțiuni respiratorii și cardiovasculare, persoane anemice.

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

Tabelul 4.5. *Emisii de substanțe poluante, MZA.*

Poluant	Cantitatea de emisii [kg]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul „A face minim" 2030
NO_2	990,55	1248,04
PM	41,06	52,69
HC	466,14	612,35
CO	4191,25	5577,83

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt emise cantități ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic din mediul urban, respectiv pe sectoarele stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale DN 71 și DN 72 care tranzitează zone cu densitate ridicată de locuire (Str. Margini, B-dul Eroilor, Str. Petru Cercel).

4.2.2. Zgomot

În ultima perioadă, creşterea gradului de urbanizare şi a mobilităţii populaţiei, reprezintă factori care au contribuit semnificativ la creşterea nivelului de zgomot în mediul urban.

Nivelul de zgomot asociat sectorului transporturi reprezintă o problemă de mediu de importanţă tot mai mare. Expunerea oamenilor la zgomot nu este doar o dezutilitate în sensul că aceştia resimt un disconfort, ci contribuie la apariţia deficienţelor de sănătate, la reducerea productivităţii muncii şi la ineficienţa timpului alocat activităţilor de recreere.

Zgomotul se defineşte ca un sunet sau amestec de sunete, discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuiet, tunet etc. Zgomotul este un sunet nedorit şi neplăcut auzului. Este caracterizat de cele două însuşiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli [dB] şi frecvenţa, măsurată în hertzi [Hz]. Scara de măsură a intensităţii zgomotului este logaritmică. O conversaţie normală are circa 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deşi diferenţa dintre conversaţia normală şi strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

- *Costurile de stres:* zgomotul asociat transportului induce tulburări, rezultând costuri sociale şi economice, precum restricţii ale activităţilorrecreaţionaleşi de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconvenienţe fizice (dureri), etc;
- *Costurile de sănătate:* zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacţii

de stres precum modificarea ritmului cardiac, creşterea tensiunii arteriale şi tulburări hormonale, creşterea riscului apariţiei de boli cardiovasculare şi reducerea calităţii somnului.

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

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

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

***Tabelul 4.6**. Valoarea monetară a costurilor de zgomot asociate sectorului transporturi pe uscat, la nivelul anului 2010, Conform Master Planul General de Transport al României, 2014.*

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

Aplicând aceste valori asupra rezultatelor modelului de transport (structura şi volumele fluxurilor de trafic pe fiecare segment al reţelei considerate) aferent zonei de studiu la nivelul anului de bază – 2021 şi la nivelul orizontului de prognoză 2030, scenariul "A face minim", s-au obţinut efectele traficului actual zilnic din arealul de studiu asupra mediului generate de zgomot, exprimate în unităţi monetare [EUR] (tabelul 4.7).

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

Categorie de vehicule	Costuri cu Poluarea fonică [EUR]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul „A face minim" 2030
Autoturisme	763	942
Autovehicule uşoare de marfă	590	721
Autovehicule grele de marfă	648	793
Mijloace de transport public	8	8
Total	2.009	2.463

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt emise valori ridicate ale zgomotului pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, respectiv pe sectoarele stradale suprapuse peste peste traseele drumurilor naționale DN 71 și DN 72 care tranzitează zone cu densitate ridicată de locuire (Str. Margini, B-dul Eroilor, Str. Petru Cercel).

Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2030 conduce la creșterea costurilor cu poluarea fonică la nivelul rețelei considerate cu 23%.

4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale omenirii în anii următori. Creşterea temperaturilor, topirea gheţarilor, secetele şi inundaţiile din ce în ce mai frecvente sunt toate semne că schimbările climatice se petrec cu adevărat. Riscurile pentru întreaga planetă şi pentru generaţiile viitoare sunt enorme, astfel că trebuie a se acţiona urgent.

Modelarea fenomenelor climatice şi a impactului economic al schimbărilor climatice reprezintă preocupări de interes major la nivel mondial. Problema centrală a evaluării impactului tuturor sectoarelor de activitate asupra schimbărilor climatice este cuantificarea realistă a preţului carbonului. Efectele transporturilor care influenţează schimbările climatice şi încălzirea globală sunt, în principal, cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră, dintre care cel mai important este dioxidul de carbon (CO_2).

Cantitatea de CO_2 deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilidrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic.

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din ZUF Târgoviște pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS[4] (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (Anexa 4.1.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilora Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 4.1, POR 2014-2020), pentru o zi medie din an, atât în scenariul de bază – anul 2021, cât și în scenariul "A face minim" 2030 sunt prezentate în tabelele 4.8 - 4.10.

La nivelul anului de bază autoturismele reprezintă categoria de autovehicule responsabilă pentru aproximativ 55% din totalul cantității de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi. Prin implementarea proiectelor din Scenariul "A face minim" se obține o ușoară scădere a impactului autoturismelor (modelul de calcul ține seama de caracteristicile parcului de autovehicule), însă condițiile de trafic determină accentuarea impactului negativ asociat vehiculelor de marfă.

Tabelul 4.8. *Emisii de GES, MZA, 2021.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	319.50							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2021								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	175.85	37.07	27.56	76.41	2.62	0.00	0.00	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2021								
Date de intrare								
Anul evaluării	2021							
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurși de vehicule	1413050	204429	48681	73021	2780			
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	29.00	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	80%	80%	80%	80%	90%			
Suburbană	10%	10%	10%	10%	10%			
Rurală	10%	10%	10%	10%				
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

[4] JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) – Asistență comună pentru sprijinirea proiectelor în regiunile europene.

***Tabelul 4.9.** Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face minim" 2030.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	340.88							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	172.51	37.17	34.07	94.47	2.66	0.00	0.00	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030								
Date de intrare								
Anul evaluării	2030							
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurși de vehicule	1743590	249843	59528	89291	2780			
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	28.20	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	80%	80%	80%	80%	90%			
Suburbană	10%	10%	10%	10%	10%			
Rurală	10%	10%	10%	10%				
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

***Tabelul 4.10.** Emisii de GES, MZA.*

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES [kg]	
	Scenariul de bază 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Autoturisme	175.851	172.514
Autovehicule ușoare de marfă	37.070	37.166
Autovehicule grele de marfă	103.964	128.544
Mijloace de transport public	2.620	2.658
Total	319.505	340.883

În ansamblu, analizând impactul mobilității actuale asupra mediului prin prisma emisiilor de substanțe poluante, a zgomotului și a emisiilor de gaze cu efect de seră, se desprinde concluzia că autoturismele (reprezentate atât de fluxurile locale, cât și de cele în tranzit) și autovehicule grele de marfă (reprezentate în special de fluxurile de tranzit și penetrație) constituie categorii de autovehicule cu impact major asupra mediului.

Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2030 nu este compensată de îmbunătățirea performanțelor tehnice ale autovehiculelor cu privire la emisiile de CO_2

(aspect care este considerat în metodologia de calcul aplicată – *Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor*). Pentru reducerea emisiilor de CO_2 la nivel local este nevoie de implementarea unor politici de sporire a ponderii autovehiculelor care utilizează energie din surse alternative. Impactul asupra mediului (nivelul emisiilor de substanţe poluante evacuate în atmosferă, zgomotul, nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră) se poate reduce semnificativ prin funcţionarea unui serviciu de transport public local eficient (respectarea programului de circulaţie, tarifare integrată e-ticketing, costuri de exploatare, managementul traficului), confortabil (vehicule, sistem de informare, sistem achiziţie legitimaţii de călători, amenajare staţii), sigur (sistem de monitorizare video, amenajare staţii, vehicule), cu accesibilitate teritorială ridicată, respectiv prin transpunerea în practică a unor politici şi strategii de mediu prin care să fie încurajate achiziţionarea şi utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica, atât pentru instituţiile publice, cât şi pentru societăţile private.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care determină creşterea impactului negativ al activităţii de transport asupra mediului (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *există reglementări privind logistica urbană, însă trebuiesc aduse completări privind oprirea, staţionarea sau parcarea autovehiculului care aprovizionează astfel încât aceste activităţi sa aibă impact cât mai redus asupra calităţii vieţii cetăţenilor;*
- *prezenţa redusă a spaţiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *inexistenţa unui sistem integrat care să optimizeze funcţionarea în funcţie de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe braţele de pătrundere în intersecţie şi de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;*
- *inexistenţa unui sistem integrat care să permită prioritizarea vehiculelor de transport public în intersecţii;*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete în localităţile din ZUF Târgoviște;*
- *lipsa unor terminale de transport intermodal în care să se realizeze transferul între transport regional, interjudeţean şi intrajudeţean şi cel local în condiţii de siguranţă şi confort pentru călători.*

În continuare, pentru a evalua impactul asupra mediului, se vor cuantifica următorii indicatori:

- *Emisii de gaze poluante* - Cantitatea de emisii poluante asociate desfăşurării activităţii de transport, exprimată în [kg] – NO_2, PM, HC, CO;
- *Emisii gaze cu efect de seră* - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfăşurării activităţii de transport, exprimată în [tone].

Acești indicatori înglobează efectele asupra mediului produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport. Valorile emisiilor de gaze poluante și cu efect de seră specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt centralizate în tabelul următor.

Tabelul 4.11. *Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.*

Indicator		Scenariul de bază 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Emisii de gaze poluante, kg	NO_2	990,55	1248,04
	PM	41,06	52,69
	HC	466,14	612,35
	CO	4191,25	5577,83
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		319,50	340,88

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de reţea, cât şi de parametrii tehnici şi calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate şi de tehnologiile de exploatare (orarii de circulaţie, în special) în cazul transportului public indiferent de aria geografică (locală, zonală, interzonală). În literatura de specialitate există o gamă variată de abordări ale accesibilităţii, dintre care poate fi menţionată[5]:

"Accesibilitatea se referă la posibilitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de întreprins, cu alte cuvinte atingerea scopului activităților de transport. Reprezintă o condiție prealabilă pentru participarea cetățenilor la dezvoltarea socio-economică la nivel local, regional, național".

Fiecare deplasare se compune din câteva elemente care funcţionează sub forma unui lanţ, numit "lanţul mobilităţii" (figura 4.8). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanţului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

Accesibilitatea sistemului de transport influențează semnificativ funcționalitatea spațiului public, prin intermediul valorilor parametrului prin care se exprimă durata de deplasare către/ de la obiective socio-economice. În acest sens, a fost analizată accesibilitatea zonei

[5]European Commission, DG MOVE, *Study to support an impact assessment of the urban mobility package, Activity 3.1. Sustainable Urban Mobility Plan*, Final report, 2013.

centrale, care prezintă interes foarte ridicat pentru cetățeni, în raport cu durata medie de deplasare către acestea (în minute), la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2021 și în scenariul "A face minim" – orizontul 2030.

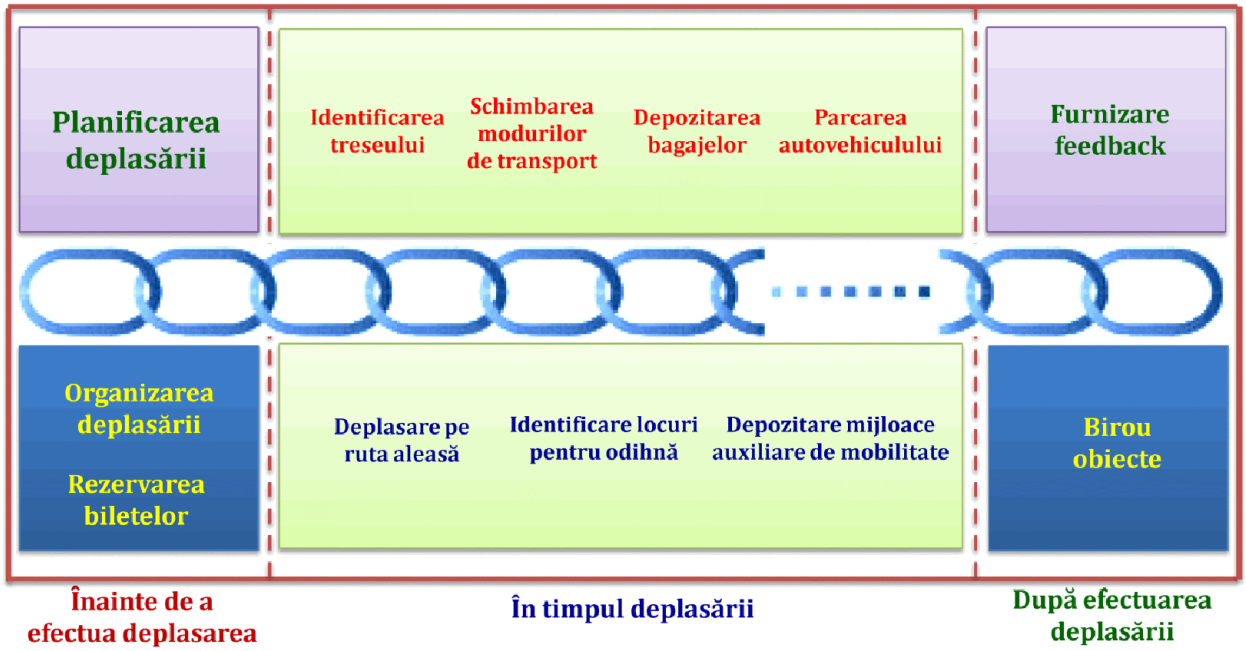


***Figura 4.8**. Lanțul mobilității*[6].

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea zonei centrale – zona cu caracter adminstrativ, încadrată în categoria zonelor de complexitate ridicată, în care sunt amplasate obiective socio-administrative și comerciale, care atrag fluxuri importante de pietoni și vehicule. Zonele pentru care centrul Municipiului Târgoviște prezintă accesibilitate scăzută (durate medii de deplasare de peste 51 minute) sunt localitățile Pietrari, Bărbulețu, Râu Alb, Pucheni, Malu cu Flori și Văleni – Dâmbovița, situate în zona de nord a arealului de studiu. Durate medii de deplasare sub 30 minute se înregistrează pentru prima coroană de localități din jurul Municipiului Târgoviște. În zona urbană accesibilitate redusă se observă pentru extremitățile de est și vest ale teritoriului, în care se regăsesc funcțiuni de locuire și servicii (figura 4.9).

Impactul scenariului "A face minim" (AFM) față de situația anului de bază a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face minim" față de situația de bază. Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

Variația relativă = [(Val_AFM-Val_Baza)/Val_Baza]*100 [%]

[6] ISEMOA *(Improving seamless energy-efficient mobility chains for all)* Project Brochure, 2013.

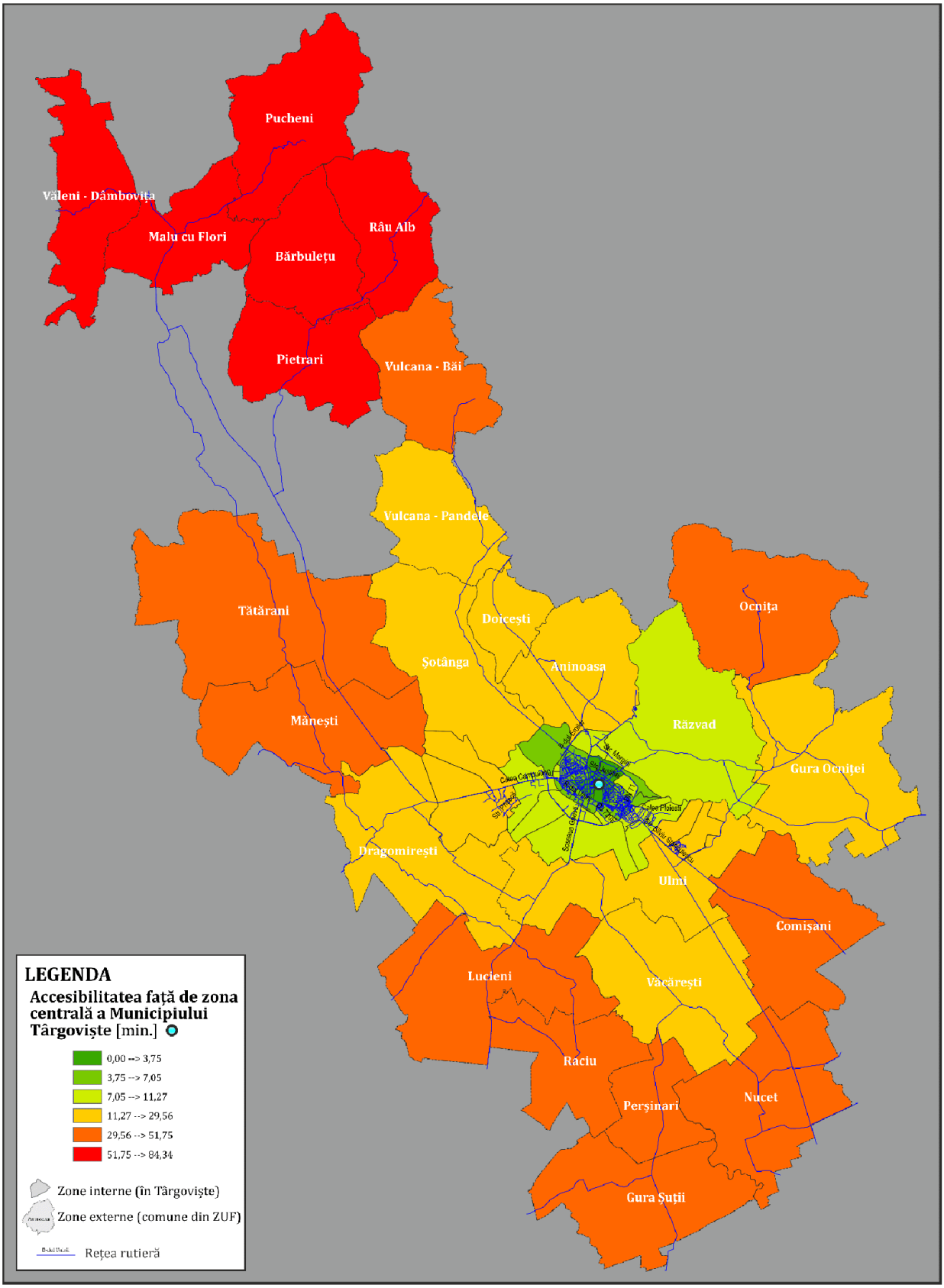


***Figura 4.9**. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul de bază 2021.*

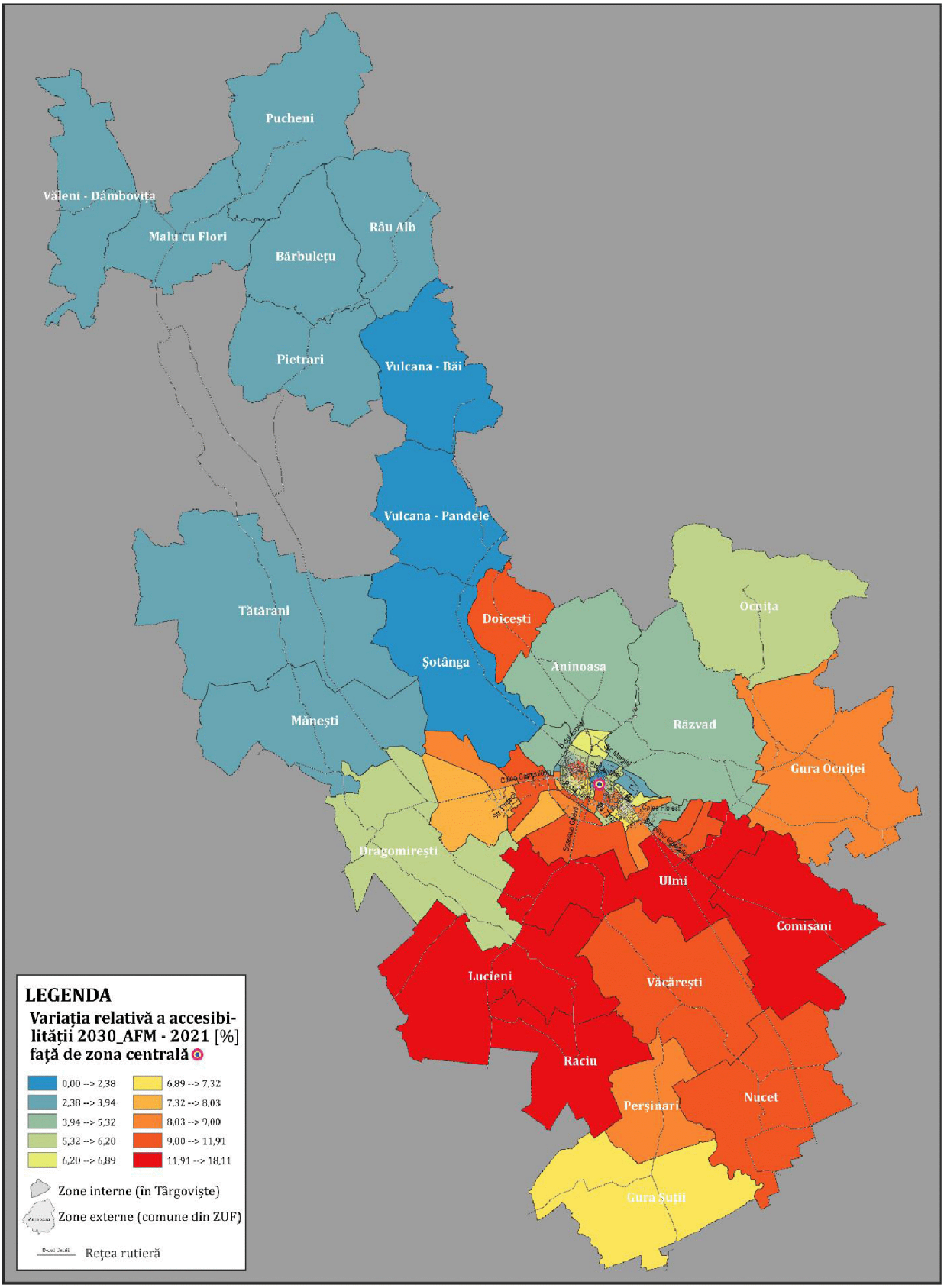


***Figura 4.10**. Variația relativă a accesibilității, scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2021, față de Zona Centrală.*

Din figura 4.10 se observă că în scenariul "A face minim" durata de deplasare față de zona centrală va crește, în special pentru localitățile situate la sud de Municipiul Târgoviște, respectiv ăn zona deservită de DN 72 și DN 71. Acest rezultat este asociat creșterii congestiei ca urmare a intensificării deplasărilor au autovehiculele în relație cu Municipiul Târgoviște și totodată ca urmare a creșterii traficului de tranzit de-a lungul DN 72. Creșterea maximă estimată a duratelor de deplasare comparativ cu valorile specifice anului de bază 2021 este de 18%.

În interiorul Municipiului Târgoviște, creșteri accentuate ale duratelor de deplasare se obțin pentru cartierele situate în partea de sud-vest a localității, în care predomină funcțiuni de locuire și servicii (spital, unități de învățământ, zone comerciale). Astfel, se constată că un număr însemnat de locuitori va fi afectat de înrăutățirea condițiilor de circulație.

Creșterea duratelor de deplasare pentru o parte importantă a călătoriilor efectuate la nivelul rețelei de transport analizate demonstrează faptul că proiectele specifice scenariului "A face minim" 2030 nu au capacitatea de a rezolva problemele de mobilitate din arealul de studiu.

O altă măsură a accesibilității sistemului de transport este dată de facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă pe care le prezintă infrastructura de transport și vehiculele: peroane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranță în vehicule pentru cărucioare, modul de amplasare a sistemelor de validare a biletelor astfel încât să poată fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare, atât vizuale, cât și acustice. În situația actuală, sistemul de transport public prezintă deficiențe de accesibilitate. La nivelul infrastructurii aferente sistemului de transport public nu sunt prevăzute facilități care să asigure accesul persoanelor cu dizabilități.

Pe lângă modurile de transport public și privat, a căror accesibilitate a fost tratată mai sus, în mediul urban transportul pietonal reprezintă un mod de deplasare care se pretează pentru călătoriile pe distanțe scurte. În situația actuală, ghidarea utilizatorilor către acest mod de transport benefic pentru sănătate este deficitară, nefiind implementat un sistem de orientare a traseelor pietonale către obiective socio-economice din zona centrală și cartiere.

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

- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete în localitățile din ZUF Târgoviște;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unor terminale de transport intermodal în care să se realizeze transferul între transport regional, interjudețean și intrajudețean și cel local în condiții de siguranță și confort pentru călători.*

Având în vedere particularitățile accesibilității sistemului de transport, pentru evaluarea impactului mobilității din acest punct de vedere se vor utiliza următorii indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute;*
- *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă.*

Valorile duratei medii a deplasării specifice anului de bază și orizontului de prognoză analizat în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.12.

Tabelul 4.12. *Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim", 2030
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	19,4	20,8
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	25,0	50,0

Zone nevralgice din punct de vedere al accesibilității sistemului global de transport public sunt stațiile de transfer între modurile de transport public urban, intrajudețean și interjudețean. Transferul între mijloacele de transport specifice acestor moduri trebuie să se realizeze facil, în condiții de siguranță și securitate.

În acest sens, este necesară amenajarea unor noduri intermodale în care să fie prevăzute săli de așteptare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, grupuri sanitare, toate adaptate pentru a fi utilizate și de către persoanele cu probleme de mobilitate.

4.4. Siguranța

În ciuda eforturilor care s-au făcut la nivel european în ultimii ani, concretizate cu reducerea numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere produse în mediul urban, în aceste tragedii în anul 2019, la nivelul statelor EU-27 şi-au pierdut viaţa 22.756 persoane[7]. Datele statistice cu privire la acest subiect, situează România pe locul 1 în funcţie de valoarea raportului dintre numărul de morţi înregistraţi la 1 milion de locuitori. Valoarea acestui raport asociată României este de 96, în condiţiile în care nivelul mediu la nivelul statelor membre este de 51, iar valoarea minimă corespunzătoare Suediei este de 22 (figura 4.11).

Un alt motiv de îngrijorare privind siguranţa circulaţiei în oraşele din România este faptul că 62% din numărul total de accidente rutiere soldate cu morţi au loc în mediul urban, situaţie care de asemenea ne situează pe loc fruntaş în clasamentul european.

[7]Eurostat, 2021 *https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_sf_roadve/settings_1/table?lang=en*

Revenind la principiul care guvernează PMUD *"Planificare pentru oameni!"*, caracterizarea situaţiei existente la nivelul anului 2019 privind siguranţa locuitorilor oraşelor din România indică faptul că din totalul celor 1864 persoane care şi-au pierdut viaţa în accidente rutiere, 729 sunt pietoni.

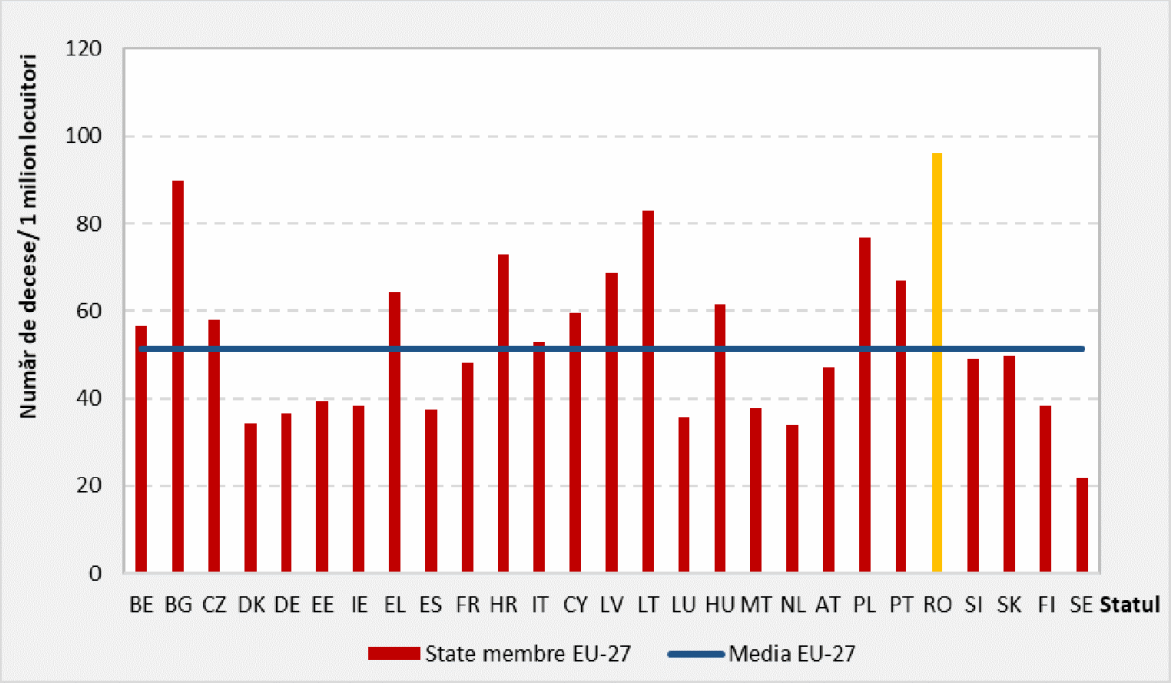


***Figura 4.11**. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 24, anul 2019.*

În tabelul următor sunt prezentate valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcţie de gravitatea acestora.

***Tabelul 4.13**. Valoarea monetară costurilor cu accidentele, România.*

Gravitatea accidentului	Costuri [Euro]	
	Master Planul de Transport pentru România, 2014	Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014
Pierderea vieţii	635.972	1.048.000
Rănire gravă	87.963	136.000
Rănire uşoară	7.114	10.400

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurile asociate acestora, percepute drept costuri externe activităţii de transport.

Principalele componente ale costurilor cu accidentele sunt costurile serviciilor medicale, costurile asociate pagubelor materiale produse, costurile generate de pierderea / reducerea capacităţii de muncă. Valoarea acestor costuri nu depinde numai de gravitatea accidentului,

ci şi de sistemul de asigurări care activează în domeniu şi de disponibilitatea de plată a cetăţenilor pentru siguranţă, fapt care atrage după sine diferenţe semnificative ale costurilor cu accidentele în funcţie de ţara în care sunt produse. Valorile acestor categorii de costuri estimate pentru fiecare stat membru EU28, sunt reprezentate grafic în figurile 4.12 - 4.14.

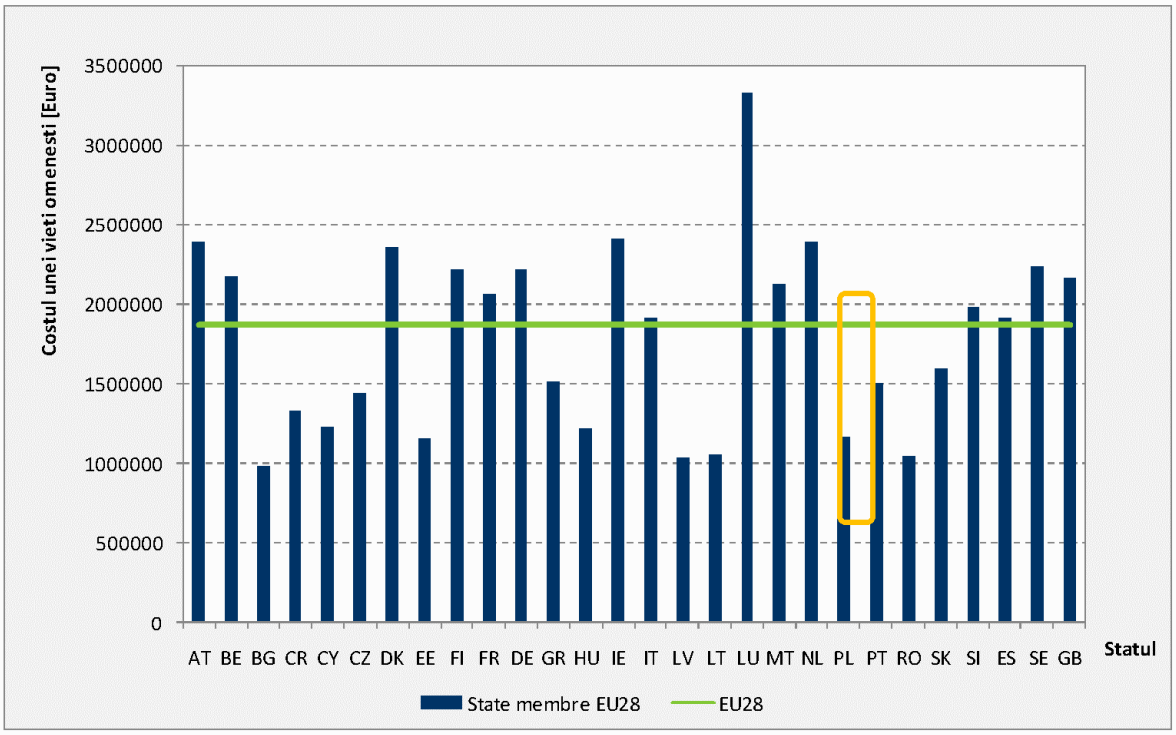


***Figura 4.12**. Costul echivalent pierderii unei vieţi omeneşti, statele membre EU 28, anul 2010.*

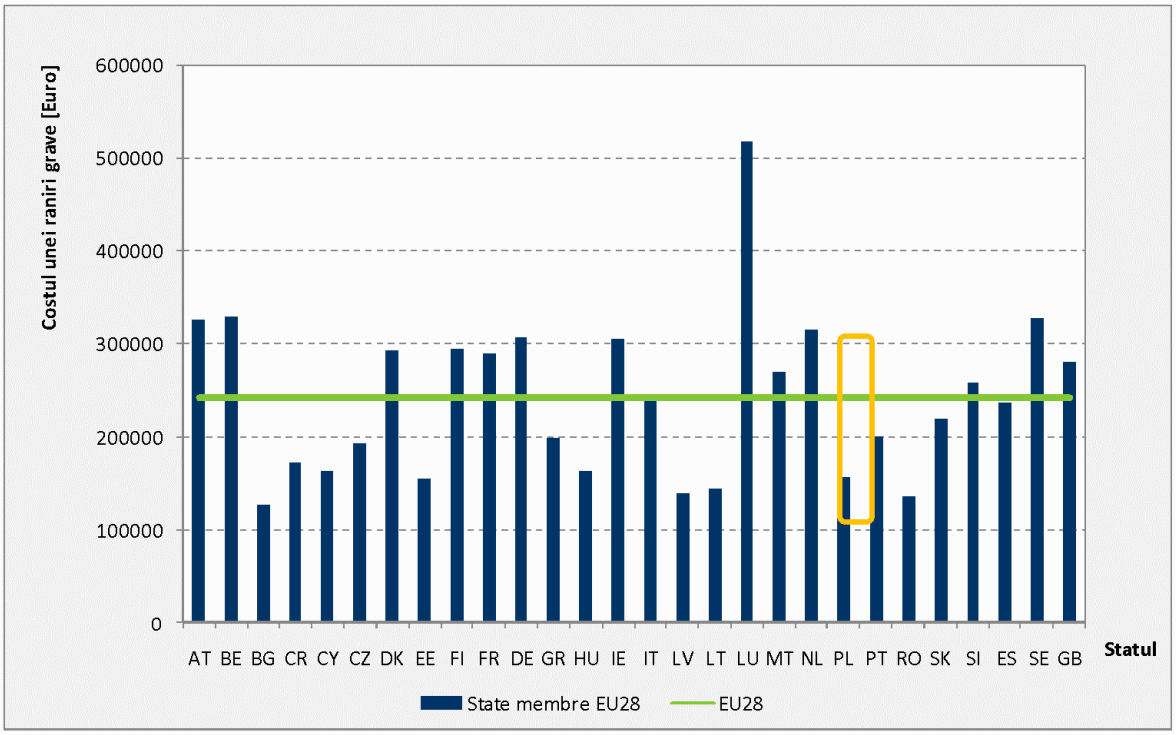


***Figura 4.13**. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.*

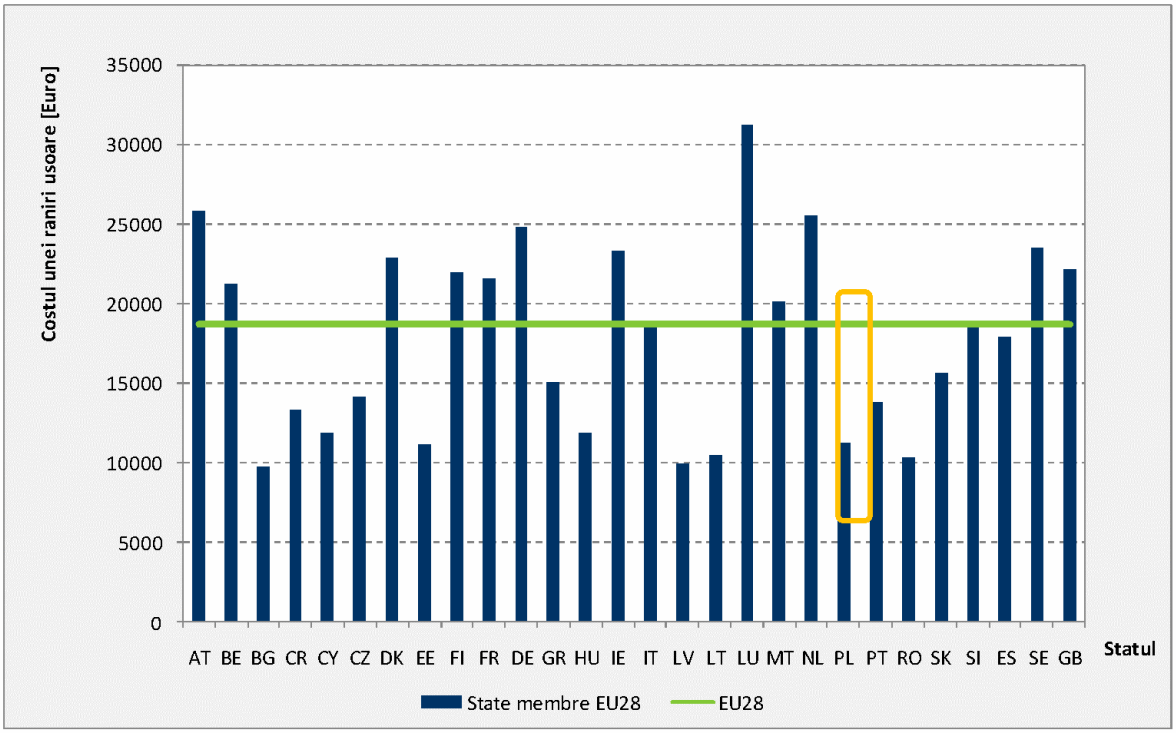


***Figura 4.14**. Costul echivalent unei răniri ușoare, statele membre EU 28, anul 2010.*

Analizând datele reprezentate în graficele de mai sus se poate observa că pentru toate cele trei categorii în care sunt încadrate accidentele în funcţie de gravitate, costurile estimate pentru România sunt situate la limita inferioară a plajei de valori specifice statelor membre EU28.

Conform datelor furnizate de Poliţia Municipiului Târgoviște, în această localitate în anul 2020 au fost înregistrate 74 accidente, în care au fost rănite 81 persoane. Variaţia numărului total de accidente şi a victimelor acestora în perioada 2017-2020 este prezentată în tabelul următor.

***Tabelul 4.14**. Accidente înregistrate în Municipiul Târgoviște, în perioada 2017-2020.*

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morţi	Răniţi grav	Răniţi uşor
2017	114	127	2	16	109
2018	109	116	2	7	107
2019	113	133	2	19	112
2020	74	81	0	10	71

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.13) pentru numărul de victime înregistrate în fiecare categorie (morţi, răniţi grav, răniţi uşor) au fost estimate costurile cu accidentele în care au fost implicate victime la

nivelul rețelei rutiere a Municipiului Târgoviște în anul 2021. Aceste costuri se ridică la aproximativ 3,27 milioane Euro (tabelul 4.15).

***Tabelul 4.15**. Costul cu accidentele, Municipiul Târgoviște, 20210.*

	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	Total
Numărul de victime	2	20	123	144
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul în anul 2020 [EUR]	635.972	1.759.260	875.022	3.270.254

Problema de fond în ceea ce privește incidența accidentelor este intensitatea traficului. Această problemă este amplificată de modul de operare, care în situația actuală, prezintă deficiențe din punct de vedere al organizării circulației printr-un sistem complex de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule și pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creșterii traficului în situația prognozată în scenariul "A face minim", ținând seama de faptul că prin intervențiile angajate nu se regăsesc proiecte care să conducă la reducerea traficului auto.

La nivel local, Poliția Municipiului Târgoviște reprezintă structura organizațională cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor de circulație, precum și cu identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.

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

- *inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența unor sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "neacordare prioritate pietoni", "traversare neregulamentară", "abateri bicicliști".*

Urmărind cele prezentate mai sus, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației se va utiliza indicatorul:

- *Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul rețelei.*

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

Valorile intensității traficului specifice anului de bază și orizontului de prognoză analizat în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.16.

Tabelul 4.16. *Indicator - evaluare siguranță.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	1.413.050	1.743.590

4.5. Calitatea vieții

În literatura de specialitate[8], relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului (poluare chimică, fonică, consum de energie, gaze cu efect de seră), a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor (în special componenta de siguranță a circulației) și a eficienței economice. Toate aceste aspecte ale mobilității din Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, dominată de utilizarea autoturismului, cu următoarele consecințe:

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

Recent, la nivelul Municipiului Târgoviște au fost realizate intervenții notabile asupra sistemului de transport: modernizarea de artere stradale, inclusiv trotuarele aferente, amenajarea de parcări, modernizarea transportului public. Un exemplu în acest sens este

[8] *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.

prezentat în figurile de mai jos, în care este evidențiată îmbunătățirea calității spațiului public aferent străzii Profesor Cornel Popa.



***Figura 4.15**. Amenajare Str. Profesor Cornel Popa 2019.*



***Figura 4.16**. Amenajare Str. Profesor Cornel Popa 2022.*

În localitățile incluse în ZUF Târgoviște, investițiile realizate în ultimii ani se regăsesc preponderent în infrastructura rutieră – modernizarea de străzi și trotuare. Toate proiectele realizate conduc la creșterea calității vieții în mediul urban, efectele manifestându-se gradual, acestea fiind în interacține cu alte intervenții necesare și cu capacitatea de adaptare a cetățenilor.

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în secțiunile referitoare la parcări și la spațiul urban (Capitolul 2). În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează calitatea vieții în Municipiul Târgoviște și în localitățile din Zona Urbană Funcțională, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice în localitățile din Zona Urbană Funcțională;*
- *existența unor sectoare de infrastructură cu densitate ridicată a pietonilor, precum și prezența intensă a autovehiculelor în zona de complexitate ridicată, pentru care trebuie să se aplice măsuri de îmbunătățire a confortului și siguranței;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta).*

Din analizele asupra problemelor identificate în acest domeniu, precum şi din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4 în care au fost tratate subiecte care influențează calitatea vieții în mediul urban, reiese că transportul individual cu autoturismul afectează negativ în cea mai mare măsură calitatea vieții. Efectele produse de utilizarea acestuia pentru deplasările din mediul urban, precum emisii de noxe, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră, etc. acționează asupra sănătății populației, criteriu fundamental în caracterizarea nivelului atins de calitatea vieții.

Așadar, o imagine complexă asupra calității vieții cetățenilor poate fi creată prin prisma indicatorului care exprimă ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. În situația anului de bază aceste moduri de transport cumulează o pondere de 49,7% din totalul deplasărilor zilnice.

Pentru îmbunătățirea calității vieții sunt necesare măsuri complementare celor implementate de curând, care să contracareze disfuncțiile menționate în capitolele anterioare, având ca scop principal orientarea către mijloace de transport prietenoase cu mediu. În primul rând se impune realizarea de investiții în dezvoltarea serviciului de transport public, realizarea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta și pietonală și aplicarea unei politici de parcare agresive, care să prevadă interzicerea parcării pe străzile din zona centrală, coroborat cu tarifarea diferențiată pe zone, cu valori ridicate în zona centrală.

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a unităţilor administrativ-teritoriale are un efect major asupra nevoilor de transport şi comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât şi al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraş performant, un factor cu importanţă semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calităţii mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.

Zona Urbană Funcțională Târgoviște 2030: sistem de transport eficient, adaptat nevoilor cetățenilor, integrat la nivelul întregului teritoriu, care asigură deplasarea persoanelor și a bunurilor cu impact redus asupra mediului.

Viziunea de dezvoltare a mobilității din Zona Urbană Funcțională Târgoviște la orizontul anului 2030 este descrisă prin următoarele atribute esențiale:

- *Sistem de transport viabil, durabil și accesibil;*
- *Sistem de transport care sprijină dezvoltarea și economia locală;*
- *Sistem de transport care nu afectează sănătatea locuitorilor;*
- *Sistem de transport care conduce la creșterea gradului de siguranță a locuitorilor;*
- *Sistem de transport care contribuie la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor.*

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a mobilităţii din Zona Urbană Funcţională Târgoviște s-a avut în vedere înscrierea în liniile directoare recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

"Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor.

În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele."

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii urmăresc:

Accesibilitate și conectivitate - reprezintă uşurinţa cu care oamenii sau bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatării sistemului. Modul în care orașele facilitează accesul prin formele lor urbane și sistemelor de transport disponibile, prezintă impact direct asupra dezvoltării urbane și bunăstării populației, componente prin care se descrie calitatea vieții.

Prin acest obiectiv strategic, se urmărește ca sistemul de transport din ZUF Târgoviște să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.

Eficiența economică se referă la sprijinul sistemului de transport în desfășurarea activităților economice, cu impact pe termen lung prin generarea de venituri și locuri de muncă în ZUF Târgoviște. Funcționarea sistemului de transport, astfel încât să se asigure parametrii de eficacitate, eficiență și calitate a deplasărilor persoanelor și bunurilor către/ de la unitățile economice și zonele turistice constituie unul dintre pilonii dezvoltării durabile.

Siguranța reprezintă noțiunea inversă vulnerabilității participanților la trafic la implicare în accidente de circulație (soldate cu răniri sau pierderi de vieții omenești, respectiv pagube materiale). Prin Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero" publicat recent, Uniunea Europenă și-a reafirmat ambițiosul obiectiv pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese până în 2050 („Viziunea zero"). Suplimentar, s-a stabilit obiectivul de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030, față de nivelul de referință din 2020[1]. Atingerea acestor ținte asumate la

[1] *Consiliul Uniunii Europene (2017), Concluziile Consiliului privind siguranța rutieră - de adoptare a Declarației de la Valletta din martie 2017 (Valletta, 28-29 martie 2017), 9994/17, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/ro/pd.*

nivelul statelor membre este posibilă prin transpunerea obiectivelor la nivel local și cuantificarea rezultatelor.

Protejarea mediului se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul ZUF Târgoviște și impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecția mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociați (emisii de substanțe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și implicit la creșterea calității vieții.

Calitatea vieții se referă la calitatea mediului urban, coroborată cu aspecte privind accesibilitatea teritoriului și a serviciilor de transport, siguranța cetățenilor, calitatea aerului, eficiența economică a serviciilor de transport.

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acesteia și a obiectivelor asociate în domeniul mobilității atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acțiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcționeze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât și navetiștii) către moduri de transport prietenoase cu mediul – pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Pentru atingerea obiectivelor strategice se propun măsuri de intervenție și proiecte structurate în scenariul de dezvoltare *"A face ceva"*, care funcționează având la bază scenariul *"A face minim"* (de referință). Acesta evidențiază ce reprezintă situaţia viitoare, în care se consideră că doar proiectele "angajate" se vor realiza/ cu certitudine, înainte de anul de prognoză. Se consideră că proiectele incluse în scenariul de referință vor fi implementate cu certitudine, în circumstanţele actuale, întrucât acestea se află deja în construcţie sau fac parte dintr-un program ferm și urmează a fi construite, existând astfel un angajament clar de finanţare. Pentru toate proiectele incluse în "Scenariul de referinţă" se presupune că este asigurată întreaga finanţare pentru finalizarea acestora, toate avizele necesare fiind obţinute și implementarea va fi finalizată înainte de anul de prognoză. "Scenariul de referinţă" *("A face minimum")* reprezintă situaţia viitoare faţă de care vor fi comparate scenariile *"A face ceva"*.

Costurile de realizare a proiectelor angajate nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD. Anvelopa bugetară estimată ca fiind necesară pentru finanțarea PMUD al Zonei Urbane Funcționale Târgoviște este determinată eliminând aceste costuri.

Un alt scenariu analizat în cadrul PMUD este scenariul *"A nu face nimic"*, care surprinde situaţia corespunzătoare anului de bază și este creat utilizând date complete/ precise referitoare la populaţie, date de natură economică, de mediu etc., iar în ceea ce privește transportul, acest scenariu cuprinde doar sistemul de transport existent (și nicio altă infrastructură nouă sau schimbări în operarea existentă a transportului).

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului "A face ceva" 2030. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul "A face minim", plus un pachet de proiecte și măsuri propuse (figura 5.1).

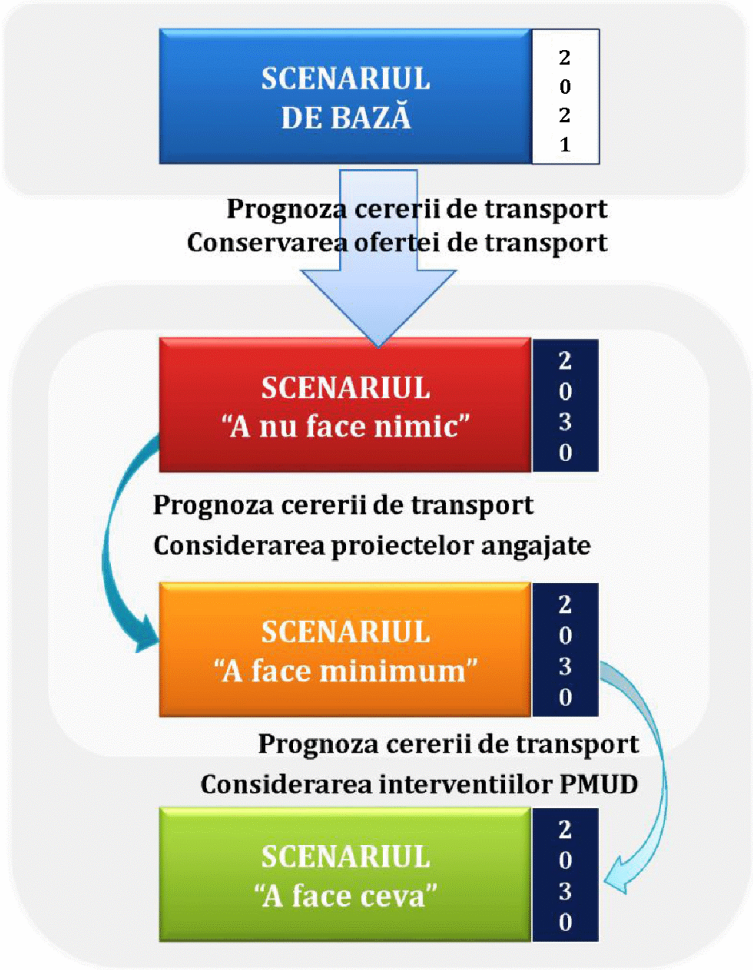


***Figura 5.1**. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD pentru ZUF Târgoviște*.*

**Scenariul ANFN – Scenariul "A nu face nimic" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.7)*
Scenariul AFM – Scenariul "A face minim" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.6)
Scenariul AFC – Scenariul "A face ceva" (descriere în Etapa II, Capitolul 2)

Conform specificațiilor din *Anexa 6 - Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă* a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile publicat în cadrul POR 2014-2020, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ *"A face ceva"* este necesară pentru localitățile de rang I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități*, Municipiul Târgoviște nu este municipiu de rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilității propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu *"A face ceva"*.

În tabelul de mai jos este realizată o descriere a fiecăruia dintre scenariile analizate, împreună cu proiectele aferente.

Tabelul 5.1. *Descrierea scenariilor.*

Scenariul "A face minim" - AFM	
Descriere	Scenariul de mobilitate de referinţă "A face minim" este specific perioadei de analiză la orizontul anului 2030. În cadrul acestuia este evidenţiat rezultatul interacţiunii dintre cererea de transport prognozată şi reţeaua de transport de perspectivă. Sunt considerate ca fiind finalizate proiecte angajate, adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport - unde este cazul (proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală).
Proiecte specifice	- *Amenajare, modernizare și reabilitare parcări din Municipiul Târgoviște aferente străzilor: Diaconu Coresi, Virgil Drăghiceanu și I. C. Visarion (parcare Primărie), UAT Municipiul Târgoviște* - *Reabilitare și modernizare străzi ZUM 1 – Cartier Prepeleac: Str. Oltului, Str. Ion Neculce, Str. Fructelor și Str. Luceafărului, UAT Municipiul Târgoviște* - *Modernizare și reabilitare drumuri de interes local în Municipiul Târgoviște – lot 3 (Str. Prof. Constantin Manolescu, Str. Prof. Victor Oprescu, Str. Laura Stoica, Str. Scriitor Matei Alexandrescu, Str. Cronicarilor, Str. Calafat, Str. Stejarilor), UAT Municipiul Târgoviște* - *Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesare transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște, UAT Municipiul Târgoviște* - *Completarea parcului auto din Municipiul Târgoviște prin achiziționarea de vehicule ecologice destinate transportului public urban, UAT Municipiul Târgoviște* - *Amenajarea unor sensuri giratorii pe strada Laminorului din Municipiul Târgoviște, UAT Municipiul Târgoviște* - *Parcări și stații bus în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița* - *Modernizare străzi în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița* - *Modernizare drumuri de interes local în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița,* - *Construire trotuare pe str. Constantin Brâncoveanu în Comuna Doicești, Județul Dâmbovița* - *Stații de reincărcare pentru vehicule electrice în Comuna Lucieni, Județul Dâmbovița* - *Asfaltare drumuri locale satul Micloșanii Mari, în Comuna Malu cu Flori, Județul Dâmbovița* - *Modernizare drumuri comunale în Comuna Malu cu Flori, Județul Dâmbovița - 8,2 km* - *Îmbunătățirea rețelei de drumuri de interes local - 4 km, Comuna Malu cu Flori* - *Realizare șanț betonat, trotuare și podețe cu intrarea în fiecare proprietate pe DJ 722 și DC 57, Comuna Nucet, Județul Dâmbovița* - *Construire piste biciclete pe str. Tudor Vladimirescu (DJ 719) în satul Valea Voievozilor, Comuna Răzvad* - *Execuția tramei stradale, a șanțurilor de scurgere a apei pluviale și a podețelor de acces la gospodăriile de pe strada Tudor Vladimirescu (DJ 719) în satul Valea Voievozilor, Comuna Răzvad, Județul Dâmbovița* - *Modernizare și consolidare străzi în satele Răzvad și Gorgota, Comuna Răzvad, Județul Dâmbovița* - *Pod peste Râul Vulcana în Comuna Vulcana-Pandele* - *Modernizare străzi în Comuna Vulcana-Pandele*

Scenariul "A nu face nimic" - ANFN	
Descriere	În cadrul acestui scenariu este considerată cererea de transport prognozată la orizontul anului 2030, în timp ce oferta de transport rămâne cea aferentă anului de bază 2021, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.
Proiecte specifice	În acest scenariu nu sunt considerate proiecte - nu se aduc modificări față de situația anului de bază.
Scenariul "A face ceva" – AFC	
Proiecte specifice	- *Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere din Municipiul Târgoviște și din comunele incluse în ZUF, inclusiv realizarea de noi legături în rețea* - *Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare* - *Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier* - *Drum de legătură pentru creșterea accesibilității în zona urbana a Municipiului Târgoviște* - *Achiziție mijloace de transport ecologice și stații de reăncărcare* - *Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public în Municipiul Târgoviște și în comunele din ZUF* - *Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean* - *Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public* - *Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing* - *Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour* - *Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public* - *Reglementare logistica de aprovizionare* - *Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale* - *Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone* - *Realizarea trasee pietonale în Municipiul Târgoviște* - *Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Târgoviște* - *Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Târgoviște* - *Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) în Municipiul Târgoviște* - *Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride* - *Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale* - *Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică local* - *Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private* - *Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi*

- *Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)*
- *Amenajare pistă de biciclete în Comuna Doicești, județul Dâmbovița*
- *Construire pistă bicicletă în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița*
- *Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Mănești, județul Dâmbovița*
- *Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Șotânga, județul Dâmbovița*
- *Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște*
- *Implementare sisteme de management al traficului*
- *Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic*
- *Amenajare parcări colective de tip Park&Ride*
- *Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)*
- *Sistematizare parcare aferenta strazii Doctor Benone Georgescu cu realizare racord direct in strada Tudor Vladimirescu*
- *Amenajare parcări (in zona aferenta Pasajului superior peste C.F. pe DN 72, pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro Viii, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște, în zona străzii Poet Grigore Alexandrescu, în zona Grădinii Zoologice și Parcului Chindia)*
- *Elaborare politica de parcare la nivel urban*
- *Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3*
- *Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile*
- *Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice*
- *Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor*
- *Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)*
- *Creșterea gradului de mobilitate în interiorul comunei Aninoasa*
- *Dotare Comuna Bărbulețu, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video*
- *Amenajare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița*
- *Înființare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Gura Ocniței, județul Dâmbovița*
- *Amplasare stații de reîncărcare autovehicule electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița*
- *Implementare sisteme inteligente de management local*
- *Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Malul cu Flori*
- *Dotare Comuna Pietrari, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video*
- *Implementare sisteme inteligente de management local în comuna Ulmi*
- *Asigurarea infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management local) la nivelul Comunei Vulcana-Băi*
- *Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște*
- *Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători*

5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acțiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

- Analiza situației actuale și identificarea disfuncționalităților

  Caracterizarea mobilității actuale cu referire la contextul socio-economic și demografic, rețeaua stradală, transportul public, transportul de marfă, mijloacele alternative de mobilitate, managementul traficului, zonele cu nivel ridicat de complexitate și evaluarea impactului actual al mobilității, au fost tratate în Capitolele 2 - 4.

- Stabilirea viziunii de evoluție a mobilității

  Zona Urbană Funcțională Târgoviște 2030: sistem de transport eficient, adaptat nevoilor cetățenilor, integrat la nivelul întregului teritoriu, care asigură deplasarea persoanelor și a bunurilor cu impact redus asupra mediului.

- Stabilirea obiectivelor

  Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilității: *accesibilitate și conectivitate, eficiență economică, siguranță și securitate, protejarea mediului, calitatea vieții.*

- Identificarea temelor de mobilitate pentru care se propun intervenții

  Pornind de la analiza situației actuale, pentru orientarea către o mobilitate durabilă, se vor propune intervenții încadrate în tematicile abordate în caracterizarea situației actuale, respectiv: intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transport de marfă, mijloace alternative de mobilitate, managementul traficului, zone cu nivel ridicat de complexitate, structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare, aspecte instituționale.

- Identificarea de măsuri/acțiuni de intervenție care să contribuie la atingerea obiectivelor

  Lista cuprinzătoare a intervențiilor (măsuri și proiecte) este dezvoltată pe baza analizei problemelor (evidențiate în urma prelucrării datelor primare, a elaborării modelului de transport) și a aspectelor stategice privind evoluția mobilității la nivelul teritoriului de studiu. Acestea sunt proiecte majore de infrastructură, dar și proiecte sau măsuri de natură organizațională și instituțională.

- Prioritizarea intervențiilor propuse

  Prioritizarea proiectelor propuse este realizată pe baza unei analize multicriteriale.

Analiza multicriterială permite luarea unei decizii în funcţie de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiză diferite şi pot avea unităţi de măsură diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura şi combina diferitele evaluări care trebuie să fie luate în considerare în procesul de luare a deciziilor, atunci când avem de ales între mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecăreia dintre acestea condiţionează în mare măsură decizia finală. Din punct de vedere metodologic, analiza multicriterială porneşte de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice şi identificarea criteriilor necesare în analiză. O a doua fază constă în standardizarea valorilor fiecărui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate în analiză să poată fi comparate şi ierarhizate în funcţie de importanţa pe care o prezintă pentru obiectivul principal al studiului.

În cadrul PMUD Târgoviște au fost identificate 8 criterii principale de care se ţine seama în evaluarea atingerii obiective strategice ale planului. În tabelul de mai jos este realizată o scurtă descriere a indicatorilor asociaţi criteriilor care urmează să fie utilizate în analiză. Metodologia aplicată permite combinarea celor 8 indicatori care constituie criteriile, făcând posibilă stabilirea unor scor final pentru fiecare proiect, pe baza acestuia fiind apoi definit nivelul de prioritate.

Tabelul 5.2. *Criterii de analiză multicriterială utilizate.*

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivul de interes socio-economic considerate la subcapitolul 4.3, la nivel de MZA. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C2		Accesibilitatea sistemului de transport public	Exprimă proporția vehiculelor și stațiilor de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă. Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentații referitoare la autovehicule de transport public.	Creșterea valorilor
C3	Eficienţa economică	Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la nivel de MZA, pentru întregulul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C4		Valoare investiție	Reprezintă valoarea monetară estimată pentru realizarea proiectului, exprimată în [Euro]. Sursele de cuantificare: documentații tehnico-economice aferente proiectelor (în cazul în care există), estimări ale consultantului pe baza consultării pieței.	Costuri cât mai reduse pentru investiție
C5	Siguranță	Intensitatea traficului	Dat fiind faptul că incidența apariției accidentelor rutiere este, în general, proporțională cu intensitatea traficului, indicatorul se exprimă prin totalul zilnic de [vehicule-km] înregistrate la nivelul rețelei. Se va considera traficul la nivel de MZA.	Reducerea valorilor
C6	Protejarea mediului	Emisiile de gaze poluante	Reprezintă cantitatea de emisii poluante estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [kg] la nivelul unei zile medii din an (MZA). Se vor considera următorii factori de emisie: NO_x, PM, HC, CO, fiecăruia alocându-i-se câte o pondere egală în cadrul criteriului.	Reducerea valorilor
C7		Emisiile de gaze cu efect de seră	Reprezintă cantitatea de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [tone] – echivalent CO_2.	Reducerea valorilor
C8	Calitatea vieții	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	Reprezintă proporția deplasarilor realizate cu modurile de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. Se exprimă în [%].	Creșterea valorilor

Estimarea valorilor acestor indicatori are la bază simulările efectuate cu ajutorul modelului de transport validat (unde este cazul) şi/ sau experienţa consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii similare, precum şi din consultarea

studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Valorile efective estimate sunt încadrate în 6 clase, notate de la 0 la 5, obţinându-se matricea de performanţă.

În procesul de stabilire a importanţei fiecărui criteriu s-a ţinut cont de faptul că prin implementarea planului se urmăreşte orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Tabelul 5.3. *Ponderile alocate criteriilor de analiză.*

Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Pondere criteriu	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	10 %	10 %	20 %
Obiectiv strategic	**Accesibilitate**		**Eficienţă economică**		**Siguranţă**	**Protejarea mediu**		**Calitatea vieţii**
Pondere obiectiv	20 %		20 %		20 %	20 %		20 %

Pentru stabilirea utilităţii asigurată de indicatorii analizaţi, se consideră că utilitatea este proporţională cu valorile consecinţelor, deci pentru estimarea utilităţilor intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcţie cu valori cuprinse în intervalul [0, 1] (figura 5.2).

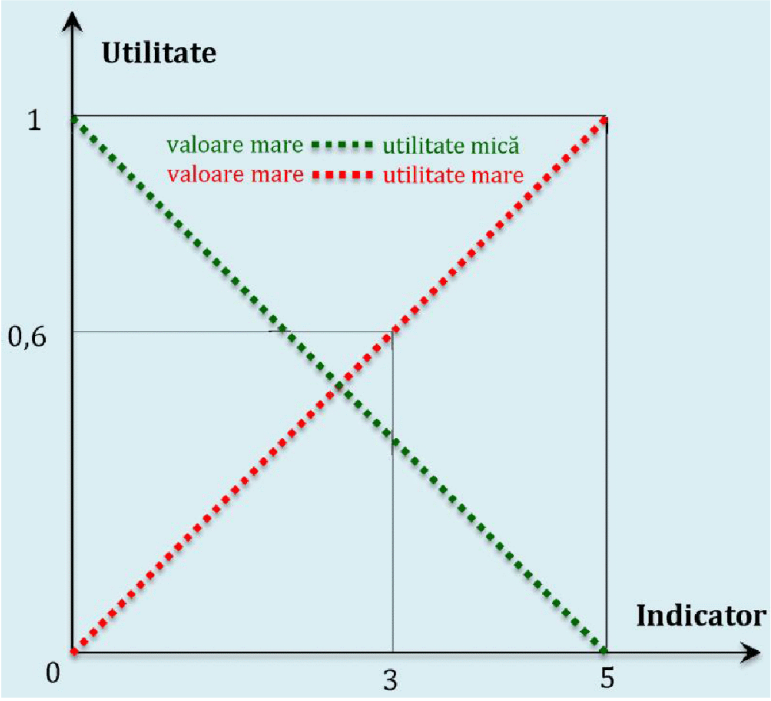


Figura 5.2. *Reprezentarea grafică a funcţiei de utilitate.*

Prin aplicarea acestei metodologii, punctajul maxim pe care poate să îl atingă un proiect este 1. Proiectele care vor obține punctaj mai mic de 0,10 vor fi eliminate din lista care va defini portofoliul de proiecte al PMUD pentru Municipiul Târgoviște.

Definitivarea listei finale a intervențiilor (măsuri și proiecte) propuse, se va realiza ținând cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul unităților administrativ-teritoriale din ZUF Târgoviște pentru perioada 2022 – 2030, luând în considerare următoarele componente:

- Fonduri UE – POR 2021-2027 Sud Muntenia și post 2027, Axe prioritare care vizează reducerea de CO_2, mobilitatea urbană și conectivitatea.

  În perioada de programare 2021-2027 aceste obiective se încadrează în Prioritatea 3 – O regiune cu mobilitate urbană durabilă.

- Administrația Fondului pentru Mediu – principala instituție care asigură suportul financiar pentru realizarea proiectelor și programelor pentru protecția mediului, constituită conform principiilor europene "poluatorul plătește" și "responsabilitatea producătorului".

- Programul Național de Investiții "Anghel Saligny" – program multianual, finanțat de la bugetul de stat, coordonat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, care are ca obiectiv general creșterea coeziunii teritoriale prin echiparea unităților administrativ-teritoriale cu dotări tehnico-edilitare și de acces la căile de comunicație, îmbunătățirea atât a condițiilor de viață cât și a standardelor de muncă pentru toți locuitorii României.

- Planul Național de Redresare și Reziliență – are ca obiectiv general dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. Acesta a fost conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.

- Împrumuturi de la instituții financiare internaționale (IFI) – disponibilitate de creditare în perioada 2023-2030 pentru susținerea implementării PMUD pentru ZUF Târgoviște.

- Alte surse: în această categorie sunt considerate alte surse de finanțare nerambursabilă precum Programul Operațional Transport, Programul Național de Dezvoltare Rurală 2021-2027, Programe de cooperare teritorială (INTERREG EUROPE, URBACT III etc) sau buget de stat.

- Bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale din arealul de studiu al PMUD – o pondere cuprinsă între 1% și 4% din bugetul total anual estimat la nivelul UAT-urilor din Zona Urbană Funcțională Târgoviște pentru perioada 2022-2030.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanțare menționate mai sus, a căror sumă se ridică la 192,910 milioane Euro.

Tabelul 5.4. *Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD.*

Componenta [Mil Eur] / Anul	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Programul Operațional Regional Sud Muntenia 2021-2027 și similar	0,00	0,00	4,00	8,00	8,00	10,00	0,00	5,00	5,00
Administrația Fondului pentru Mediu	0,00	2,00	3,00	3,00	3,00	3,50	3,00	3,00	3,00
Programul Național de Investiții "Anghel Saligny" și similar	0,00	7,00	10,00	6,00	6,00	6,00	4,00	4,00	3,00
Planul Național de Redresare și Reziliență	0,00	12,00	18,00	8,00	9,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Împrumuturi IFI	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50
Alte surse	0,00	1,00	1,00	3,00	3,00	3,00	0,75	0,75	0,75
Buget local UAT-uri din Zona Urbană Funcțională Târgoviște	0,82	1,17	1,76	2,35	2,35	2,93	1,76	1,76	1,76

Analiza riscurilor

Buna desfășurare a implementării intervențiilor incluse în planul de acțiune poate fi afectată de apariția riscurilor legate de:

- *neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene);*
- *valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme;*
- *reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor;*
- *neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor.*

Neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene)

Anvelopa financiară identificată pentru intervenții în domeniul mobilității în Zona Urbană Funcțională Târgoviște în perioada 2022-2030 are în compunere, în proporție semnificativă fonduri externe nerambursabile (Programul Operațional Regional Sud Muntenia 2021-2027, Planul Național de Redresare și Reziliență, Administrația Fondului pentru Mediu, Programul Național de Investiții "Anghel Saligny").

Potrivit documentațiilor publicate pentru perioada de programare 2021-2027[2], acțiunile finanțabile prin *Prioritatea 3 – O regiune cu mobilitate urbană durabilă* sunt:

- Înființarea, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport urban ecologice și infrastructura de transport necesară acestora (configurarea/ modernizarea/ lărgirea/ reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională) în vederea

[2] *Programul Operațional Regional Sud Muntenia 2021-2027.*

dezvoltării transportului public și implementării măsurilor de siguranță rutieră (pasarele pietonale, pasaje subterane/ supraterane auto și pietonale, intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat) pentru reducerea de CO_2 și dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane (sisteme de management a traficului, aplicații mobility as a service, sisteme park & ride și terminale intermodale pentru transportul public urban, etc);

- → Înființarea, modernizarea, extinderea și dotarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate, inclusiv configurarea/ modernizarea/ lărgirea/reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, precum și intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat, amenajarea de zone pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare, etc;
- → Achiziționarea de autobuze/microbuze pentru transport școlar;
- → Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană, inclusiv prin intervenții în depourile/ autobazele pentru transport public și infrastructura tehnică aferentă precum și pentru retehnologizarea lor;
- → Realizarea de parcări și echipamente și servicii necesare punerii în practică a politicilor de parcare de la nivelul fiecărui oraș;
- → Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv infrastructură de producere de energie din surse regenerabile;
- → Întărirea capacității AM, a dezvoltatorilor de proiecte și a autorităților și instituțiilor publice în domeniul mobilității urbane;
- → Elaborarea/actualizarea PMUD.

Intervențiile propuse în planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare din fondurile detaliate mai sus, vor fi în special proiecte de infrastructură și de natură operațională (vehicule ecologice/ electrice, infrastructură pentru sistemul de transport public, sisteme de management al traficului, infrastructură pentru deplasări cu mijloace prietenoase cu mediul), reprezentând proiecte de bază privind orietarea spre durabilitate a mobilității în Municipiul Târgoviște și Zona Urbană Funcțională. Lipsa finanțării pentru aceste proiecte majore este o amenințare cu impact semnificativ pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității.

Probabilitatea de apariție a acestui risc se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară dobândită de Municipiul Târgoviște și comunele din ZUF Târgoviște în accesarea finanțărilor din surse similare (POR 2007-2013/ POR 2014-2020).

Strategia de răspuns propusă are ca obiectiv minimizarea acestui risc, ceea ce impune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor tehnico-economice prin care se justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor de finanțare.

Valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și proiecte) fiind adaptat în consecință. În faza de implementare a PMUD pentru Municipiu Târgoviște va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse, conform legislației și standardelor în vigoare. Cu toate acestea, în etapa de planificare și prioritizare a propunerilor este necesară alocarea financiară pentru fiecare intervenție.

Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și implicit la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate ca urmare a implementării planului de acțiune. Impactul acestui risc de natură financiară este moderat. Probabilitatea de apariție se consideră redusă. Pentru o parte din intervențiile majore (din punct de vedere al costurilor) au fost elaborate recent studii de fezabilitate/ prefezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor. Pentru minimizarea acestui risc, s-a avut în vedere documentarea cu privire la costurile de realizare a intervențiilor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiectele similare implementate recent în orașe din România.

Reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor

Obținerea rezultatelor așteptate, respectiv un caracter durabil al mobilității în Municipiul Târgoviște și Zona Urbană Funcțională, este condiționată de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al cetățenilor. În consecință, este imperios necesară participarea activă a locuitorilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate promovate prin PMUD. Reticența acestora față de nou, față de soluții care aparent par că îi defavorizează, că le îngreunează modul de desfășurare a activităților cotidiene, dar care pe termen mediu și lung vor conduce la îmbunătățirea mediului în care trăiesc, la îmbunătățirea gradului de sănătate a acestora, la reducerea impactului negativ asupra societății, reprezintă un risc în faza de implementare a planului. Deși se apreciază ca având atât un impact redus asupra efectelor generale ale planului, cât și o probabilitate scăzută de apariție, este un risc care nu trebuie ignorat întrucât una dintre particularitățile elaborării acestui tip de documentație strategică este "planificarea pentru oameni".

Se urmărește minimizarea riscului prin consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului, propunerea de măsuri constând în campanii de conștientizare a efectelor pozitive generate de utilizarea transportului public, campanii de educație rutieră cu accent pe conduita în deplasare a tuturor participanților la trafic (conducători auto, bicicliști, pietoni, persoane aflate în cărucioare etc). De asemenea, se propune continuarea comunicării proactive și bidirecționale cu toate părțile interesate și în fazele de implementare și monitorizare a planului.

Neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor

Măsurile și proiectele selectate pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității produc efecte optime atunci când lucrează în mod conjugat, sub forma unui pachet complex, atingând diferite domenii care definesc sistemul de transport urban. Întârzieri în implementarea unor propuneri pot genera reducerea efectelor așteptate ca urmare a funcționării altor intervenții, în final accentuând diminuarea efectelor generale ale planului. Acest aspect constituie un risc de nivel mediu, atât din punct de vedere al impactului, cât și a probabilității de apariție. Strategia de răspuns adoptată urmărește minimizarea acestui risc. În acest sens, la nivelul localităților din arealul de studiu au fost realizate recent / sunt în curs de actualizate documente de planificare care interacționează cu domeniul mobilității, astfel încât intervențiile propuse la nivel urban să fie integrate și armonizate din punct de vedere al planificării temporale, eficientizând întocmirea documentațiilor necesare pentru implementare. Totodată, în etapa a III-a – Monitorizarea implementării planului – sunt prevăzute activități de evaluare a măsurii în care implementarea propunerilor corespunde graficului inițial și de reeșalonare în timp, urmărind maximizarea efectelor generale ale planului.

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Direcțiile de acțiune și măsurile/ acțiunile de intervenție identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare a Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Târgoviște se încriu în următoarele tematici de mobilitate:



În această etapă de planificare a mobilității este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător și exhaustiv de grupuri structurate de măsuri și / sau proiecte.

La nivelul întregului plan există intervenții care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilității.

În total au fost identificate 102 măsuri/ acțiuni de intervenție care sunt centralizate în Anexa 1. Fiecare propunere este însoțită de informații referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care răspunde, un rezumat privind conținutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localității de referință, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanțare identificate, eligibilitatea finanțării prin POR Sud-Muntenia 2021-2027, Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă.

Propunerile au fost prioritizate pe baza metodologiei descrise în subcapitolul 5.2, rezultatele fiind prezentate structurat la nivel de măsuri/ acțiuni de intervenție de infrastructură, operaționale și organizaționale (tabelele 6.1 - 6.3).

Referitor la încadrarea pe nivele teritoriale a propunerilor (tabelele 6.4 - 6.6), trebuie menționat faptul că în situația în care un proiect are interferențe în mai mult de un nivel teritorial dintre cele considerate, acesta a fost alocat tuturor celor în care apare.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Sistemul de transport este format din trei componente majore – infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare ale acestora. Infrastructurii de transport îi revine rolul esențial în ceea ce privește accesibilitatea sistemului de transport în ansamblu.

Proiectele de infrastructură, însoțite de matricea de performanță și de matricea utilităților pe care acestea le ating în raport cu indicatorii selectați, sunt centralizate în tabelul 6.1. Efectele fiecărui proiect au fost cuantificate prin analiza funcționării independente, fără a interfera cu alte proiecte propuse.

În această categorie au fost analizate 85 intervenții. Ca urmare a faptului că toate au atins punctajul prag de 0,10 menționat în metodologia aplicată, acestea vor fi introduse în totalitate în planul de acțiune.

Primele măsuri care se impun petru atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă se referă la îmbunătățirea sistemului de transport public local prin dezvoltarea de infrastructură, achiziția de mijloace de transport și implementarea de sisteme de management al traficului. Se propune dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu autobuze electrice, acțiune care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO_2. Totodată, prin extinderea serviciului de transport public cu mijloace de transport moderne, va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transprt public, aspecte care vor contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport.

Pentru funcționarea vehiculelor cu propulsie electrică este necesară infrastructură specifică. În acest sens, se propune realizarea de terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean și construirea/ extinderea depoului vehiculelor de transport public va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport, precum și construirea de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor, inclusiv în anumite localități din ZUF Târgoviște. În categoria investițiilor în infrastructură intră și construirea/ amenajarea stațiilor de transport în comun aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice. Acestea vor fi dotate cu sisteme de informare a călătorilor, parte componentă a unui sistem de management al traficului care să conțină cel puțin următoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video. Implementare sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.

***Tabelul 6.1**. Măsuri/ acțiuni de intervenție în domeniul infrastructurii.*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.13. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Doicești)	5	5	4	1	4	1	1	4	*0,56*
	0,0	1,0	0,2	0,8	0,2	0,8	0,8	0,8	
2.34. Achiziționare microbuz școlar (UAT Vulcana-Pandele)	5	5	4	1	4	1	1	4	*0,56*
	0,0	1,0	0,2	0,8	0,2	0,8	0,8	0,8	
2.2. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa II (UAT Târgoviște)	5	5	4	4	4	1	1	4	*0,50*
	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	0,8	0,8	
2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Târgoviște)	5	5	4	4	4	1	1	4	*0,50*
	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	0,8	0,8	
2.1. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa I (UAT Târgoviște)	5	5	4	5	4	1	1	4	*0,48*
	0,0	1,0	0,2	0,0	0,2	0,8	0,8	0,8	
5.1. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)	3	0	3	3	3	3	3	3	*0,40*
	0,4	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
5.2. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște - Etapa II (UAT Târgoviște)	3	0	3	3	3	3	3	3	*0,40*
	0,4	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	
5.3. Implementare sisteme de management al traficului (UAT Târgoviște)	3	0	3	3	3	3	3	3	*0,40*
	0,4	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	
2.10. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Aninoasa (UAT Aninoasa)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.11. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Bărbulețu (UAT Bărbulețu)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.12. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Comișani (UAT Comișani)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.14. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Doicești (UAT Comișani)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.15. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Dragomirești (UAT Dragomirești)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.16. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Ocniței (UAT Gura Ocniței)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.17. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Șuții (UAT Gura Șuții)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.18. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Lucieni (UAT Lucieni)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.19. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.20. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Mănești (UAT Mănești)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.21. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Nucet (UAT Nucet)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.22. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ocnița (UAT Ocnița)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.23. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pietrari (UAT Pietrari)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.24. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pucheni (UAT Pucheni)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.25. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Raciu (UAT Raciu)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.26. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Râu Alb (UAT Râu Alb)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.27. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Răzvad (UAT Răzvad)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.28. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Șotânga (UAT Șotânga)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.29. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Tătărani (UAT Tătărani)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.30. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ulmi (UAT Ulmi)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.31. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.32. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văleni-Dâmbovița (UAT Văleni-Dâmbovița)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.33. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.35. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Pandele (UAT Vulcana-Pandele)	4	0	5	0	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.14. Amenajare pistă de biciclete în Comuna Doicești, județul Dâmbovița (UAT Doicești)	4	0	4	1	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,8	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.15. Construire pistă bicicletă în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)	4	0	4	1	4	4	4	4	*0,36*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public (UAT Târgoviște)	4	0	5	1	4	4	4	4	*0,34*
	0,2	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.7. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing (UAT Târgoviște)	4	0	4	2	4	4	4	4	*0,34*
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.16. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Mănești, județul Dâmbovița (UAT Mănești)	4	0	4	2	4	4	4	4	*0,34*
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.17. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)	4	0	4	2	4	4	4	4	*0,34*
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Târgoviște)	4	0	4	3	4	4	4	4	*0,32*
	0,2	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.3. Realizarea de piste pentru biciclete în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița (UAT Târgoviște)	4	0	4	3	4	4	4	4	*0,32*
	0,2	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.5. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean (UAT Târgoviște)	4	0	5	3	4	4	4	4	*0,30*
	0,2	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.6. Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public (UAT Târgoviște)	4	0	5	3	4	4	4	4	*0,30*
	0,2	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.36. Construire stații de reîncărcare vehicule electrice în Comuna Vulcana-Pandele, județul Dâmbovița (UAT Vulcana-Pandele)	4	0	5	3	4	4	4	4	*0,30*
	0,2	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	
4.5. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) (UAT Târgoviște)	4	0	5	1	4	4	4	3	*0,30*
	0,2	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.6. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) (UAT Târgoviște)	3	0	5	4	3	5	5	4	*0,30*
	0,4	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,0	0,8	
5.21. Înființare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Gura Ocniței, județul Dâmbovița (UAT Gura Ocniței)	5	0	5	0	5	0	0	0	*0,30*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
1.2. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Barației, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu (UAT Târgoviște)	3	0	3	3	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.3. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița - Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii (UAT Târgoviște)	3	0	3	3	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.4. Modernizarea și reabilitarea străzii Calea București din Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)	3	0	3	3	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.7. Amenajare drum, parcare și podeț în parcul adiacent Complexului Turistic de Natație (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.18. Creșterea gradului de mobilitate în interiorul comunei (UAT Aninoasa)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.19. Dotare Comuna Bărbulețu, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Bărbulețu)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.23. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Lucieni)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.24. Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.25. Dotare Comuna Pietrari, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Pietrari)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
5.26. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Vulcana-Băi)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.27. Asigurarea infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management local) la nivelul Comunei Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Târgoviște)	4	0	4	3	4	3	3	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4	
5.20. Amenajare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)	5	0	5	1	5	0	0	0	*0,28*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
5.22. Amplasare stații de reîncărcare autovehicule electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)	5	0	5	1	5	0	0	0	*0,28*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
4.4. Amenajarea și valorificarea peisagistică a Șanțului și Valului Cetății	4	0	4	5	4	4	4	4	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
1.1. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Grivița, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății (UAT Târgoviște)	3	0	3	4	4	4	4	2	*0,26*
	0,4	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	
4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride (UAT Târgoviște)	5	0	5	2	5	0	0	0	*0,26*
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	1,0	1,0	0,0	
4.13. Construire trotuare și șanțuri (UAT Doicești)	3	0	5	2	5	5	5	4	*0,26*
	0,4	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,8	
1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C. Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului și înființare Parcare auto cu investițiile conexe (UAT Târgoviște)	3	0	4	4	4	4	4	2	*0,24*
	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște	3	0	3	5	4	4	4	2	*0,24*
	0,4	0,0	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO_2 și a poluării generate de traficul rutier (UAT Târgoviște)	5	0	5	3	5	0	0	0	*0,24*
	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	1,0	1,0	0,0	
1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești (UAT Doicești)	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița (UAT Nucet)	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.15. Construire pod peste râul Dâmbovița (UAT Nucet)	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.16. Modernizare drumuri de interes local, Lot 2, în Comuna Râu Alb, județul Dâmbovița (UAT Râu Alb)	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.17. Reabilitare drumuri de interes local, în Comuna Râu Alb - Etapa aIII-a (UAT Râu Alb)	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.18. Reabilitare drumuri de interes local pentru accesibilitatea proiectelor Sistem de management integrat al deșeurilor din județul Dâmbovița - obiectiv instalație de tratare deșeuri colectate separat și centru de aport voluntar Șotânga, Parc industrial, Platforma de depozitare a gunoiului de grajd și conectarea la rețele de transport județene și naționale, comuna Șotânga, județul Dâmbovița	4	0	3	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale (UAT Târgoviște)	3	0	5	4	5	5	5	4	*0,22*
	0,4	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,8	
1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente (UAT Târgoviște)	3	0	4	2	4	4	4	0	*0,20*
	0,4	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	4	4	4	0	*0,20*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,0	
1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)	3	0	3	5	4	4	4	1	*0,20*
	0,4	0,0	0,4	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	
5.7. Sistematizare parcare aferenta strazii Doctor Benone Georgescu cu realizare racord direct in strada Tudor Vladimirescu (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	5	4	4	0	*0,16*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,0	0,2	0,2	0,0	
5.8. Amenajare parcare in zona aferenta Pasajului superior peste C.F. pe DN 72 (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	5	4	4	0	*0,16*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,0	0,2	0,2	0,0	
5.9. Amenajare parcare pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro Viii, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	5	4	4	0	*0,16*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,0	0,2	0,2	0,0	
5.10. Sistematizare zona centrală aferentă Străzilor Poet Grigore Alexandrescu și Maior Brezișeanu (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	5	4	4	0	*0,16*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,0	0,2	0,2	0,0	
5.11. Amenajare parcare adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	5	4	4	0	*0,16*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,0	0,2	0,2	0,0	
4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Târgoviște)	5	0	5	3	5	2	2	0	*0,16*
	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,6	0,6	0,0	
5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane) (UAT Târgoviște)	4	0	4	4	5	4	4	0	*0,10*
	0,2	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2	0,2	0,0	

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Performanţele sistemului de transport sunt determinate pe de o parte de aspecte cantitative și calitative ale infrastructurii, iar pe de altă parte de modul de operare aplicat la nivelul acestora. În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030 au fost identificate o serie de intervenţii de organizare a serviciilor de transport, atât în domeniul transportului public, cât și al celui privat.

În lista prioritizată se detașează intervențiile privind extinderea rețelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște și încheierea unui contract de servicii publice pentru transportul de călători, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Potenţarea atractivităţii transportului public este susținută de campanii de informare a populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Intervenţiile de natură operațională, în domeniul managementului traficului conţin măsuri referitoare la realizarea și aplicarea unei politici de parcare, care să aibă ca obiectiv reducerea atractivității transportului privat pentru deplasările urbane, reglementare logisticii de aprovizionare astfel încât să nu stânjenească pietonii și autovehiculele aflate în circulație, reglementări privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile și instituirea acestora, reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice. De asemenea, pentru îmbunătățirea modului de desfășurare a circulației, se propune realizarea unei aplicaţii informatice găzduita pe site-ul primăriei, care să ofere informaţii în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc. În scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiţii în domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.

Prin măsura de reorganizare a traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de ciculaţie, etc.). Această măsură are caracter repetitiv, fiind actualizată ori de câte ori dezvoltările la nivelul rețelei rutiere permit relocarea traseelor către zone cu nivel scăzut de locuire.

Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor.

Lista proiectelor și măsurilor operaționale prioritizate este prezentată în tabelul 6.2.

***Tabelul 6.2**. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură operațională.*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.37. Extinderea rețelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște	3	0	4	0	4	4	4	4	*0,40*
	0,4	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,8	
8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Târgoviște)	5	5	5	0	5	5	5	5	*0,40*
	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	
4.1. Realizarea trasee pietonale (UAT Târgoviște)	3	0	5	0	5	5	5	4	*0,30*
	0,4	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,8	
5.13. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3 (UAT Târgoviște)	4	0	4	1	4	4	4	2	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,4	
5.12. Elaborare politica de parcare la nivel urban (UAT Târgoviște)	5	0	4	0	4	3	3	1	*0,28*
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,4	0,4	0,2	
2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public (UAT Târgoviște)	5	0	5	0	5	5	5	4	*0,26*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,8	
2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour (UAT Târgoviște)	3	0	4	1	4	5	5	1	*0,22*
	0,4	0,0	0,2	0,8	0,2	0,0	0,0	0,2	
3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Târgoviște)	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Târgoviște)	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.4. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic (UAT Târgoviște)	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.15. Elaborare și impletare reglementari privind programul de	4	0	4	0	5	4	4	0	*0,18*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Târgoviște)	0,2	0,0	0,2	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	
4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Târgoviște)	5	0	5	0	5	4	4	1	*0,18*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,2	0,2	0,2	
5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (UAT Târgoviște)	5	0	5	0	4	5	5	1	*0,18*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,2	
5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAt Târgoviște)	5	0	5	0	5	5	5	2	*0,18*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Târgoviște)	5	0	5	0	5	5	5	2	*0,18*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
4.10. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Târgoviște)	5	0	5	0	5	4	4	0	*0,14*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	
4.11. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi (UAT Târgoviște)	5	0	5	0	5	4	4	0	*0,14*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În scopul maximizării impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. În acest sens, se propune susținerea funcționării structurii interne din cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște care are responsabilități în implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Punctajul obținut de acestă măsură este prezentat în tabelul 6.3.

***Tabelul 6.3**. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură organizațională.*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)	4	5	4	1	4	4	4	5	*0,50*
	0,2	1,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1,0	

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă (departament/ compartiment/ serviciu) va avea un rol semnificativ în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:

- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public;
- Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor);
- Derularea campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști);

Totodată, reprezentanții acestui deparatament în colaborare cu factorii interesați, vor elabora/ adapta o serie de reglementări locale cu privire la: logistica de aprovizionare, reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, susținerea utilizării vehiculelor electrice.

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană

Realizarea şi implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă urmăreşte o abordare integrată a mobilităţii cu zonele adiacente şi coridoarele de transport naţionale şi europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanţa conexităţii şi conectivităţii reţelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice şi sociale în regiune.

În acest sens, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătăţirea accesibilităţii populaţiei, la reducerea costurilor de transport pentru persoane şi bunuri, la reducerea poluării atmosferice şi fonice la nivel urban, contribuind astfel la orientarea dezvoltării transporturilor în direcţia durabilităţii.

Proiectele cu implicaţii la scară periurbană, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4.

Tabelul 6.4. *Măsuri/ acţiuni de intervenţie la scară periurbană.*

Tematică	Măsură/ acţiune de intervenţie
1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale	1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcţionale Târgovişte
2. Transport public	2.1. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcţionale a Municipiului Târgovişte prin achiziţia de autobuze ecologice – etapa I (UAT Târgovişte)
	2.2. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcţionale a Municipiului Târgovişte prin achiziţia de autobuze ecologice – etapa II (UAT Târgovişte)
	2.3. Achiziţie mijloace de transport ecologice (UAT Târgovişte)
	2.5/ 7.1. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean (UAT Târgovişte)
	2.6. Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public (UAT Târgovişte)
	2.7. Modernizarea şi extinderea sistemului de e-ticketing (UAT Târgovişte)
	2.37. Extinderea reţelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgovişte
3. Transport de marfă	3.2. Realizarea unui centru de distribuţie a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidenţiale (UAT Târgovişte)
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Târgovişte)
5. Managementul traficului	5.5/ 7.2. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Târgovişte)
	5.13. Studii de trafic/ circulaţie aferente proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul POR 2021-2027, P3 (UAT Târgovişte)

6.4.2. Direcţii de acţiune şi proiecte la scara localităţii

Acţiunile propuse la scara localităţii vizează în principal creşterea ponderii modale a transportului public, concomitent cu reducerea intensităţii traficul auto motorizat prin creşterea calitativă a ofertei de transport public, amenajarea infrastructurii dedicate

deplasărilor pietonale şi cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă şi reglementarea realizării serviciilor de utilităţi publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spaţiului public pentru folosinţa cetăţenilor. Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a cetăţenilor, de educare a participanţilor la trafic, astfel încât implementarea planului să întâmpine rezistenţă minimă din partea acestora. O atenţie deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport (sistem rutier şi pietonal, mijloace şi staţii de transport public) pentru toate categoriile de persoane. Implementarea unor sisteme de management al traficului, care presupun gestiunea traficului şi informarea călătorilor, au fost de asemenea prevăzute ca şi măsuri de eficientizare a proiectelor de investiţii în infrastructură, vehicule, dotări, astfel încât să se obţină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor şi procesul de planificare a călătoriei.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse, organizate în funcție de arealul de influență, sunt prezentate în tabelul 6.5.

Tabelul 6.5. *Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara localității.*

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Grivița, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății (UAT Târgoviște)
	1.2. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Barației, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu (UAT Târgoviște)
	1.3. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița - Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii (UAT Târgoviște)
	1.4. Modernizarea și reabilitarea străzii Calea București din Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)
	1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C. Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului şi înfiinţare Parcare auto cu investiţiile conexe (UAT Târgoviște)
	1.7. Amenajare drum, parcare și podeț în parcul adiacent Complexului Turistic de Natație (UAT Târgoviște)
	1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște
	1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier (UAT Târgoviște)

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești (UAT Doicești)
	1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița (UAT Nucet)
	1.15. Construire pod peste râul Dâmbovița (UAT Nucet)
	1.16. Modernizare drumuri de interes local, Lot 2, în Comuna Râu Alb, județul Dâmbovița (UAT Râu Alb)
	1.17. Reabilitare drumuri de interes local, în Comuna Râu Alb - Etapa aIII-a (UAT Râu Alb)
	1.18. Reabilitare drumuri de interes local pentru accesibilitatea proiectelor Sistem de management integrat al deșeurilor din județul Dâmbovița - obiectiv instalație de tratare deșeuri colectate separat și centru de aport voluntar Șotânga, Parc industrial, Platforma de depozitare a gunoiului de grajd și conectarea la rețele de transport județene și naționale, comuna Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)
	1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)
	1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)
2. Transport public	2.1. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa I (UAT Târgoviște)
	2.2. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa II (UAT Târgoviște)
	2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Târgoviște)
	2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public (UAT Târgoviște)
	2.5/ 7.1. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean (UAT Târgoviște)
	2.6. Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public (UAT Târgoviște)
	2.7. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing (UAT Târgoviște)
	2.8/ 6.2. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour (UAT Târgoviște)
	2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public (UAT Târgoviște)
	2.10. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Aninoasa (UAT Aninoasa)
	2.11. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Bărbulețu (UAT Bărbulețu)
	2.12. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Comișani (UAT Comișani)
	2.13. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Doicești)

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	2.14. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Doicești (UAT Doicești)
	2.15. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Dragomirești (UAT Dragomirești)
	2.16. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Ocniței (UAT Gura Ocniței)
	2.17. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Șutii (UAT Gura Șutii)
	2.18. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Lucieni (UAT Lucieni)
	2.19. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)
	2.20. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Mănești (UAT Mănești)
	2.21. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Nucet (UAT Nucet)
	2.22. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ocnița (UAT Ocnița)
	2.23. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pietrari (UAT Pietrari)
	2.24. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pucheni (UAT Pucheni)
	2.25. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Raciu (UAT Raciu)
	2.26. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Râu Alb (UAT Râu Alb)
	2.27. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Răzvad (UAT Răzvad)
	2.28. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Șotânga (UAT Șotânga)
	2.29. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Tătărani (UAT Tătărani)
	2.30. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ulmi (UAT Ulmi)
	2.31. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)
	2.32. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văleni-Dâmbovița (UAT Văleni-Dâmbovița)
	2.33. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)
	2.34. Achiziționare microbuz școlar (UAT Vulcana-Pandele)
	2.35. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	Pandele (UAT Vulcana-Pandele)
	2.36. Construire stații de reîncărcare vehicule electrice în Comuna Vulcana-Pandele, județul Dâmbovița (UAT Vulcana-Pandele)
	2.37. Extinderea rețelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște
3. Transport de marfă	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Târgoviște)
	3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Târgoviște)
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Târgoviște)
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea trasee pietonale (UAT Târgoviște)
	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Târgoviște)
	4.3. Realizarea de piste pentru biciclete în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița (UAT Târgoviște)
	4.4. Amenajarea și valorificarea peisagistică a Șanțului și Valului Cetății
	4.5. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) (UAT Târgoviște)
	4.6/ 6.1. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) (UAT Târgoviște)
	4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride (UAT Târgoviște)
	4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale (UAT Târgoviște)
	4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Târgoviște)
	4.10. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Târgoviște)
	4.11. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi (UAT Târgoviște)
	4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Târgoviște)
	4.13. Construire trotuare și șanțuri (UAT Doicești)
	4.14. Amenajare pistă de biciclete în Comuna Doicești, județul Dâmbovița (UAT Doicești)
	4.15. Construire pistă bicicletă în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)
	4.16. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Mănești, județul Dâmbovița (UAT Mănești)
	4.17. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
5. Managementul traficului	5.1. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)
	5.2. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște - Etapa II (UAT Târgoviște)
	5.3. Implementare sisteme de management al traficului (UAT Târgoviște)
	5.4. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic (UAT Târgoviște)
	5.5/ 7.2. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Târgoviște)
	5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane) (UAT Târgoviște)
	5.7. Sistematizare parcare aferenta strazii Doctor Benone Georgescu cu realizare racord direct in strada Tudor Vladimirescu (UAT Târgoviște)
	5.8. Amenajare parcare in zona aferenta Pasajului superior peste C.F. pe DN 72 (UAT Târgoviște)
	5.9. Amenajare parcare pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro Viii, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)
	5.10. Sistematizare zona centrală aferentă Străzilor Poet Grigore Alexandrescu și Maior Brezișeanu (UAT Târgoviște)
	5.11. Amenajare parcare adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia
	5.12. Elaborare politica de parcare la nivel urban (UAT Târgoviște)
	5.13. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3 (UAT Târgoviște)
	5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (UAT Târgoviște)
	5.15. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Târgoviște)
	5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Târgoviște)
	5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Târgoviște)
	5.18. Creșterea gradului de mobilitate în interiorul comunei (UAT Aninoasa)
	5.19. Dotare Comuna Bărbulețu, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Bărbulețu)
	5.20. Amenajare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)
	5.21. Înființare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Gura Ocniței, județul Dâmbovița (UAT Gura Ocniței)
	5.22. Amplasare stații de reîncărcare autovehicule electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)
	5.23. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Lucieni)

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	5.24. Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)
	5.25. Dotare Comuna Pietrari, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Pietrari)
	5.26. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Ulmi)
	5.27. Asigurarea infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management local) la nivelul Comunei Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)
8. Aspecte instituționale	8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)
	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Târgoviște)

6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor sunt vizate intervenţii care să conducă la crearea unui mediu de trai mai sigur şi mai atractiv. Sunt propuse măsuri/ acțiuni de intervenție de îmbunătăţire a calităţii infrastructurii pentru deplasări pietonale şi cu bicicleta şi creştere a siguranţei şi securităţii circulaţiei pentru aceste moduri de transport.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse la acest nivel teritorial sunt menționate în tabelul 6.6.

Tabelul 6.6. *Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara cartierelor/ zonei cu nivel ridicat de complexitate.*

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenţii majore asupra rețelei stradale	1.1. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Grivița, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății (UAT Târgoviște)
	1.2. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Barației, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu (UAT Târgoviște)
	1.3. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița - Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii (UAT Târgoviște)

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente (UAT Târgoviște)
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea trasee pietonale (UAT Târgoviște)
	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Târgoviște)
5. Managementul traficului	5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane) (UAT Târgoviște)
	5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (UAT Târgoviște)

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

În cadrul acestui capitol este evaluat impactul măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște la nivelul orizontului de analiză 2030, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului *"A face ceva"*, comparativ cu situația corespunzătoare scenariului *"A face minim"*.

7.1. Eficienţa economică

Analiza eficienței economice a planului de acțiune este realizată în raport cu indicatorul propus în Capitolul 4, care înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an (tabelul 7.1).

Tabelul 7.1. *Indicator de eficiență economică, 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	34,4	29,0

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul *"A face ceva"*, se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 15,7%.

7.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului produs asupra mediului de activitatea de transport, în Capitolul 4 au fost propuși spre analiză următorii indicatori:

- Emisii de gaze poluante - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO_2, PM, HC, CO;
- Emisii de gaze cu efect de seră - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone].

Aplicând metodologia de calcul descrisă în Capitolul 4 (care ține seama de caracteristicile fluxurilor de trafic rezultate din modelul de transport), au fost cuantificate valorile acestor indicatori la nivelul anului 2030, scenariul *"A face ceva"* (tabelul 7.2).

Tabelul 7.2. *Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA 2030.*

Indicator		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Emisii de gaze poluante, kg	NO_2	1248,04	1061,26
	PM	52,69	41,17
	HC	612,35	393,42
	CO	5577,83	3479,36
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		340,88	301,75

Prin raportare la valorile estimate a se înregistra la nivelul aceluiași orizont de prognoză, în situația descrisă prin scenariul *"A face minim"*, se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind astfel la atingerea țintelor europene și naționale.

Pentru emisiile de hidrocarburi și monoxid de carbon, reprezentative pentru rețeaua stradală internă, se estimează reduceri de peste 35%, reflectând efectele propunerilor de îmbunătățire a mobilității urbane. Pentru ceilalți factori de emisie, specifici vehiculelor de marfă care utilizează rețeaua majoră de circulație (variante de ocolire/ autostrăzi/ drumuri expres), reducerile sunt mai ușoare, respectiv aproximativ 22% în cazul particulelor materiale și 15% în cazul oxizilor de azot.

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din ZUF Târgoviște pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (Anexa 4.1.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilora Ghidului

solicitantului Obiectiv Specific 4.1, POR 2014-2020), pentru o zi medie din an, în scenariul "A face ceva" – orizontul 2030 sunt prezentate în tabelul 7.3. Acestea, împreună cu valorile corespunzătoare scenariului "A face minim" – orizontul 2030 (tabelul 4.11) sunt centralizate în tabelul 7.2.

Tabelul 7.3. *Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva" 2030.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	301.76							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	145.98	33.01	31.30	86.78	2.39	0.00	2.30	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030								
Date de intrare								
Anul evaluării	2030							
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurși de vehicule	1574977	244795	59286	88929	2780		3,000	
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	34.70	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	80%	80%	80%	80%	90%			
Suburbană	10%	10%	10%	10%	10%			
Rurală	10%	10%	10%	10%				
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

7.3. Accesibilitate

Îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD pentru Municipiul Târgoviște. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- → *accesibilitatea sistemului de transport public;*
- → *accesibilitatea sistemului de transport local: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;*
- → *accesibilitatea între rețelele de transport local și regional de călători (terminal de transport intermodal);*

→ *accesibilitatea în raport cu rețeaua majoră de circulație (drumuri de mare viteză, centură).*

Evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al accesibilității este realizată prin prisma valorilor următorilor indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute*

  A fost propus spre analiză următorul obiectiv de natură socio-economică:

  - Zona centrală

- *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public și a stațiilor dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate rudusă*

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creșterea accesibilității prin reducerea duratelor de acces la obiectivul analizat, respectiv prin dezvoltarea sistemului de transport public (achiziționarea de vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă) (tabelul 7.4).

Tabelul 7.4. *Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	20,8	17,7
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	50,0	100,0

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru obiectivul analizat, obținut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul *"A face ceva"*, este realizată în figurile 7.1 - 7.2. Impactul scenariului "A face ceva" (AFC) față de situația descrisă de scenariului "A face minim" (AFM) a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face ceva" față de situația de bază, aferentă scenariului "A face minim". Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

Variația relativă = [(Val_AFC-Val_AFM)/Val_AFM]*100 [%]

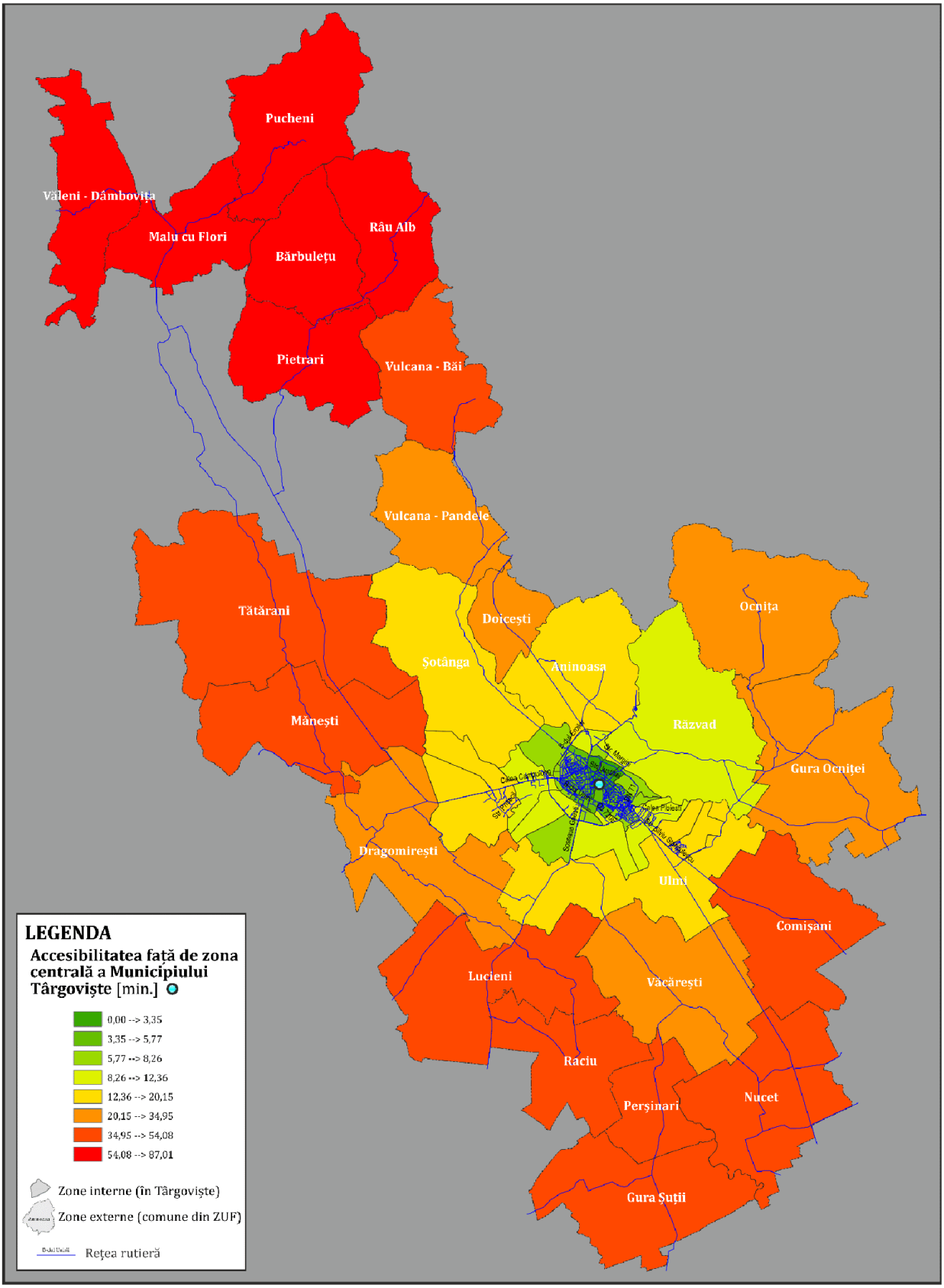


***Figura 7.1**. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul scenariul "A face minim" 2030.*

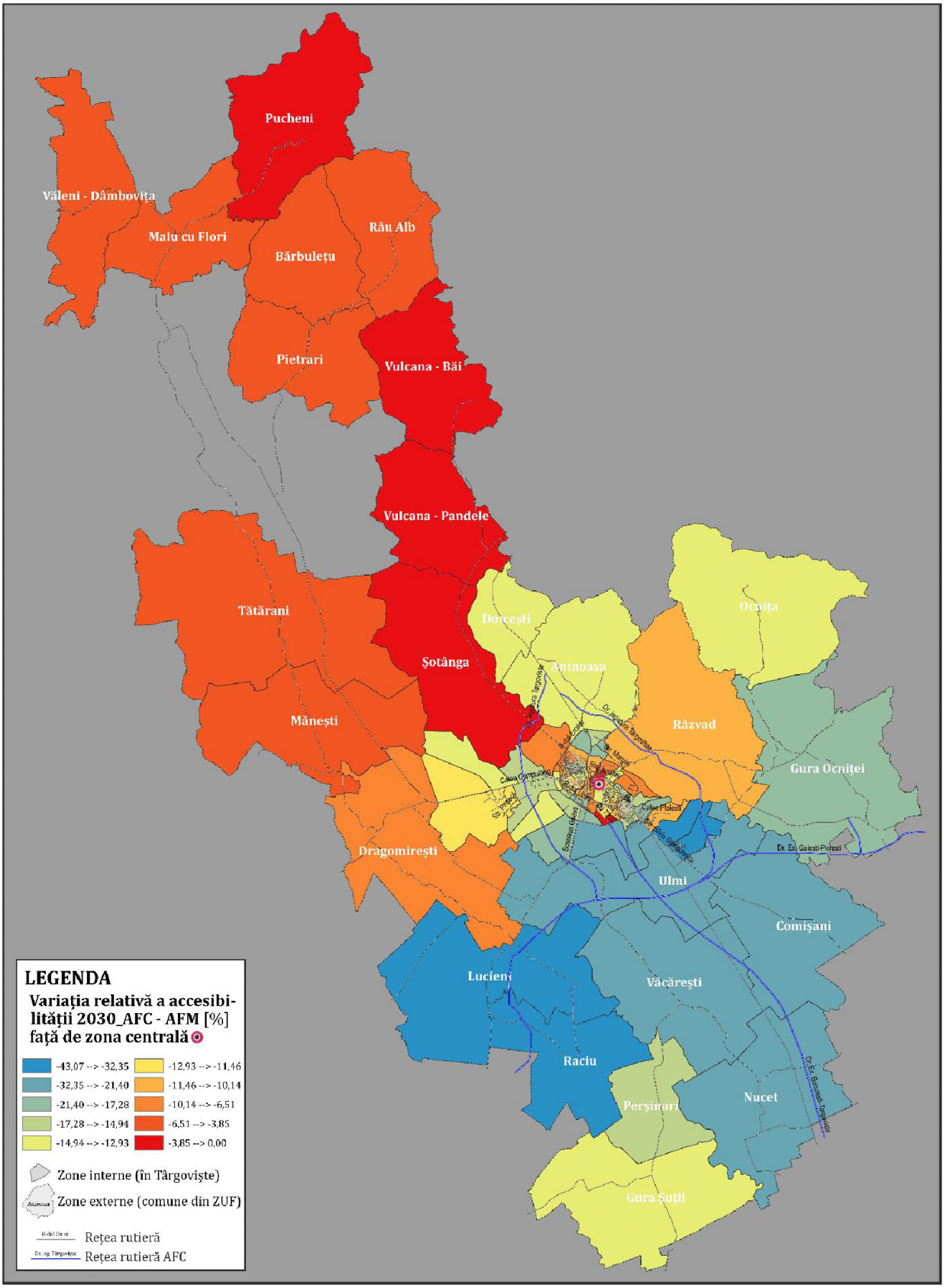


***Figura 7.2**. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală, scenariul AFC 2030 vs. scenariul AFM 2030.*

Efectele conjugate ale proiectelor propuse, conduc la îmbunătățirea semnificativă a accesibilității localităților din sudul teritoriului de analiză (Lucieni, Ulmi, Comișani, Văcărești, Raciu, Nucet), caracterizate de înrăutățirea accesibilității în scenariul *"A face minim"* (Capitolul 4) în raport cu obiectivul socio-economic analizat. Aceste reduceri ale duratelor de deplasare se obțin ca urmare a apariției drumurilor expres Găești – Târgoviște – Ploiești și București – Târgoviște, respectiv a drumurilor de legătură cu rol de variantă de ocolire a Municipiului Târgoviște, care contribuie la degrevarea rețelei locale de traficul de tranzit și de vehiculele de marfă. În zona urbană, îmbunătățirea semnificativă a accesibilității este estimată pentru teritoriul situat în estremitățile de est și vest, caracterizat de accesibilitate scăzută în situația actuală.

Beneficiile aduse de implementarea propunerilor în ceea ce privește accesibilitatea, cunatificată prin intermediul indicatorilor menționati, sunt resimțite de o parte considerabilă a populației din arealul de studiu.

Prin implementarea propunerilor care vizează dezvoltarea sistemului de transport public local se va îmbunătăți considerabil accesibilitatea teritoriului. Accesibilitea teritorială ridicată a sistemului de transport public are corespondență în atractivitate ridicată a acestui mod de transport și reducerea numărului de deplasări cu autovehiculul personal.

7.4. Siguranță

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere "Vision Zero", anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. În cadrul *Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, prin Inițiativa emblematică nr. 10 – îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor, se stabilește ca etapă principală de orientare în direcția unei mobilități reziliente "*Până în 2050, numărul deceselor pentru toate modurile de transport din UE va fi aproape egal cu zero*".

Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030. Având în vedere prevederile Strategiei sus menționate, siguranța îmbunătățită constituie unul dintre obiectivele PMUD pentru Municipiul Târgoviște. Astfel, printre intervențiile propuse în planul de acțiune se regăsește o serie de măsuri a căror implementare să conducă la creșterea siguranței participanților la trafic.

Pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației, în Capitolul 4 s-a propus analiza indicatorului *Intensitatea traficului* – numărul mediu zilnic de vehicule-km înregistrat la nivelul rețelei în decursul unei zile medii din an.

În tabelul 7.5 sunt prezentate valorile acestui indicator calculate la nivelul orizontului de prognoză 2030, pentru scenariile *"A face minim"* și *"A face ceva"*.

Tabelul 7.5. *Indicator - evaluare siguranță, MZA 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	1.743.590	1.574.977

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensității traficului la nivelul întregului areal de studiu cu 9,7%. Diminuarea intensității traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației.

7.5. Calitatea vieții

Prin implementarea intervențiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște se estimează reducerea impactului activității de transport asupra mediului, concomitent cu îmbunătățirea accesibilității și a siguranței circulației, în condiții de eficiență economică (capitolele 7.1 - 7.4). Ținând seama că toate aceste aspecte concură la definirea calității vieții din punct de vedere al mobilității, se poate concluziona că prin funcționarea sistemului de transport în acord cu recomandările PMUD *(scenariul "A face ceva")*, se așteaptă creșterea calității vieții locuitorilor din arealul de studiu comparativ cu situația scenariului *"A face minim"*.

Această concluzie este întărită de evoluția crescătoare înregistrată de indicatorul exprimat ca ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice realizate la nivelul localității într-o zi lucrătoare medie din an, în scenariul *"A face ceva"*, față de scenariul *"A face minim"* (tabelul 7.6).

Tabelul 7.6. *Indicator - evaluare a calității vieții 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	47,0	57,4

Se observă că în scenariul *"A face ceva"* se estimează creșterea cu 22% a ponderii modurilor de transport prietenoase cu mediul față de scenariul *"A face minim"*.

ETAPA A IIa

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

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

1.1. Cadrul de prioritizare

În partea I a studiului au fost identificate disfuncțiile sistemului de mobilitate din Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște în situația actuală și în scenariul de prognoză *"A face minim"*. În scopul minimizării disfuncțiilor identificate și fructificării aspectelor pozitive, au fost elaborate propuneri de măsuri/ acțiuni structurate în scenariul *"A face ceva"*. Evaluarea impactului acestui scenariu în raport cu indicatorii selectați drept relevanți pentru fiecare obiectiv specific a fost prezentată în Capitolul 7 din partea I.

Eșalonarea implementării propunerilor din compunerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2024), mediu (2027) și lung (2030). Încadrarea intervențiilor selectate în cele trei perioade de implementare, *(i)* 2022-2024, *(ii)* 2025-2027 și *(iii)* 2028-2030 s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

- Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice

  S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru studii de fezabilitate, documentații de avizare a lucrărilor de intervenție etc.

- Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD

  Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2022-2030 bugetul disponibil este de aproximativ 192,910 milioane Euro.

- Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2030

  Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 191,573 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional Sud-Muntenia 2021-2027, Prioritatea de Investiții 3 au asociate costuri de 96,618 milioane Euro.

→ Durata medie de implementare a propunerii, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experienţelor similare realizate în oraşe din România

→ Inderdependenţa dintre propuneri; există situaţii în care implementarea unei măsuri/ intervenţii este condiţionată de funcţionarea unei măsuri/ intervenţii implementate anterior.

1.2. Prioritățile stabilite

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obţinute, se recomandă următoarea alocarea în timp a intervenţiilor propuse:

→ Perioada 2022-2024:

- *2.13. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Doicești)*
- *2.34. Achiziționare microbuz școlar (UAT Vulcana-Pandele)*
- *2.2. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa II (UAT Târgoviște)*
- *2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Târgoviște)*
- *8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *2.1. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa I (UAT Târgoviște)*
- *2.37. Extinderea rețelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște (Municipiul Târgoviște și UAT-uri din ZUF)*
- *5.1. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *5.2. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște - Etapa II (UAT Târgoviște)*
- *8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Târgoviște)*
- *2.10. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Aninoasa (UAT Aninoasa)*
- *2.11. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Bărbulețu (UAT Bărbulețu)*
- *2.12. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Comișani (UAT Comișani)*

- *2.14. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Doicești (UAT Doicești)*
- *2.15. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Dragomirești (UAT Dragomirești)*
- *2.16. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Ocniței (UAT Gura Ocniței)*
- *2.17. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Șuții (UAT Gura Șuții)*
- *2.18. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Lucieni (UAT Lucieni)*
- *2.19. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)*
- *2.20. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Mănești (UAT Mănești)*
- *2.21. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Nucet (UAT Nucet)*
- *2.22. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ocnița (UAT Ocnița)*
- *2.23. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pietrari (UAT Pietrari)*
- *2.24. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pucheni (UAT Pucheni)*
- *2.25. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Raciu (UAT Raciu)*
- *2.26. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Râu Alb (UAT Râu Alb)*
- *2.27. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Răzvad (UAT Răzvad)*
- *2.28. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Șotânga (UAT Șotânga)*
- *2.29. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Tătărani (UAT Tătărani)*
- *2.30. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ulmi (UAT Ulmi)*
- *2.31. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *2.32. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văleni-Dâmbovița (UAT Văleni – Dâmbovița)*
- *2.33. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)*
- *2.35. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Pandele (UAT Vulcana-Pandele)*

- *4.14. Amenajare pistă de biciclete în Comuna Doicești, județul Dâmbovița (UAT Doicești)*
- *4.15. Construire pistă bicicletă în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)*
- *2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public (UAT Târgoviște)*
- *2.7. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing (UAT Târgoviște)*
- *4.16. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Mănești, județul Dâmbovița (UAT Mănești)*
- *4.17. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)*
- *4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Târgoviște)*
- *4.3. Realizarea de piste pentru biciclete în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița (UAT Târgoviște)*
- *2.5. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean (UAT Târgoviște)*
- *2.6. Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public (UAT Târgoviște)*
- *2.36. Construire stații de reîncărcare vehicule electrice în Comuna Vulcana-Pandele, județul Dâmbovița (UAT Vulcana-Pandele)*
- *4.5. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) (UAT Târgoviște)*
- *5.21. Înființare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Gura Ocniței, județul Dâmbovița (UAT Gura Ocniței)*
- *1.2. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Barației, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu (UAT Târgoviște)*
- *1.3. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița - Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii (UAT Târgoviște)*
- *1.4. Modernizarea și reabilitarea străzii Calea București din Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *1.7. Amenajare drum, parcare și podeț în parcul adiacent Complexului Turistic de Natație (UAT Târgoviște)*
- *5.13. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3 (UAT Târgoviște)*
- *5.18. Creșterea gradului de mobilitate în interiorul comunei Aninoasa (UAT Aninoasa)*
- *5.19. Dotare Comuna Bărbulețu, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Bărbulețu)*

- *5.23. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Lucieni)*
- *5.24. Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)*
- *5.25. Dotare Comuna Pietrari, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Pietrari)*
- *5.26. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Ulmi)*
- *5.27. Asigurarea infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management local) la nivelul Comunei Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)*
- *5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Târgoviște)*
- *5.12. Elaborare politica de parcare la nivel urban (UAT Târgoviște)*
- *5.20. Amenajare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)*
- *5.22. Amplasare stații de reîncărcare autovehicule electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)*
- *4.4. Amenajarea și valorificarea peisagistică a Șanțului și Valului Cetății (UAT Târgoviște)*
- *1.1. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Grivița, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății (UAT Târgoviște)*
- *2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public (UAT Târgoviște)*
- *4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride (UAT Târgoviște)*
- *4.13. Construire trotuare și șanțuri (UAT Doicești)*
- *1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C.Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului și înființare Parcare auto cu investițiile conexe (UAT Târgoviște)*
- *1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște*
- *1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier (UAT Târgoviște)*
- *1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești (UAT Doicești)*
- *1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița (UAT Nucet)*
- *1.15. Construire pod peste râul Dâmbovița (UAT Nucet)*
- *1.16. Modernizare drumuri de interes local, Lot 2, în Comuna Râu Alb, județul Dâmbovița (UAT Râu Alb)*
- *1.17. Reabilitare drumuri de interes local, în Comuna Râu Alb - Etapa aIII-a (UAT Râu Alb)*
- *1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*

- *1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *1.18. Reabilitare drumuri de interes local pentru accesibilitatea proiectelor Sistem de management integrat al deșeurilor din județul Dâmbovița - obiectiv instalație de tratare deșeuri colectate separat și centru de aport voluntar Șotânga, Parc industrial, Platforma de depozitare a gunoiului de grajd și conectarea la rețele de transport județene și naționale, comuna Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)*
- *1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/ mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare (UAT Târgoviște)*
- *3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Târgoviște)*
- *4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi special (UAT Târgoviște)*
- *1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente (UAT Târgoviște)*
- *1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *5.15. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Târgoviște)*
- *4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Târgoviște)*
- *5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (UAT Târgoviște)*
- *5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Târgoviște)*
- *5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Târgoviște)*
- *5.7. Sistematizare parcare aferenta strazii Doctor Benone Georgescu cu realizare racord direct in strada Tudor Vladimirescu (UAT Târgoviște)*
- *5.8. Amenajare parcare in zona aferenta Pasajului superior peste C.F. pe DN 72 (UAT Târgoviște)*
- *5.9. Amenajare parcare pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro Viii, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște. Prin realizarea investiției se vor asigura locuri de parcare pentru zona rezidențială (UAT Târgoviște)*
- *5.10. Sistematizare zona centrală aferentă Străzilor Poet Grigore Alexandrescu și Maior Brezișeanu (UAT Târgoviște)*
- *5.11. Amenajare parcare adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia (UAT Târgoviște)*
- *4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Târgoviște)*
- *4.10. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Târgoviște)*

- *4.11. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi (UAT Târgoviște)*
- *5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane) (UAT Târgoviște)*

→ Perioada 2025-2027:

- *2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Târgoviște)*
- *8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *5.3. Implementare sisteme de management al traficului (UAT Târgoviște)*
- *4.14. Amenajare pistă de biciclete în Comuna Doicești, județul Dâmbovița (UAT Doicești)*
- *4.15. Construire pistă bicicletă în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)*
- *2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public (UAT Târgoviște)*
- *2.7. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing (UAT Târgoviște)*
- *4.16. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Mănești, județul Dâmbovița (UAT Mănești)*
- *4.17. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)*
- *4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Târgoviște)*
- *4.3. Realizarea de piste pentru biciclete în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița (UAT Târgoviște)*
- *2.5. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean (UAT Târgoviște)*
- *2.6. Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public (UAT Târgoviște)*
- *4.1. Realizarea trasee pietonale (UAT Târgoviște)*
- *4.5. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) (UAT Târgoviște)*
- *4.6. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) (UAT Târgoviște)*
- *1.3. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița - Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii (UAT Târgoviște)*
- *1.4. Modernizarea și reabilitarea străzii Calea București din Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Târgoviște)*

- *4.4. Amenajarea și valorificarea peisagistică a Șanțului și Valului Cetății (UAT Târgoviște)*
- *2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public (UAT Târgoviște)*
- *4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride (UAT Târgoviște)*
- *4.13. Construire trotuare și șanțuri (UAT Doicești)*
- *1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C.Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului și înființare Parcare auto cu investițiile conexe (UAT Târgoviște)*
- *1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște*
- *1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier (UAT Târgoviște)*
- *1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești (UAT Doicești)*
- *1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița (UAT Nucet)*
- *1.15. Construire pod peste râul Dâmbovița (UAT Nucet)*
- *1.16. Modernizare drumuri de interes local, Lot 2, în Comuna Râu Alb, județul Dâmbovița (UAT Râu Alb)*
- *1.17. Reabilitare drumuri de interes local, în Comuna Râu Alb - Etapa aIII-a (UAT Râu Alb)*
- *1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *1.18. Reabilitare drumuri de interes local pentru accesibilitatea proiectelor Sistem de management integrat al deșeurilor din județul Dâmbovița - obiectiv instalație de tratare deșeuri colectate separat și centru de aport voluntar Șotânga, Parc industrial, Platforma de depozitare a gunoiului de grajd și conectarea la rețele de transport județene și naționale, comuna Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)*
- *1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/ mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare (UAT Târgoviște)*
- *4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi special (UAT Târgoviște)*
- *5.4. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic (UAT Târgoviște)*
- *1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente (UAT Târgoviște)*
- *1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)*

- *4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Târgoviște)*
- *5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (UAT Târgoviște)*
- *5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Târgoviște)*
- *5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Târgoviște)*
- *5.7. Sistematizare parcare aferenta strazii Doctor Benone Georgescu cu realizare racord direct in strada Tudor Vladimirescu (UAT Târgoviște)*
- *5.8. Amenajare parcare in zona aferenta Pasajului superior peste C.F. pe DN 72 (UAT Târgoviște)*
- *5.9. Amenajare parcare pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro Viii, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște. Prin realizarea investiției se vor asigura locuri de parcare pentru zona rezidențială (UAT Târgoviște)*
- *5.10. Sistematizare zona centrală aferentă Străzilor Poet Grigore Alexandrescu și Maior Brezișeanu (UAT Târgoviște)*
- *5.11. Amenajare parcare adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia (UAT Târgoviște)*
- *4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Târgoviște)*
- *5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane) (UAT Târgoviște)*

→ Perioada 2028-2030:

- *2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Târgoviște)*
- *8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public (UAT Târgoviște)*
- *4.1. Realizarea trasee pietonale (UAT Târgoviște)*
- *5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Târgoviște)*
- *2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public (UAT Târgoviște)*
- *4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride (UAT Târgoviște)*
- *4.13. Construire trotuare și șanțuri (UAT Doicești)*
- *1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C.Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului și înființare Parcare auto cu investițiile conexe (UAT Târgoviște)*
- *1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște*

- *1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier (UAT Târgoviște)*
- *1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești (UAT Doicești)*
- *1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița (UAT Nucet)*
- *1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/ mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare (UAT Târgoviște)*
- *2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour (UAT Târgoviște)*
- *3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Târgoviște)*
- *4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi special (UAT Târgoviște)*
- *1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente (UAT Târgoviște)*
- *3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Târgoviște)*
- *1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Târgoviște)*
- *5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (UAT Târgoviște)*
- *5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Târgoviște)*
- *5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Târgoviște)*
- *4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Târgoviște)*
- *5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane) (UAT Târgoviște)*

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pentru implementare pe termen scurt pot fi încadrate în următoarele categorii:

→ Proiecte a căror implementare este programată numai în perioada 2022-2024:

- *2.13. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Doicești)*
- *2.34. Achiziționare microbuz școlar (UAT Vulcana-Pandele)*

- *2.2. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa II (UAT Târgoviște)*
- *2.1. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa I (UAT Târgoviște)*
- *2.37. Extinderea rețelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște (Municipiul Târgoviște și UAT-uri din ZUF)*
- *5.1. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *5.2. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște - Etapa II (UAT Târgoviște)*
- *8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Târgoviște)*
- *2.10. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Aninoasa (UAT Aninoasa)*
- *2.11. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Bărbulețu (UAT Bărbulețu)*
- *2.12. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Comișani (UAT Comișani)*
- *2.14. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Doicești (UAT Doicești)*
- *2.15. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Dragomirești (UAT Dragomirești)*
- *2.16. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Ocniței (UAT Gura Ocniței)*
- *2.17. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Șuții (UAT Gura Șuții)*
- *2.18. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Lucieni (UAT Lucieni)*
- *2.19. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)*
- *2.20. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Mănești (UAT Mănești)*
- *2.21. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Nucet (UAT Nucet)*
- *2.22. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ocnița (UAT Ocnița)*
- *2.23. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pietrari (UAT Pietrari)*
- *2.24. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pucheni (UAT Pucheni)*

- *2.25. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Raciu (UAT Raciu)*
- *2.26. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Râu Alb (UAT Râu Alb)*
- *2.27. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Răzvad (UAT Răzvad)*
- *2.28. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Șotânga (UAT Șotânga)*
- *2.29. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Tătărani (UAT Tătărani)*
- *2.30. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ulmi (UAT Ulmi)*
- *2.31. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *2.32. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văleni-Dâmbovița (UAT Văleni-Dâmbovița)*
- *2.33. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)*
- *2.35. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Pandele (UAT Vulcana-Pandele)*
- *2.36. Construire stații de reîncărcare vehicule electrice în Comuna Vulcana-Pandele, județul Dâmbovița (UAT Vulcana-Pandele)*
- *5.21. Înființare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Gura Ocniței, județul Dâmbovița (UAT Gura Ocniței)*
- *1.2. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Barației, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu (UAT Târgoviște)*
- *1.7. Amenajare drum, parcare și podeț în parcul adiacent Complexului Turistic de Natație (UAT Târgoviște)*
- *5.13. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3 (UAT Târgoviște)*
- *5.18. Creșterea gradului de mobilitate în interiorul comunei Aninoasa (UAT Aninoasa)*
- *5.19. Dotare Comuna Bărbulețu, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Bărbulețu)*
- *5.23. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Lucieni)*
- *5.24. Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Malu cu Flori (UAT Malu cu Flori)*
- *5.25. Dotare Comuna Pietrari, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video (UAT Pietrari)*
- *5.26. Implementare sisteme inteligente de management local (UAT Ulmi)*

- *5.27. Asigurarea infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management local) la nivelul Comunei Vulcana-Băi (UAT Vulcana-Băi)*
- *5.12. Elaborare politica de parcare la nivel urban (UAT Târgoviște)*
- *5.20. Amenajare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița (UAT Dragomirești)*
- *5.22. Amplasare stații de reîncărcare autovehicule electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița (UAT Șotânga)*
- *1.1. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Grivița, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății (UAT Târgoviște)*
- *3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Târgoviște)*
- *5.15. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Târgoviște)*
- *4.10. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Târgoviște)*
- *4.11. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi (UAT Târgoviște)*

În această perioadă se regăsește proiectul privind *Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători* pentru operarea la nivelul localităților din Zona Urbană Funcțională. Dezvoltarea sistemului de transport public local și operarea serviciului în acord cu reglementările europene joacă un rol esențial în creșterea atractivității acestui mod de transport conducând la relocarea modală a călătoriilor de la transportul individual cu autoturismul la transportul public.

Implementarea până la sfârșitul anului 2024 a proiectelor propuse nu constituie precondiție pentru demararea sau funcționarea niciuneia dintre intervențiile planificate pe termen mediu, însă întârzierea acestora sau chiar neimplementarea vor reduce impactul total al planului în ansamblu. Decalarea periodei de implementare va atrage după sine întârzieri în atingerea țintelor privind proporția călătoriilor realizate cu moduri de transport prietenoase cu mediul, indicator prin care este evaluat gradul de atingere al obiectivului strategic "Calitatea vieții".

Propunerea referitoare la parcările din Municipiul Târgoviște (5.12. Elaborare politică de parcare la nivel urban) are influențe semnificative în organizarea spațiului public. Aplicarea cu întârziere a acestei propuneri va îngreuna implementarea propunerilor de prioritizare a deplasărilor pietonale, deziderat al mobilității urbane durabile.

→ Proiecte care se desfășoară în perioadele 2022-2024, 2025-2027 și 2028-2030:

- *2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice (UAT Târgoviște)*
- *8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public (UAT Târgoviște)*
- *5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Târgoviște)*
- *2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public (UAT Târgoviște)*
- *4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride (UAT Târgoviște)*
- *4.13. Construire trotuare și șanțuri (UAT Doicești)*
- *1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C.Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului și înființare Parcare auto cu investițiile conexe (UAT Târgoviște)*
- *1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște*
- *1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier (UAT Târgoviște)*
- *1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești (UAT Doicești)*
- *1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița (UAT Nucet)*
- *1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești (UAT Văcărești)*
- *4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi special (UAT Târgoviște)*
- *1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște (UAT Târgoviște)*
- *1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente (UAT Târgoviște)*
- *4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Târgoviște)*
- *5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (UAT Târgoviște)*
- *5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Târgoviște)*
- *5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Târgoviște)*
- *4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Târgoviște)*

- *5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane) (UAT Târgoviște).*

Dintre proiectele prezentate în această categorie, măsura de natură organizațională care vizează crearea unei structuri interne cu responsabilități de monitorizare a implementării P.M.U.D. joacă un rol semnificativ în aplicarea strategiei de mobilitate, întârzierile apărute în constituirea cadrului organizațional reflectându-se în gradul de implementare în timp al planului de acțiune.

Măsurile de natură operațională (campanii) sunt propuse în scopul pregătirii populației pentru orientarea către mobilitate durabilă, astfel încât să accepte cu ușurință modificările care se impun în comportamentul de deplasare ca urmare a implementării proiectelor majore propuse în perioada 2022-2030. Neimplementarea acestora pe termen scurt va reduce impactul global al planului, în special în ceea ce privește relocarea modală, decizia privind modul de transport pentru care se optează în efectuarea unei deplasări în condițiile în care utilitatea are și o componentă subiectivă.

Pentru majoritatea UAT-urilor se regăsesc propuneri privind modernizarea infrastructurii stradale. Acestea sunt proiecte care se derulează pe întreaga perioadă de acțiune a PMUD, contribuind la îmbunătățirea siguranței circulației.

În această categorie se regăsesc proiecte majore, atât din punct de vedere al arealului pe care se desfășoară, cât și din punct de vedere al costurilor *(2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice; 2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public; 5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride; 4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride; 4.13. Construire trotuare și șanțuri; 1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C.Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului și înființare Parcare auto cu investițiile conexe; 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO_2 și a poluării generate de traficul rutier; 1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești; 1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița; 1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești; 1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești; 4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale; 1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște ; 1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente; 4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală; 5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)).*

Pentru proiectele de infrastructură care sunt planificate pe termen scurt, mediu și lung, componenta considerată pe termen scurt este cea alocată demarării etapei de pregătire a documentațiilor tehnico-economice, astfel încât să fe posibilă implementarea propriu-zisă (derulare proceduri de achiziție, desfășurarea lucrări de construcție etc) în intervalul 2025 – 2030.

Dintre măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pe termen scurt și mediu, au fost selectate cele eligibile pentru finanțare prin *POR Sud Muntenia 2021-2027 Prioritatea P3 . O regiune cu mobilitate urbană durabilă,* pentru care sunt în curs de elaborare documentații tehnico-economice cu finanțare prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020. Acestea sunt grupate în proiectul **Susținerea intermodalității și transportului alternativ în Municipiul Târgoviște:**

- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor;
- 4.5. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing);
- 5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride;
- 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO_2 și a poluării generate de traficul rutier;
- 5.13. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3;
- 4.1. Realizarea de trasee pietonale;
- 4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride;
- 2.5. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean;
- 4.6. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială).

2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este format din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște. Aceste propuneri au fost cristalizate în cadrul grupurilor de lucru la care au participat factori interesați la nivel local și în cursul consultărilor publice. Autoritățile responsabile pentru implementarea propunerilor din planul de acțiune sunt UAT-urile cuprinse în Zona Urbană Funcțională a Municipiului Târgoviște.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și acțiunile de intervenție) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante. La elaborarea propunerile s-a ținut seama de documentele de planificare la nivel local privind zonele construite protejate. Se recomandă ca la întocmirea proiectelor tehnice să se respecte prevederile Ordinului Ministerului Sănătății Publice nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane și reglementările tehnice prevăzute în Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiul urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – NP 051-2012.

Acțiunile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

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

Propunerile din planul de acțiune sunt prezentate în Anexa 1. Codurile proiectelor sunt cele inițiale acordate la întocmirea listei cuprinzătoare de propuneri (Exemplificare: **1.1** – Tematica 1 "Intervenţii majore asupra rețelei stradale", Acțiunea de intervenție 1). Acestea sunt prezentate în ordinea stabilită în funcție de punctajele obținute în cadrul Capitolului 6.

Analiza privind încadrarea în sursele de finanțare aferente Programului Operațional Regional Sud-Muntenia 2021-2027 s-a realizat prin raportare la Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă.

2.1. Intervenţii majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030, document cu abordare integrată, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. Având în vedere acest considerent, în ceea ce privește infrastructura rutieră din UAT-urile cuprinse în ZUF Târgoviște, se impune adaptarea rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe.

Acțiunile de intervenție propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind *Eficiența Economică, Siguranță și securitate și Protejarea mediului*.

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură stradală sunt estimate la valoarea de 76.669.400 Euro, din care 17.250.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programului Operațional Regional Sud-Muntenia 2021-2027, Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă.

Propunerile care se încadrează în această tematică sunt:

- 1.2. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Barației, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu
- 1.3. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița - Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii
- 1.4. Modernizarea și reabilitarea străzii Calea București din Municipiul Târgoviște
- 1.7. Amenajare drum, parcare și podeț în parcul adiacent Complexului Turistic de Natație

- 1.1. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Griviţa, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății
- 1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C. Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului şi înfiinţare Parcare auto cu investiţiile conexe
- 1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște
- 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier
- 1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești
- 1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița
- 1.15. Construire pod peste râul Dâmbovița
- 1.16. Modernizare drumuri de interes local, Lot 2, în Comuna Râu Alb, județul Dâmbovița
- 1.17. Reabilitare drumuri de interes local, în Comuna Râu Alb - Etapa aIII-a
- 1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești
- 1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești
- 1.18. Reabilitare drumuri de interes local pentru accesibilitatea proiectelor Sistem de management integrat al deșeurilor din județul Dâmbovița - obiectiv instalație de tratare deșeuri colectate separat și centru de aport voluntar Șotânga, Parc industrial, Platforma de depozitare a gunoiului de grajd și conectarea la rețele de transport județene și naționale, comuna Șotânga, județul Dâmbovița
- 1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente
- 1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște

2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030 se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contribuție importantă la crearea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Potrivit legislației naționale și europene, serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acţiunilor și activităţilor de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivel local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităţilor administraţiei publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Având în vedere aspectele pozitive relaționate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă în această urbe implică creșterea ponderii transportului public în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal.

Sporirea atractivității sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană, în acest sens fiind propuse măsuri care să contribuie la creșterea calității serviciilor oferite, respectiv un serviciului de transport public local:

- *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- *racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor;*
- *armonizat din punct de vedere al transferului intermodal ;*
- *operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Propunerea de operare a serviciului de transport public local cu vehicule ecologice la nivelul Zonei Urbane Funaționale Târgoviște va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri reduse de poluare chimică și fonică.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse în această tematică sunt de 44.998.000 Euro. Acestea sunt eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional Sud-Muntenia 2021-2027, Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă, cu excepția proiectului 2.8 în valoare de 250.000 Euro.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse, respectiv *Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului, Siguranță și securitate, Eficiență economică*.

În cadrul acestei tematici se regăsesc următoarele propuneri:

- 2.13. Achiziție mijloace de transport ecologice
- 2.34. Achiziționare microbuz școlar
- 2.2. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcţionale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa II
- 2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice
- 2.1. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcţionale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice – etapa I
- 2.37 Extinderea rețelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște

- 2.10. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Aninoasa
- 2.11. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Bărbulețu
- 2.12. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Comișani
- 2.14. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Doicești
- 2.15. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Dragomirești
- 2.16. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Ocniței
- 2.17. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Șuții
- 2.18. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Lucieni
- 2.19. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Malu cu Flori
- 2.20. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Mănești
- 2.21. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Nucet
- 2.22. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ocnița
- 2.23. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pietrari
- 2.24. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pucheni
- 2.25. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Raciu
- 2.26. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Râu Alb
- 2.27. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Răzvad
- 2.28. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Șotânga
- 2.29. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Tătărani
- 2.30. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ulmi
- 2.31. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văcărești
- 2.32. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văleni-Dâmbovița
- 2.33. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Băi
- 2.35. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Pandele
- 2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public
- 2.7. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing
- 2.5. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean
- 2.6. Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public
- 2.36. Construire stații de reîncărcare vehicule electrice în Comuna Vulcana-Pandele, județul Dâmbovița
- 2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour

2.3. Transport de marfă

Eficiența și siguranța transportului de mărfuri joacă un rol esențial în economia națională. La nivel local, specializarea funcțională a orașelor, creșterea volumului de servicii, creșterea consumului, precum și standardele de viață tot mai ridicate sunt corelate cu o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane. În arealul de studiu sunt propuse intervenții de natură operațională, de reorganizare a accesului vehiculelor de marfă și de reglementare a programului de aprovizionare a unităților comerciale amplasate în zone locuite și în zona cu nivel ridicat de complexitate.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Eficiență economică, Protejarea mediului* și *Siguranță și securitate:*

- 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- 3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale

2.4. Sisteme alternative de mobilitate

Deplasarea pietonală și cu bicicleta sunt în mod intrinsec moduri de transport ecologice în urma cărora nu rezultă noxe sau gaze cu efect de seră. Acestea constituie o alternativă atractivă la modurilor de transport individuale motorizate și o completare la transportul public. Mersul pe jos și cu bicicleta sunt accesibile, ieftine și practice pentru orice utilizator, contribuind în același timp la menținerea unei bune stări de sănătate a celui care le practică. Prin urmare, la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Târgoviște se dorește asigurarea unor condiții de accesibilitate și siguranță ridicate pentru aceste moduri de transport.

Mai jos sunt prezentate proiectele propuse în cadrul acestui sector al mobilității urbane durabile care contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului* și *Siguranță și securitate:*

- 4.14. Amenajare pistă de biciclete în Comuna Doicești, județul Dâmbovița
- 4.15. Construire pistă bicicletă în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița
- 4.16. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Mănești, județul Dâmbovița

- 4.17. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Șotânga, județul Dâmbovița
- 4.2. Dezvoltarea reţelei de piste dedicate circulaţiei bicicletelor
- 4.3. Realizarea de piste pentru biciclete în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița
- 4.1. Realizarea trasee pietonale
- 4.5. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.6. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
- 4.4. Amenajarea şi valorificarea peisagistică a Șanțului şi Valului Cetății
- 4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride
- 4.13. Construire trotuare și șanțuri
- 4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- 4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
- 4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală
- 4.10. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de sisteme alternative de mobilitate sunt estimate la valoarea de 46.275.000 Euro, din care 42.075.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional Sud-Muntenia 2021-2027, Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă.

2.5. Managementul traficului

Managementul traficului reprezintă un element cheie pentru planificarea mobilității urbane. Acestea sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă.

În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD pentru Municipiul Târgoviște 2021-2030 acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 23.020.000 Euro, din care numai 5 sunt eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional Sud-Muntenia 2021-2027, Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă, și anume: *Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște, Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște - Etapa II, Implementare sisteme de management al traficului, Amenajare parcări colective de tip Park&Ride, Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3 (8.600.000 Euro).*

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Siguranță și securitate, Protejarea mediului, Eficiență economică*:

- 5.1. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște
- 5.2. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște - Etapa II
- 5.3. Implementare sisteme de management al traficului
- 5.21. Înființare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Gura Ocniței, județul Dâmbovița
- 5.13. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3
- 5.18. Creșterea gradului de mobilitate în interiorul comunei Aninoasa
- 5.19. Dotare Comuna Bărbulețu, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video
- 5.23. Implementare sisteme inteligente de management local
- 5.24. Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Malu cu Flori
- 5.25. Dotare Comuna Pietrari, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video
- 5.26. Implementare sisteme inteligente de management local
- 5.27. Asigurarea infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management local) la nivelul Comunei Vulcana-Băi
- 5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- 5.12. Elaborare politica de parcare la nivel urban
- 5.20. Amenajare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița
- 5.22. Amplasare stații de reîncărcare autovehicule electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița
- 5.4. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic
- 5.15. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice

- 5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile
- 5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 5.7. Sistematizare parcare aferenta strazii Doctor Benone Georgescu cu realizare racord direct in strada Tudor Vladimirescu
- 5.8. Amenajare parcare in zona aferenta Pasajului superior peste C.F. pe DN 72
- 5.9. Amenajare parcare pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro Viii, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște
- 5.10. Sistematizare zona centrală aferentă Străzilor Poet Grigore Alexandrescu și Maior Brezișeanu
- 5.11. Amenajare parcare adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia
- 5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Așa cum a fost specificat în Capitolul 2. Analiza situației existente, la nivelul teritoriului analizat, zona cu nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al mobilității este zona centrală. Această zonă este o zonă mixtă în care se suprapun funcțiuni de utilizare a teritoriului de tip locuire (locuințe colective), comerț, administrație, funcționând ca un pol de transport, cu atractivitate însemnată, atât pentru deplasările pietonale și cu bicicleta, cât și pentru cele realizate cu autovehicule personale. În interiorul zonei cu nivel ridicat de complexitate punerea în valoare a spațiului public prin intermediul mobilității poate fi realizată prin atragerea cetățenilor, ca urmare a amenajării într-un mod atractiv și accesibil. Se propune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății și înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour. Măsurile alocate acestei tematici s-au regăsit și în cadrul tematicilor tratate mai sus, respectiv "Transport public" și "Mijloace alternative de mobilitate".

- 6.1. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială). Proiect tratat la punctul 4.6
- 6.2. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour. Proiect tratat la punctul 2.8

2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul public local, care include dezvoltarea unor terminale intermodale de transport public urban/ judeţean/ interjudeţean și amenajarea unor parcări de tip Park&Ride constituie proiecte a căror implementare va conduce la dezvoltarea intermodalității.

Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate și conectivitate, Eficiență economică și Protejarea mediului*.

Proiectele identificate au fost alocate și tematicilor *2.2. Transport public,* respectiv *2.5. Managementul traficului:*

- 7.1. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean. Proiect tratat la punctul 2.5
- 7.2. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.5

2.8. Aspecte instituționale

Având în vedere că implementarea propunerilor din planul de acţiune este o etapă foarte importantă în procesul de orientare către o mobilitate durabilă, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. Sunt propuse măsuri organizaționale și operaționale structurate în două intervenţii:

- 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște
- 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

În prezentarea planului de acțiune nu au fost preluate proiectele care vor fi implementate de alte instituții.

ETAPA A IIIa

P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

Monitorizarea este un instrument de management folosit pentru urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului. Aceasta se concentrează asupra analizei performanțelor pe termen scurt, comparate cu ceea ce s-a planificat. Ghidul de elaborare a PMUD alocă o secțiune specială etapei de monitorizare în cadrul procesului de elaborare a acestui document strategic (figura 1.1).

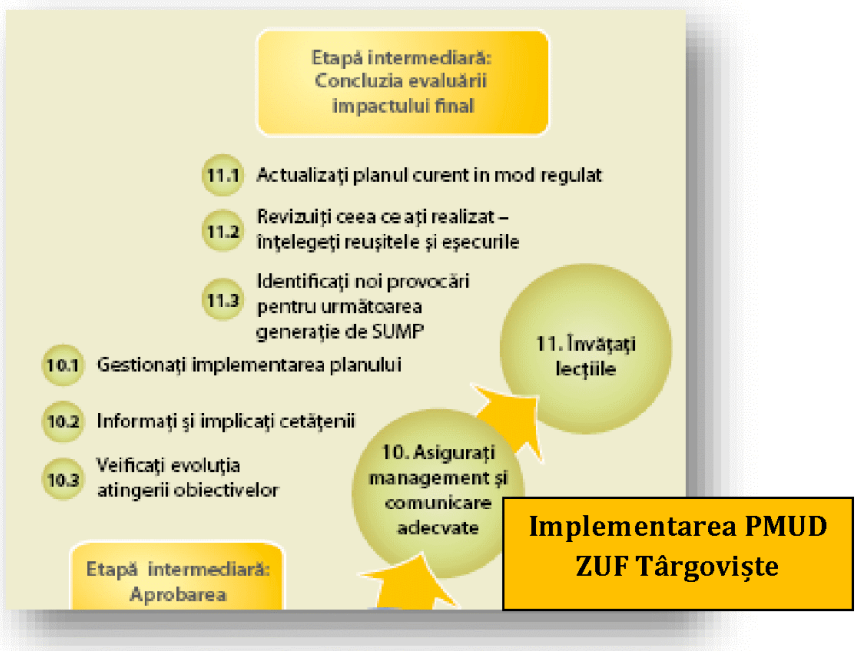


Figura 1.1. *Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării*[1].

Procedura de monitorizare a planului de acţiune presupune parcurgerea unui set de activităţi, după cum urmează: *colectarea datelor; prelucrarea și analiza datelor; evaluarea măsurii în care implementarea proiectelor corespunde graficului propus; elaborarea unui raport de monitorizare.*

[1] Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.

Întregul mecanism de monitorizare propus are caracter repetitiv, raportul de monitorizare fiind elaborat anual pe parcursul perioadei de implementare. Demararea procesului de monitorizare şi evaluare a planului de acţiune şi programarea în timp a activităţilor se va realiza de către echipa de monitorizare, astfel încât raportul de monitorizare anual să se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei.

Monitorizarea implementării PMUD pentru Municipiul Târgoviște are următoarele obiective:

- *Adaptarea implementării:* Compararea performanţelor reale ale măsurilor implementate cu beneficiile aşteptate şi ajustarea în consecinţă a ritmului de implementare în perioada de timp disponibilă;
- *Actualizarea PMUD:* Fundamentarea variantei actualizate a PMUD (literatura de specialitate recomandă actualizarea PMUD cel puţin o dată la 5 ani[2]);
- *Calibrarea modelului de transport:* Datele colectate în procesul de monitorizare vor permite actualizarea parametrilor modelului de transport utilizat pentru evaluarea indicatorilor;
- *Planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.*

Principalii indicatori care oferă o imagine asupra performanţelor obţinute ca urmare a implementării proiectelor propuse în planul de acţiune sunt prezentaţi în tabelul următor.

Tabelul 1.1. *Indicatori de monitorizare a implementării PMUD ZUF Târgoviște.*

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2021	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
1.	Autobuze ecologice pentru transportul public	bucată	40	100	Documente de implementare a intervenției
2.	Sisteme de e-ticketing	bucată	0	1	Documente de implementare a intervenției
3.	Terminal intermodale	bucată	0	2	Documente de implementare a intervenției
4.	Stații de transport public modernizate	bucată	0	150	Documente de implementare a intervenției
5.	Rețea de piste dedicate circulației bicicletelor	km	0	55	Documente de implementare a intervenției
6.	Campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public	campanie	0	8	Documente de implementare a intervenției

[2] Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea şi punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2021	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
7.	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	49,7	57,4	Determinare analitică, modelarea transporturilor
8.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	vehicule*km	1.413.050	1.574.977 (Scenariul „A face minim” 2030: 1.743.590)	Determinare analitică, modelarea transporturilor
9.	Pasageri transportați în transportul public urban	pasageri/an	1.250.000	3.000.000	Determinare analitică, modelarea transporturilor/ Anchete de trafic
10.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO_2/an	116,62	110,14 (Scenariul „A face minim” 2030: 124,42)	Determinare analitică, modelarea transporturilor

Evaluarea valorilor indicatorilor 7-10 (tabelul 1.1) este realizată pe baza modelului de transport, care necesită calibrare periodică pe baza datelor referitoare la:

- Parametrii tehnici ai proiectelor implementate;
- Funcțiunile de utilizare a teritoriului;
- Parametrii de operare și tarifare ai serviciului de transport public;
- Volumele de trafic înregistrate în secțiuni cheie ale rețelei de transport.

Actualizarea modelului de transport, ca parte componentă a procesului de monitorizare a implementării PMUD necesită dotarea cu instrumente software specializate și instruirea personalului din echipa de monitorizare, astfel încât să dobândească competențele tehnice necesare pentru desfășurarea acestei activități. O altă soluție care poate fi aplicată pentru realizarea acestei etape a PMUD este externalizarea, astfel încât să se asigure desfășurarea fazelor de implementare până la momentul în care dotările tehnice și competențele personalului intern permit desfășurarea în condiții bune a etapei de monitorizare a implementării PMUD Târgoviște. Externalizarea presupune existența unui contract de asistență tehnică, care să conțină următoarele activități:

- Realizarea periodică a serviciului de monitorizare a implementării PMUD;
- Realizarea periodică a serviciului de actualizare a modelului de transport;
- Realizarea la comandă a serviciului de testare în model a implementării proiectelor (date necesare la fundamentarea cererilor de finanțare);
- Realizarea la comandă de training pentru compartimentul specializat în implementarea PMUD.

2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D.

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate (conform ghidului european), pentru implementarea și asigurarea unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cât și pe verticală, se propune constituirea unui comitet de implementare și monitorizare la nivel local.

Comitetul de monitorizare a PMUD pentru ZUF Târgoviște va include, în funcție de caracterul discuțiilor tehnice, reprezentanți ai următorilor actori locali, cu următoarele responsabilități:

- *Reprezentanți ai structurii de monitorizare și evaluare – din rândul cărora este desemnat un coordonator*

  Prin dispoziția Primarilor UAT-urilor din ZUF Târgoviște se va stabili o structură de monitorizare și evaluare a PMUD. Membrii comisiei respective vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemnea, vor oferi informații cu privire la stadiile de implementare a proiectelor și măsurilor la momentul întocmirii raportului de monitorizare.

- *Reprezentanți ai unităților de poliție de la nivelul UAT-urilor din ZUF Târgoviște*

  Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranța cetățenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanții Poliției vor putea identificare aspecte care necesită adaptarea conținutului bazei de date actuale privind statistica accidentelor (de exemplu, introducerea în baza de date a unui câmp nou care relaționează accidentul cu obiective sociale din localități – școli, grădinițe, spitale).

  De asemenea, vor evalua componentele de siguranța circulației din studiile tehnico-economice care vor sta la baza proiectelor.

- *Reprezentanți ai operatorilor de transport public (local, județean)*

  Intervențiile propuse în domeniul transportului public constituie o parte consistentă a PMUD pentru ZUF Târgoviște. Operatorii de transport public vor oferi

date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

- *Reprezentanți ai administratorului și operatorului de de transport feroviar (CFR Infrastructură, CFR Călători, operatori privați)*

  Reprezentații transportului feroviar vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

- *Reprezentanți ai mediului educațional (nivel universitar și preuniversitar)*

  Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în ZUF Târgoviște.

- *Reprezentanți ai Inspectoratului pentru Situații de Urgență*

  Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în ZUF Târgoviște.

- *Reprezentanți ai societății civile*

  Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în ZUF Târgoviște.

Responsabilităţile şi atribuţiile structurii de implementare si monitorizare a PMUD vor consta în:

- Organizarea, coordonarea şi monitorizarea activităţilor derulate în cadrul proiectelor implementate;
- Planificarea bugetului în vederea asigurării surselor financiare corespunzătoare proiectelor implementate;
- Întocmirea documentaţiilor, pregătirea şi organizarea procedurilor de achiziţii publice pentru atribuirea contractelor de bunuri, servicii şi lucrări;
- Asigurarea vizibilităţii proiectelor implementate în cadrul PMUD, în conformitate cu cerinţele finanţatorilor;
- Cooperarea cu managerii proiectelor implementate în cadrul PMUD, în scopul întocmirii în condiţii optime a cererilor de finanţare, rapoartelor de progres, a rapoartelor finale şi cererilor de rambursare;
- Identificarea oportunităţilor de finanţare în vederea atragerii de surse de finanţare care să contribuie la implementarea de proiecte complementare care pot aduce valoare adăugată activităţilor şi proiectelor propuse.

Municipiul Târgoviște va asigura finanțarea anuală a următoarelor activități ale comitetului de monitorizare:

- dezvoltarea de tehnologii și tehnici de colectare a datelor;
- colectarea efectivă a datelor;
- prelucrarea datelor;
- actualizare permanentă a modelului de transport;
- analize periodice ale sistemului de transport;
- raportare transparentă.

Periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acţiune, în funcţie de evoluţia procesului de implementare și dinamica economiei locale și regionale.

ANEXE

ANEXA 1
PORTOFOLIUL DE PROIECTE AFERENT PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE 2021-2030

Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Eficiență economică, Siguranță și securitate, Protejarea mediului, Calitatea vieții

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030		
Tematica: 1. Interventii majore asupra rețelei stradale														
Obiective strategice: Eficiență economică, Siguranță și securitate, Protejarea mediului														
Municipiul Târgoviște	1.1. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Grivița, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Străzile propuse pentru modernizare în acest proiect sunt: Str. 9 Mai, Aleea Virgil Drăghiceanu, Aleea Grivița, Str. Gabriel Popescu, Str. Boerescu Zaharia, Calea Domnească, Bulevardul Independenței și Bulevardul Libertății. Intervenția reprezintă un proiect matur pentru care au fost aprobați indicatorii tehnico-economici prin Hotărâre a Consiliului Local al Municipiului Târgoviște.		DA	DA	km	7	800.000	5.600.000	5.600.000	0	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	1.2. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Baraților, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Străzile propuse pentru modernizare în acest proiect sunt: Str. Maior Brezișeanu Eugen, Calea Câmpulung, Str. Ana Ipătescu, Str. Locotenent Pârvan Popescu, Str. Mihai Eminescu, Str. Baraților, Str. Ilfovului, Str. Porumbeilor și Str. Costache Olăreanu. Intervenția reprezintă un proiect matur pentru care au fost aprobați indicatorii tehnico-economici prin Hotărâre a Consiliului Local al Municipiului Târgoviște.		DA	DA	km	5,20	800.000	4.160.000	4.160.000	0	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	1.3. Modernizarea și reabilitarea rețelei stradale din Municipiul Târgoviște, Județul Dâmbovița - Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Străzile propuse pentru modernizare în acest proiect sunt: Str. Nicolae Dobrin, Str. I.C. Brătianu (ramura adiacentă OCPI), Str. Crizantemei, Str. Stolnicul Cantacuzino (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Liniștei, Str. Crișan (ramura adiacentă Str. Calea Domnească), Str. Maior Coravu Ion, Str. Cornel Popa (tronsonul de legatură cu Drumul de Centură), Str. Oituz și strada adiacentă Bulevardului Regele Carol I, Str. Bisericii.		DA	DA	km	5,20	600.000	3.119.400	311.940	2.807.460	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	1.4. Modernizarea și reabilitarea străzii Calea București din Municipiul Târgoviște	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzii Calea București (sectorul cuprins între limita UAT și Str. Petru Cercel) în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, sistematizarea intersecțiilor și refacerea marcajelor rutiere.		DA		km	1,50	2.000.000	3.000.000	300.000	2.700.000	0	Buget local, Programul Județean de Dezvoltare Locală	NU
Municipiul Târgoviște	1.5. Modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente	Proiectul propune modernizarea și amenajarea traseului străzii Apusului și a drumurilor de exploatare aferente în scopul creșterii accesibilității teritoriale.			DA	km	1,00	600.000	600.000		540.000		Buget local, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	1.6. Sistematizare zonă centrală, cu realizare racord circular între Bulevardul I.C.Brătianu, strada Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la strada Arsenalului și înființare Parcare auto cu investițiile conexe	În scopul creșterii conexității rețelei cu efecte în descongestionarea arterelor principale de circulație, se propune realizarea unui racord circular între B-dul I.C.Brătianu, Str. Locotenent Stancu Ion, cu deschidere la Str. Arsenalului și înființarea unei parcări auto cu investițiile conexe. Pentru realizarea obiectivului până în prezent a fost elaborat PUZ. Conform Regulamentului de urbanism aferent PUZ, accesul pietonal și carosabil se va face prin nord-vest și nord-est, pe Str. Arsenalului, și prin sud, pe strada nou creată ce face legătura dintre Str. Arsenalului cu B-dul I.C. Brătianu. Se va avea în vedere dimensionarea accesurilor carosabile pentru autospecialele de intervenție. Totodată, în arelul proiectului se urmărește crearea unei parcări publice supra/subterane, de mari dimensiuni, cu regim maxim de înălțime S+P+3E, în care se pot acomoda un număr de aproximativ 1236 parcări. Locurile de parcare propuse se adresează staționării autovehiculelor persoanelor ce desfășoară activități aferente funcțiunilor existente și propuse (unități de producție nepoluantă, servicii/ zone comerciale și depozitare).		DA		buc.	1,00	528.484	9.350.000	467.500	2.337.500	6.545.000	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	1.7. Amenajare drum, parcare și podeț în parcul adiacent Complexului Turistic de Natație	În scopul asigurării accesibilității în zona Complexului Turistic de Natație se propune amenajare drum, parcare și podeț în parcul adiacent obiectivului.		DA		buc.	1,00	300.000	300.000	300.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	1.8. Program multianual de extindere, reabilitare și întreținere a străzilor în Municipiul Târgoviște	Programul prevede modernizarea (asfaltarea) a circa 20 km de străzi noi (zone de expansiune urbană, propuneri străzi noi din PUG), nemodernizate sau care se află în stare tehnică proastă. Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.), respectiv cu proiecte care au ca obiectiv general regenerarea urbană și sistematizarea cartierelor.		DA		km	20,00	800.000	16.000.000	3.200.000	6.400.000	6.400.000	Buget local, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier	Plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO_2, în aliniament cu arterele majore de circulație și de-a lungul axelor de cartiere cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului. Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Municipiului Târgoviște și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea acelora cu capacitate specifică mare de retenție a CO_2, precum și integrarea în peisajul urban. Această intervenție este una auxiliară pentru alte intervenții care conduc la reorganizarea mobilității urbane.		DA		km	25,00	50.000	1.250.000	250.000	500.000	500.000	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
Municipiul Târgoviște	1.10. Drum de legătură pentru creșterea accesibilității în zona urbana a Municipiului Târgoviște	Proiectul presupune realizarea unui drum de legătură pentru creșterea accesibilității în zona urbana a Municipiului Târgoviște. Acesta va asigura legătura între Drumul Expres Valahia, Autostrada A1 - Ploiești și Drumul Național DN 71. Infrastructura nou creată va avea rol de varianta de ocolire pentru Municipiul Târgoviște, preluând traficul greu și de transit din oraș. Totodată, va face legătura cu DN 72A și DN 72. Potrivit variantei preliminare a Studiului de fezabilitate, drumul va deservi localitate pe latura de vest a teritoriului. Traseul drumului de legătură se regăsește pe teritoriul UAT-urilor Aninoasa, Doicești, Dragomirești, Lucieni, Șotânga, Târgoviște și Ulmi.	DA	DA		km	16,50	7.000.000	115.500.000	5.775.000	28.875.000	80.850.000	Buget național, Buget județean, POT, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	1.11. Drum Expres A0 - București - Târgoviște	Proiectul constă în realizarea Drumului Expres A0 - București - Târgoviște, care face parte din rețeaua secundară de conectivitate. Până în prezent a fost elaborat studiul de prefezabilitate, documentație din care au rezultat 3 variante de traseu. Acestea vor fi analizate în cadrul studiului de fezabilitate, rezultând varianta finală.	DA	DA		km	60,00	6.307.000	378.420.000	18.921.000	94.605.000	264.894.000	Buget național, POT, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	1.12. Drum Expres A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3	Proiectul constă în realizarea Drumului Expres A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3, care face parte din rețeaua secundară de conectivitate. Potrivit studiului de fezabilitate, profilul transversal al drumului va avea caracteristicile unui drum expres cu 2×2 benzi de circulație (3,5m/bandă), zonă mediană de 3 m și acostamente de 2×2,25m din care 0,75m benzi de încadrare cu aceeași structură rutieră ca a benzilor de circulație și 1,5m acostament consolidat.	DA	DA		km	74,00	5.593.000	413.882.000	20.694.100	103.470.500	289.717.400	Buget național, POT, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Doicești	1.13. Modernizare drumuri în Comuna Doicești	Proiectul are ca obiectiv modernizarea infrastructurii rutiere din UAT Doicești. Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la îmbunătățirea accesibilității și la creșterea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori.		DA		km	3,00	600.000	1.800.000	720.000	720.000	360.000	Buget local, PNDR, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
Comuna Nucet	1.14. Modernizarea drumurilor de exploatație agricolă și sătești de pe raza Comunei Nucet, județul Dâmbovița	Prin proiect se propune modernizarea a trei drumuri de exploatare agricolă DE 101, DE 102, DE 103, drumuri care sunt incluse în inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al Comunei Nucet. Lucrările care fac obiectul proiectului vizează modernizarea unor drumuri de exploatare agricolă cu potențial maxim din punct de vedere al utilității, acoperind necesitățile legate de asigurarea accesului pentru suprafețe agricole întinse, cultivate de agenții agricoli, de preluare a traficului utilajelor agricole de rutele de comunicație principale.		DA		km	8,00	300.000	2.400.000	960.000	960.000	480.000	Buget local, PNDR, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
Comuna Nucet	1.15. Construire pod peste râul Dâmbovița	Proiectul are ca obiectiv construirea unui pod peste râul Dâmbovița. Realizarea infrastructurii de traversare va contribui la creșterea conexității rețelei rutiere și la îmbunătățirea accesibilității teritoriului.		DA		buc.	1,00	2.800.000	2.800.000	840.000	1.960.000	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	NU
Comuna Râu Alb	1.16. Modernizare drumuri de interes local, Lot 2, în Comuna Râu Alb, județul Dâmbovița	Proiectul are ca obiectiv realizarea de lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere pe sectoarele: Drumul Nemților, Drumul Vârf, Drumul Vârful lui Boagher, Ulița Ciobănești-Iuda, Ulița Gavrilești. Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la îmbunătățirea accesibilității și la creșterea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori.		DA		km	6,30	300.000	1.890.000	567.000	1.323.000	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	NU
Comuna Râu Alb	1.17. Reabilitare drumuri de interes local, în Comuna Râu Alb - Etapa alII-a	Proiectul are ca obiectiv modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale din UAT Râu Alb. Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la îmbunătățirea accesibilității și la creșterea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori.		DA		km	5,00	600.000	3.000.000	900.000	2.100.000	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Șotânga	1.18. Reabilitare drumuri de interes local pentru accesibilitatea proiectelor Sistem de management integrat al deșeurilor din județul Dâmbovița - obiectiv instalație de tratare deșeuri colectate separat și centru de aport voluntar Șotânga, Parc industrial, Platforma de depozitare a gunoiului de grajd și conectarea la rețele de transport județene și naționale, comuna Șotânga, județul Dâmbovița	Proiectul are ca obiectiv reabilitarea drumurilor de interes local din Comuna Șotânga, în scopul îmbunătățirii accesibilității unor obiective de investiție aflate în implementare/ propuse la nivel local (Sistem de management integrat al deșeurilor din județul Dâmbovița - obiectiv instalație de tratare deșeuri colectate separat și centru de aport voluntar Șotânga, Parc industrial, Platforma de depozitare a gunoiului de grajd și conectarea la rețele de transport județene și naționale, comuna Șotânga, județul Dâmbovița).		DA		km	5,00	600.000	3.000.000	900.000	2.100.000	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny", Alte surse	NU
Comuna Văcărești	1.19. Covoare asfaltice - Comuna Văcărești	Proiectul are ca obiectiv modernizarea infrastructurii stradale din UAT Văcărești. Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la îmbunătățirea accesibilității și la creșterea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori.		DA		km	2,00	600.000	1.200.000	360.000	360.000	480.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
Comuna Văcărești	1.20. Betonare șanțuri, poduri, podețe - Comuna Văcărești	Proiectul are ca obiectiv modernizarea șanțurilor, podurilor și podețelor din UAT Văcărești. Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a infrastructurii rutiere va conduce la îmbunătățirea accesibilității și la creșterea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori.		DA		km	2,00	600.000	1.200.000	360.000	360.000	480.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște și UAT-uri din ZUF	1.21. Realizare coridor de mobilitate urbană la nivelul Zonei Urbane Funcționale Târgoviște	Propunerea are ca obiectiv remodelarea infrastructurii rutiere din Zona Urbană Funcțională, prin intervenții care să susțină mobilitatea urbană durabilă (modernizare carosabil, creare facilități pentru transportul public, creare piste de biciclete, modernizare zone pietonale, amenajarea peisagistică a zonelor verzi, dotarea cu mobilier urban, dotarea cu echipamente ITS, etc.).	DA			km	20,00	800.000	16.000.000	1.600.000	8.000.000	6.400.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Tematica: 2. Transport public													
Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului, Siguranță și securitate, Eficiență economică													
Municipiul Târgoviște	2.1. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice - etapa I	În scopul îmbunătățirii calității aerului și creșterii atractivității transportului public se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. În acest sens, prin proiect se propune achiziția unui număr de 21 autobuze electrice din categoria 12 metri, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică (lente și rapide). Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Șotânga.	DA	DA		buc.	21,00	650.000	13.650.000	13.650.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	2.2. Modernizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale a Municipiului Târgoviște prin achiziția de autobuze ecologice - etapa II	În scopul îmbunătățirii calității aerului și creșterii atractivității transportului public se propune intensificarea utilizării modurilor de transport nepoluante. În acest sens, prin proiect se propune achiziția unui număr de 21 autobuze electrice din categoria 10 metri, dotate cu stații de încărcare cu energie electrică (lente și rapide). Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10, în parteneriat cu UAT Comuna Șotânga.	DA	DA		buc.	20,00	485.000	9.700.000	9.700.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	2.3. Achiziție mijloace de transport ecologice	În scopul extinderii operării transportului public în zona urbană funcțională, în complementaritate cu proiectele în implementare și cu cele din planul de acțiune al PMUD, se propune achiziționarea de autobuze și microbuze ecologice (electric-hibride, electrice, alimentate cu hidrogen) și infrastructură de încărcare aferentă (după caz, stații de încărcare cu energie electrică sau hidrogen, stație de producere hidrogen). Acestea vor deservi inclusiv transportul școlar.	DA	DA		buc.	20,00	500.000	10.000.000	2.000.000	3.000.000	5.000.000	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public	Propunerea are ca obiectiv amenajarea stațiilor de transport public existe și crearea de noi stații, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public și dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	50	7.000	350.000	35.000	175.000	140.000	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	2.5. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean	Terminalele de transport public intermodal de schimb între transportul inter / intra județean și cel local vor asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Se propune amenajare a doua terminale intermodale - unul amplasat în zona de Nord (Campus Universitar, DN 71), iar cel de-al doilea în zona de SE (DN 71 - la ieșirea spre localitatea Ulmi). Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcarea bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalelor. Intervenția constituie un proiect matur pentru care se află în elaborare documentația tehnico-economică în cadrul parteneriatului dintre Municipiul Târgoviște și ADR Sud Muntenia, cu finanțare din Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.	DA	DA		buc.	2	1.500.000	3.000.000	300.000	2.700.000	0	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	2.6. Construire/ extindere depou vehiculele de tansport public	Proiectul are ca obiectiv realizarea unui depou sau extinderea depoului existent pentru vehiculele de transport public, astfel încât să se asigure capacitate de întreținere și reparații pentru parcul de vehicule care va deservi Zona urbană funcțională Târgoviște. Se propune ca noua infrastructură să conțină următoarele elemente: clădire pentru garare și încărcare cu energie; clădire spălătorie (va asigura posibilitatea de a spăla cel puțin 2 autobuze simultan; posturile de spălare vor fi prevăzute cu sistem de colectare a apelor uzate); clădire de birouri și mentenanță (va conține un corp de clădire administrativă și o hală de lucru); alte dotări (cabină de poartă, alimentare cu utilități, sistem de supraveghere video, gospodărie de incendii, bazine de reciclare, trasee carosabile de legătură și de acces între/ în clădiri).	DA	DA		buc.	1	3.500.000	3.500.000	350.000	3.150.000	0	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	2.7. Modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing	În scopul eficientizării serviciului de transport public, se propune modernizarea și extinderea sistemului de e-ticketing în acord cu dezvoltarea teritorială la nivelul Zonei urbane funcționale Târgoviște. Implementarea sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.	DA	DA		buc.	1	1.000.000	1.000.000	100.000	900.000	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour	Prin implementarea acestui proiect se propune înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour care să acopere obiectivele turistice sau zonele de interes turistic cu valoare istorică, arhitectonică, culturală, muzeistică, sportivă sau de spațiu verde situate pe traseul delimitat de axele turistice în vederea creșterii gradului de mobilitate al turiștilor care se deplasează între diferite puncte de atracție turistică din Municipiul Târgoviște.		DA		trase u	1	250.000	250.000	0	0	250.000	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	Conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul (*"Public transport twice a week"*). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.		DA		camp anie	8	5.000	40.000	10.000	15.000	15.000	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Aninoasa	2.10. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Aninoasa	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Aninoasa, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Bărbulețu	2.11. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Bărbulețu	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Bărbulețu, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Comișani	2.12. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Comișani	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Comișani, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Doicești	2.13. Achiziție mijloace de transport ecologice	În scopul dezvoltării serviciului de transport public se propune achiziționarea de mijloace de transport ecologice (autobuze, microbuze), inclusiv infrastructură de încărcare.		DA		buc.	1	500.000	500.000	500.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Doicești	2.14. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Doicești	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Doicești, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Dragomirești	2.15. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Dragomirești	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Dragomirești, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Gura Ocniței	2.16. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Ocniței	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Gura Ocniței, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Gura Șuții	2.17. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Gura Șuții	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Gura Șuții, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Lucieni	2.18. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Lucieni	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Lucieni, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Malu cu Flori	2.19. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Malu cu Flori	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Malu cu Flori, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Mănești	2.20. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Mănești	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Mănești, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Nucet	2.21. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Nucet	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Nucet, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Ocnița	2.22. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ocnița	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Ocnița, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Pietrari	2.23. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pietrari	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Pietrari, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Pucheni	2.24. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Pucheni	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Pucheni, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Raciu	2.25. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Raciu	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Raciu, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Râu Alb	2.26. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Râu Alb	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Râu Alb, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Răzvad	2.27. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Răzvad	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Răzvad, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Șotânga	2.28. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Șotânga	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Șotânga, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Tătărani	2.29. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Tătărani	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Tătărani, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Ulmi	2.30. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Ulmi	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Ulmi, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Văcărești	2.31. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văcărești	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Văcărești, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Văleni-Dâmbovița	2.32. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Văleni-Dâmbovița	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Văleni-Dâmbovița, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Vulcana-Băi	2.33. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Băi	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Vulcana-Băi , în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Vulcana-Pandele	2.34. Achiziționare microbuz școlar	În scopul asigurării transportului în interes comunitar pentru scop educațional, se propune achiziționarea unui microbuz electric. Acesta va fi utilizat pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală, cu implicații în reducerea poluării și a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel local.		DA		buc.	1	500.000	500.000	500.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Comuna Vulcana-Pandele	2.35. Construire/ amenajare stații de transport în comun - Comuna Vulcana-Pandele	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public în Comuna Vulcana-Pandele, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.		DA		buc.	6	7.000	42.000	42.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Vulcana-Pandele	2.36. Construire stații de reîncărcare vehicule electrice în Comuna Vulcana-Pandele, județul Dâmbovița	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea de stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus ale traseelor.		DA		buc.	3	500.000	1.500.000	1.500.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Mun. Târgoviște și UAT-uri din ZUF	2.37. Extinderea rețelei de transport în comun în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște	În scopul creșterii atractivității și accesibilității transportului public se propune extinderea rețelei în vederea conectării zonei periurbane de zona urbană a Municipiului Târgoviște. Stabilirea soluției optime de organizarea a serviciului de transport public local prin curse regulate va rezulta în urma realizării unui studiu de specialitate.	DA	DA		buc.	1	20.000	20.000	20.000	0	0	Buget Local, Alte surse	NU
Tematica: 3. Transport de marfă														
Obiectve strategice: Protejarea mediului, Siguranță și securitate, Eficiență economică														
Municipiul Târgoviște	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare	Reglementarea logisticii de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții), limitarea accesului vehiculelor de marfă în zonele centrale ale orașului și pe arterele aglomerate. Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.		DA		regle m.	1	50.000	50.000	50.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale	Transportul urban de mărfuri contribuie la menținerea și dezvoltarea funcțiilor economice și sociale ale unui oraș. Deoarece produce în același timp efecte negative asupra locuitorilor și mediului, amplasarea acestora trebuie să se realizezez astfel încât să conducă la creșterea eficienței transportului de mărfuri, la reducerea consumului de combustibil și a efectelor externe negative. Configurarea spațiului logistic urban, în care amplasarea centrelor de distribuție urbană are un rol definitoriu, este de natură să contribuie la creșterea calității vieții în marile aglomerări urbane ca urmare a reducerii traficului generat de transporturile de mărfuri și a limitării efectelor externe negative produse de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade, ca și pe toată durata unei zilei. La nivelul Municipiului Târgoviște se propune amenajarea unui astfel de centru în zona de Sud a teritoriului administrativ, în proximitatea DN 72.	DA	DA		buc.	1	250.000	250.000	0	0	250.000	Buget local, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	Prin această măsură de reorganizate a transportului de mărfuri cu autocamioane mari se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri (varianta de ocolire, centre de distribuție a mărfurilor etc). Se va reface reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă.	DA	DA		regle m.	1	30.000	30.000	0	0	30.000	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	3.4. Drum de legătură pentru creșterea accesibilității în zona urbana a Municipiului Târgoviște. Proiect tratat la punctul 1.10	Proiectul presupune realizarea unui drum de legătură pentru creșterea accesibilității în zona urbana a Municipiului Târgoviște. Acesta va asigura legătura între Drumul Expres Valahia, Autostrada A1 - Ploiești și Drumul National DN 71. Infrastructura nou creată va avea rol de variantă de ocolire pentru Municipiul Târgoviște, preluând traficul greu și de transit din oraș. Totodată, va face legătura cu DN 72A și DN 72. Potrivit variantei preliminare a Studiului de fezabilitate, drumul va deservi localitate pe latura de vest a teritoriului. Traseul drumului de legătură se regăsește pe teritoriul UAT-urilor Aninoasa, Doicești, Dragomirești, Lucieni, Șotânga, Târgoviște și Ulmi.	DA	DA		km	16,50	7.000.000					
Municipiul Târgoviște	3.5. Drum Expres A0 - București - Târgoviște. Proiect tratat la punctul 1.11	Proiectul constă în realizarea Drumului Expres A0 - București - Târgoviște, care face parte din rețeaua secundară de conectivitate. Până în prezent a fost elaborat studiul de prefezabilitate, documentație din care au rezultat 3 variante de traseu. Acestea vor fi analizate în cadrul studiului de fezabilitate, rezultând varianta finală.	DA	DA		km	60,00	6.307.000					
Municipiul Târgoviște	3.6. Drum Expres A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3. Proiect tratat la punctul 1.12	Proiectul constă în realizarea Drumului Expres A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3, care face parte din rețeaua secundară de conectivitate. Potrivit studiului de fezabilitate, profilul transversal al drumului va avea caracteristicile unui drum expres cu 2×2 benzi de circulație (3,5m/bandă), zonă mediană de 3 m și acostamente de 2×2,25m din care 0,75m benzi de încadrare cu aceeași structură rutieră ca a benzilor de circulație și 1,5m acostament consolidat.	DA	DA		km	74,00	5.593.000					

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Tematica: 4. Sisteme alternative de mobilitate													
Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Protejarea mediului, Siguranță și securitate													
Municipiul Târgoviște	4.1. Realizarea trasee pietonale	Propunerea vizează crearea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele socio-economice principale din Mun. Târgoviște (instituții publice, școli, licee, locuri pentru practicarea sporturilor, piețe agroalimentare, centre comerciale, obiective turistice etc.). Aceste trasee vor fi marcate distinct și vor conține panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare către obiectivele principale.		DA	DA	tra-see	5	5.000	25.000	0	25.000	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	Amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță pe străzile: Str. C-tin Brâncoveanu, Calea Domnească, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Regele Carol I, Str. Gării, B-dul Independenței, Str. Lt. Stancu Ion, Str. Poet Grigore Alecsandrescu (între Calea Câmpulung și B-dul Mircea cel Bătrân), Aleea Sinaia (Campus Universitar Valahia), Calea Câmpulung (între B-dul Unirii și Str. Crângului - Priseaca), Calea București (între Str. Radu de la Afumați și Calea Ialomiței), Calea Ialomiței (între Str. Calea București și Complexul Turistic de Natație), Aleea Mănăstirea Dealu, Șoseaua Găești (între B-dul Unirii și DJ 721), Str. Petru Cercel (între B-dul I.C. Brătianu și Calea București), Calea București (între Calea Ialomiței și DJ 711), Lac Priseaca. Aceste sectoare vor fi integrate cu pistele pentru biciclete deja existente la nivelul Mun. Târgoviște, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcarea bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația auto, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este posibil. Intervenția constituie un proiect matur pentru care se află în elaborare documentația tehnico-economică în cadrul parteneriatului dintre Municipiul Târgoviște și ADR Sud Muntenia, cu finanțare din POAT 2014-2020.		DA	DA	km	24,75	200.000	4.950.000	495.000	4.455.000	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	4.3. Realizarea de piste pentru biciclete în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță pe străzile: Str. Laminorului, Str. Petru Cercel, B-dul Unirii, B-dul I.C. Brătianu, Calea Câmpulung, Str. Tudor Vladimirescu, Str. Radu de la Afumați (între B-dul I.C. Brătianu și Calea București), B-dul Eroilor (între Piața Eroilor și Str. Calea Domnească), traseu paralel cu Râul Ialomița (între Str. Intrarea Teiș și Str. Prof. Cornel Popa), Str. Gării Targoviște Nord, drum nou (între Str. Mihai Bravu și Str. Prof. Cornel Popa, prin construirea inclusiv a unei pasarele velo peste Râul Ialomița, asigurându-se conectivitatea între zona noului cartier Class Park și Parcul Chindia). Aceste sectoare vor fi integrate cu pistele pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Târgoviște, respectiv cu cele propuse în planul de acțiune al PMUD, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul programului derulat de Administrația Fondului pentru Mediu.		DA		km	14,00	250.000	3.500.000	350.000	3.150.000	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	4.4. Amenajarea și valorificarea peisagistică a Șanțului și Valului Cetății	Propunerea are ca obiectiv amenajarea și valorifica ca zonă de promenadă, dotată cu alei pietonale și piste pentru biciclete a Șanțului și Valului Cetății. În cadrul proiectului se vor avea în vedere următoarele intervenții: creearea unui traseu pietonal și velo; conectivitate pietonală îmbunătățită; plantare vegetație ornamentală cu standarde potrivite pentru mediul urban; eliminarea circulației auto și a parcării pe spațiul public, cu exceptia tronsoanelor pe care se permite accesul auto pentru riverani, pe baza de control acces; iliminat pietonal și ornamental pentru creearea efectului de mărire a spațiului tranzitat. Traseul analizat este structurat în următoarele tronsoane: Tronson 0 - între podul peste Râul Ialomița - Str. Nicolae Bălcescu (Halta Teiș) și B-dul Eroilor; Tronson 1 - între B-dul Eroilor și Str. Tudorică Popescu; Tronson 2 - între Str. Tudorică Popescu și Str. Constantin Brâncoveanu; Tronson 3 - între Str. Constantin Brâncoveanu și Calea Câmpulung; Tronson 4 - între Calea Câmpulung și Str. Berzei; Tronson 5 - între Str. Berzei și Str. Colonel Dumitru Băltăreţu; Tronson 6 - între Str. Colonel Dumitru Băltăreţu și Str. Locotenent Stancu Ion; Tronson 7 - între Str. Locotenent Stancu Ion și B-dul Independenței; Tronson 8 - între B-dul Independenței și Str. Avram Iancu; Tronson 9 - între Str. Avram Iancu și Str. Crișan. Intervenția contituie un proiect matur pentru care se află în elaborare documentația tehnico-economică în cadrul parteneriatului dintre Municipiul Târgoviște și ADR Sud Muntenia, cu finanțare din Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.		DA		km	5,00	3.500.000	17.500.000	1.750.000	15.750.000	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	4.5. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	Proiectul are ca obiectiv dezvoltarea unui sistem de închiriere biciclete în Municipiul Târgoviște. Se va facilita accesul utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în incinta teminalelor de transport public, în zona centrală, la capetele traseelor pistelor. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software). Intervenția constituie un proiect matur pentru care se află în elaborare documentația tehnico-economică în cadrul parteneriatului dintre Municipiul Târgoviște și ADR Sud Muntenia, cu finanțare din Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.		DA		centr u	10	30.000	300.000	30.000	270.000	0	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	4.6. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)	Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorităților în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motociclete, autovehicule). Se propune realizarea unor astfel de amenajări în zona centrală, pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.		DA		mp	24.000	300	7.200.000	0	7.200.000	0	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	4.7. Dezvoltare rețea de stații de reîncărcare pentru autovehicule electrice și electrice hibride	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Târgoviște, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride.		DA		buc.	100	6.000	600.000	120.000	180.000	300.000	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, AFM, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	4.8. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale, care să asigure deplasarea în condiții de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.		DA		mp	40.000	200	8.000.000	1.600.000	3.200.000	3.200.000	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	4.9. Achiziția de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală	În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorității publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule electrice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale și autospecializate).		DA		buc.	20	60.000	1.200.000	300.000	480.000	420.000	Buget Local, AFM, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	4.10. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	Prin acest proiect se urmareste elaborarea si implementarea la nivelul Municipiului Târgoviște a unui Plan local de acțiune prin care sa fie incurajate achiziționarea si utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica in zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.		DA		buc.	1	30.000	30.000	30.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	4.11. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi	Se va elabora un studiu în care să se stabilească noul set de criterii pentru promovarea taxiurilor electrice va modifica acest regulament, în sensul acordării unui punctaj maxim pentru vehiculele electrice.		DA		buc.	1	20.000	20.000	20.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	4.12. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Conceperea și implementarea unor campanii orientate către partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/ studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat. Va fi derulată câte o campanie în fiecare an din intervalul 2023-2030.		DA		cam-panie	8	3.000	24.000	6.000	9.000	9.000	Buget local, Alte surse	NU
Comuna Doicești	4.13. Construire trotuare și șanțuri	În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale, care să asigure deplasarea în condițiile de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.		DA		mp	8000	100	800.000	160.000	320.000	320.000	Buget Local, Alte surse	NU
Comuna Doicești	4.14. Amenajare pistă de biciclete în Comuna Doicești, județul Dâmbovița	Investiția vizează realizarea unei piste de biciclete în Cartierul Colonie din Comuna Doicești. Pista pentru biciclete propusă pentru amenajare va avea o lungime totală de 1805 m.		DA		km	1,8	200.000	360.000	36.000	324.000	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Dragomirești	4.15. Construire pistă bicicletă în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița	Se propune a se amenaja o pistă pentru biciclete pe o lungime de 1630 metri, continuă, având lățimea de circulație de 2 metri. Pista va fi amplasată pe 2 străzi (Strada Școlii și strada Tineretului) din satul Decindeni și va deservi un număr de aproximativ 200 locuitori. Infrastructura va uni următoarele puncte de interes local: Școala cu Clasele I-VIII Decindeni cu Sala de Sport și Grădinița cu Program Normal Decindeni (aflată în vecinătatea Sălii de sport).		DA		km	1,63	200.000	326.000	32.600	293.400	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU
Comuna Mănești	4.16. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Mănești, județul Dâmbovița	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță în Comuna Mănești.		DA		km	4,0	200.000	800.000	80.000	720.000	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU
Comuna Șotânga	4.17. Realizarea de piste pentru biciclete la nivelul Comunei Șotânga, județul Dâmbovița	Proiectul urmărește realizarea infrastructurii de rulare pentru biciclete în intravilanul localității Șotânga, Comuna Șotânga, județul Dâmbovița. Vor fi amenajate piste pentru biciclete cu o lățime a benzii de 1,5 m, inclusiv marcajul de delimitare (un sens de circulație). Acestea vor fi semnalizate corespunzător, prin amplasarea de indicatoare și marcarea cu pictograme. Va fi prevăzut un sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale. Va fi asigurată legătura facilă și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete.		DA		km	3,2	200.000	640.000	64.000	576.000	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Tematica: 5. Managementul traficului													
Obiective strategice: Siguranță și securitate, Protejarea mediului, Eficiență economică													
Municipiul Târgoviște	5.1. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște	Proiectul propus va conține următoarele componente specifice domeniului ITS: sisteme inteligente de management urban - sistem de semafoare interconectate; Dotarea și funcționarea centrului de control al traficului; Sisteme de avertizare privind adaptarea vitezei; Sisteme de avertizare si asistenta anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule; Sisteme de siguranță pentru zona cu lucrări; Monitorizarea timpilor de călătorie și a vitezei; Semnalizatoare cu mesaje dinamice; Sisteme integrate de informare a călătorilor; Sisteme de informare a participanților la trafic. Implementarea sistemelor de transport inteligente va conduce la creșterea siguranței în trafic a cetățenilor, la eficientizarea serviciului de transport public de călători, contribuind astfel la adaptarea orașului la noile cerințe sociale și economice. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10.		DA		siste m	1	1.100.000	1.100.000	1.100.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	5.2. Soluții ITS pentru transportul urban la nivelul Municipiului Târgoviște - Etapa II	Proiectul propus va conține următoarele componente specifice domeniului ITS: sisteme inteligente de management urban - sistem de semafoare interconectate; dotarea și funcționarea centrului de control al traficului; sisteme de avertizare privind adaptarea vitezei; sisteme de avertizare si asistenta anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule; sisteme de siguranță pentru zona cu lucrări; monitorizarea timpilor de călătorie și a vitezei; semnalizatoare cu mesaje dinamice; sisteme integrate de informare a călătorilor; sisteme de informare a participanților la trafic. Implementarea sistemelor de transport inteligente va conduce la creșterea siguranței în trafic a cetățenilor, la eficientizarea serviciului de transport public de călători, contribuind astfel la adaptarea orașului la noile cerințe sociale și economice. Intervenția constituie un proiect matur pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul PNRR - Componenta locală 10.		DA		siste m	1	1.300.000	1.300.000	1.300.000	0	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	5.3. Implementare sisteme de management al traficului	Intervenția presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Târgoviște care să cuprindă următoarele: Sistem de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/ semaforizate; Senzori de detectare a vehiculelor (contorizare și clasificare); Centru de comandă pentru managementul traficului, dotat cu componente specifice software și hardware; Amenajare/ reamenajare intersecții; Sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare; Treceri de pietoni "smart" - pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton. Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea prioritătii în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport. Implementarea elementelor de management al traficului va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	4.000.000	4.000.000	0	4.000.000	0	Buget Local, PNRR, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	5.4. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic	Se propune realizarea unei aplicatii informatice gazduita pe site-ul primariei, care sa ofere informatii in timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se executa lucrari etc. si totodata sa ofere posibilitatea utilizatorilor retelei de transport sa semnaleze zonele cu probleme de infrastructura, care necesita interventii (lucrari de reabilitare etc).		DA		buc.	1	30.000	30.000	0	30.000	0	Buget local, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	5.5. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride	Prin această intervenție se propune amenajarea de parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în vecinătatea terminalelor de transport public, la limita administrativ-teritorială a municipiului. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO_2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum „Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean", „Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)", "Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor".	DA	DA		buc.	4	500.000	2.000.000	200.000	1.300.000	500.000	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA
Municipiul Târgoviște	5.6. Construire parcări multietajate (subterane și/sau suprateranе)	Prin proiect se propune crearea de parcări multietajate (subterane și/sau suprateranе) care să constituie o alternativă a parcării pe stradă și să asigure necesarul de locuri de parcare a rezidenților; reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație prin relocarea parcajelor neregulamentare sau amenajate necorespunzător; eliberarea treptată a unor suprafețe de spațiu public care să fie reamenajate în scopul creșterii calității locuirii (corelat cu dezvoltarea spațiilor cu prioritate pentru pietoni), descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise (pe trotuar / pe prima bandă de circulație). În funcție de locațiile identificate se va propune construirea de parcări multietajate subterane sau suprateranе de tipul smart parking (sistem de parcare supraetajată inteligentă din structură metalică) în cartiere cu densitate ridicată și rezerve de teren limitate.		DA	DA	locuri	2000	5.000	10.000.000	1.000.000	3.000.000	6.000.000	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.7. Sistematizare parcare aferenta strazii Doctor Benone Georgescu cu realizare racord direct in strada Tudor Vladimirescu	Propunerea are ca obiectiv sistematizarea parcării aferenta străzii Doctor Benone Georgescu, inclusiv realizare racord direct în strada Tudor Vladimirescu.		DA		buc.	1	250.000	250.000	25.000	225.000	0	Buget local, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	5.8. Amenajare parcare în zona aferenta Pasajului superior peste C.F. pe DN 72	Propunerea are ca obiectiv amenajarea unei parcări în zona aferentă Pasajului superior peste C.F. pe DN 72. Realizarea investiției va contribui la reducerea traficului în zona centrală.		DA		buc.	1	250.000	250.000	25.000	225.000	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.9. Amenajare parcare pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro VIII, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște	Propunerea are ca obiectiv amenajarea unei parcări pe spațiul ocupat de punctul termic PT 2 - Micro VIII, Strada Gabriel Popescu din Municipiul Târgoviște. Prin realizarea investiției se vor asigura locuri de parcare pentru zona rezidențială.		DA		buc.	1	250.000	250.000	25.000	225.000	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.10. Sistematizare zona centrală aferentă Străzilor Poet Grigore Alexandrescu și Maior Brezișeanu	Propunerea are ca obiectiv amenajarea unei parcări pe Str. Poet Grigore Alexandrescu. Realizarea investiției va contribui la reducerea traficului în zona centrală.		DA		buc.	1	250.000	250.000	25.000	225.000	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.11. Amenajare parcare adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia	Propunerea are ca obiectiv amenajarea unei parcări în zona adiacentă Grădinii Zoologice și Parcului Chindia. Realizarea investiției va contribui la reducerea traficului în zona centrală.		DA		buc.	1	250.000	250.000	25.000	225.000	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.12. Elaborare politica de parcare la nivel urban	Studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală si realizarea unui sistem unitar de management pentru parcarile publice.		DA		buc.	1	100.000	100.000	100.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.13. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2021-2027, P3	Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare POR 2021-2027, P3 a unui studiu de trafic/ circulație aferent propiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.	DA	DA		studiu	4	50.000	200.000	200.000	0	0	Buget Local, POR 2021-2027, Alte surse	DA

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	5.14. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile	Intervenția presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidențială mare, în apropierea unităților de învățământ, a pieței, etc.) din punct de vedere al siguranței circulației și prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulație. Intervenția va asigura și implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricționare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.).		DA	DA	regle m.	1	100.000	100.000	20.000	20.000	60.000	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.15. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim.		DA		regle m.	1	10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.16. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	Educația rutieră a tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2023-2030.		DA		campanie	8	5.000	40.000	10.000	15.000	15.000	Buget local, Alte surse	NU
Municipiul Târgoviște	5.17. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)	Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2023-2030.		DA		campanie	8	5.000	40.000	10.000	15.000	15.000	Buget local, Alte surse	NU
Comuna Aninoasa	5.18. Creșterea gradului de mobilitate în interiorul comunei Aninoasa	Intervenția presupune realizarea de elemente de management al traficului în Comuna Aninoasa: amenajare/ reamenajare intersecții; sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare; treceri de pietoni "smart" - pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton; sistem de monitorizare video. Implementarea elementelor de management al traficului va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	200.000	200.000	200.000	0	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Bărbulețu	5.19. Dotare Comuna Bărbulețu, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video	Intervenția presupune dotarea cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video a spațiului public din Comuna Bărbulețu.		DA		buc.	1	285.000	285.000	285.000	0	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU
Comuna Dragomirești	5.20. Amenajare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița	Obiectivul general al proiectului îl reprezintă dezvoltarea infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică pentru îmbunătățirea calității mediului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin stimularea utilizării vehiculelor electrice în Comuna Dragomirești, județul Dâmbovița. Se vor realiza 3 stații de reîncărcare a autovehiculelor electrice cu câte 2 puncte de reîncărcare și câte 2 spații de parcare aferente pentru fiecare stație.		DA		buc.	3	50.000	150.000	150.000	0	0	Buget local, AFM, Alte surse	NU
Comuna Gura Ocniței	5.21. Înființare stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Comuna Gura Ocniței, județul Dâmbovița	Se vor instala 2 stații cu 4 puncte de reîncărcare conform prevederilor Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic.		DA		buc.	2	50.000	100.000	100.000	0	0	Buget local, AFM, Alte surse	NU
Comuna Șotânga	5.22. Amplasare stații de reîncărcare autovehicule electrice în Comuna Șotânga, județul Dâmbovița	Obiectivul principal preconizat a fi îndeplinit prin realizarea investiției îl reprezintă dezvoltarea infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică. Vor fi montate 2 stații de reîncărcare a vehiculelor electrice în vecinătatea unor locuri de parcare existente.		DA		buc.	2	55.000	110.000	110.000	0	0	Buget local, AFM, Alte surse	NU
Comuna Lucieni	5.23. Implementare sisteme inteligente de management local	Intervenția presupune realizarea de sisteme inteligente de management local în Comuna Lucieni. Implementarea elementelor de management local va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	285.000	285.000	285.000	0	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU
Comuna Malu cu Flori	5.24. Dezvoltarea infrastructurii ITS/ TIC a Comunei Malu cu Flori	Intervenția presupune realizarea de sisteme inteligente (ITS/ TIC) de management local în Comuna Malu cu Flori. Implementarea elementelor de management local va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	400.000	400.000	400.000	0	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU
Comuna Pietrari	5.25. Dotare Comuna Pietrari, județul Dâmbovița, cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video	Intervenția presupune dotarea cu mobilier urban smart și sisteme de supraveghere video a spațiului public din Comuna Pietrari. Implementarea elementelor de management local va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	440.000	440.000	440.000	0	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Comuna Ulmi	5.26. Implementare sisteme inteligente de management local	Intervenția presupune realizarea de sisteme inteligente de management local în Comuna Ulmi. Implementarea elementelor de management local va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	440.000	440.000	440.000	0	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU
Comuna Vulcana-Băi	5.27. Asigurarea infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management local) la nivelul Comunei Vulcana-Băi	Intervenția presupune realizarea de sisteme inteligente (ITS/ TIC) de management local în Comuna Vulcana-Băi. Implementarea elementelor de management local va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	440.000	440.000	440.000	0	0	Buget Local, PNRR, Alte surse	NU
Tematica: 6. Zone cu nivel ridicat de complexitate														
Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Siguranță și securitate, Protejarea mediului														
Municipiul Târgoviște	6.1. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială). Proiect tratat la punctul 4.6	Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorităților în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motociclete, autovehicule). Se propune realizarea unor astfel de amenajari în zona centrală, pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.		DA		mp	24.000	300					

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030		
Municipiul Târgoviște	6.2. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour. Proiect tratat la punctul 2.8	Prin implementarea acestui proiect se propune înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour care să acopere obiectivele turistice sau zonele de interes turistic cu valoare istorică, arhitectonică, culturală, muzeistică, sportivă sau de spațiu verde situate pe traseul delimitat de axele turistice în vederea creșterii gradului de mobilitate al turiștilor care se deplasează între diferite puncte de atracție turistică din Municipiul Târgoviște.		DA		tra-seu	1	250.000						
Tematica: 7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare														
Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Eficiență economică, Protejarea mediului														
Municipiul Târgoviște	7.1. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudetean. Proiect tratat la punctul 2.5	Terminalele de transport public intermodal de schimb între transportul inter / intra județean și cel local vor asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Se propune amenajare a doua terminale intermodale - unul amplasat în zona de Nord (Campus Universitar, DN 71), iar cel de-al doilea în zona de SE (DN 71 - la ieșirea spre localitatea Ulmi). Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcarea bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalelor. Intervenția constituie un proiect matur pentru care se află în elaborare documentația tehnico-economică în cadrul parteneriatului dintre Municipiul Târgoviște și ADR Sud Muntenia, cu finanțare din Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020.	DA	DA		buc.	2	1.500.000						

UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligib. POR 2021-2027, P3
			Peri-urbană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2022-2024	2025-2027	2028-2030	
Municipiul Târgoviște	7.2. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.5	Prin această intervenție se propune amenajarea de parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în vecinătatea terminalelor de transport public, la limita administrativ-teritorială a municipiului. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum „Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean", „Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)", "Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor".	DA	DA		buc.	4	500.000					
Tematica: 8. Aspecte instituționale													
Obiective strategice: Eficiență economică, Accesibilitate și conectivitate													
Municipiul Târgoviște	8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște	Se propune crearea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.		DA		buc.	1	230.400	230.400	57.600	86.400	86.400	Buget local NU
Municipiul Târgoviște	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	Având în vedere că operarea serviciului de transport public de călători la nivelul Zonei urbane funcționale trebuie să se realizeze în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370, se propune întocmirea documentațiilor de fundamentare (studiu de oportunitate privind soluția optimă de delegare a serviciului, proiectul contractului de delegare și anexele acestuia) și obținerea avizelor necesare.		DA		buc.	1	30.000	30.000	30.000	0	0	Buget local NU

NOTE:

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

II. Proiecte preluate din alte documente de planificare la nivel național, ale căror costuri nu sunt incluse în costurile necesare pentru implementarea PMUD Târgoviște întrucât pot fi suportate de altă entitate admnistrativă (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii).

COSTURI P.M.U.D. PENTRU MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE 2021-2030

Total: 191.572.800 EUR

din care:

- **în perioada 2022-2024: 63.665.640 EUR**
- **în perioada 2025-2027: 89.651.760 EUR**
- **în perioada 2028-2030: 38.255.400 EUR**

Costuri eligibile POR Sud Muntenia 2021-2027: 96.618.000 EUR