



DEZVOLTARE INTEGRATĂ SUTENABILĂ PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ



MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE



” ...evoluția înseamnă mișcare.

Mișcare în oraș, mișcare în teritoriu și mai departe.

*Organizare..., planificare..., predicție... sunt cuvinte cheie pentru o
eficiență în mișcare. Pentru orașul prosper, **mobilitatea** înseamnă
dezvoltare, spațiu public, interacțiune...”*



Cuprins

Abstract.....	4
Introducere – obiectivul studiului	5
VIZIUNE	7
MISIUNE.....	7
Scurtă descriere a municipiului Târgoviște.....	7
▪ Cadru natural.....	8
▪ Clima.....	9
▪ Turism, istorie și cultură	9
▪ Metodologia de realizare a analizei S.W.O.T.	13
Faza I: Analiza – Diagnostic.....	19
Evoluția demografică a municipiului	19
▪ Zone în curs de dezvoltare și proiecte.....	21
▪ Economie	32
▪ Industria	35
▪ Calitatea factorilor de mediu.....	38
Date infrastructura de transport.....	40
▪ Trafic auto.....	41
▪ Trafic de mărfuri	43
▪ Infrastructura de transport.....	45
▪ Sistemul de parcuri auto.....	53
Un al treilea amplasament cu foarte mare potențial în construirea unei parcuri subterane îl poate reprezenta parcul din fața sediului Primăriei Municipiului Târgoviște.....	57
▪ Spații publice, spații verzi și spații de agrement.....	59
▪ Zona centrală.....	61
▪ Piste pentru bicicliști.....	62
Diagnostic - concluzii	62
Faza II: Obiective.....	63
Faza III: Măsuri.....	64
Politici privind staționarea autovehiculelor	64
Politici privind transportul în comun	65
Politici privind zona centrală	74
Politici privind spațiile publice	76

Abstract

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

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

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

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

Aceste planuri au ca prioritate următoarele:

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

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

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

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

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

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

Prin *Planurile de mobilitate urbană durabilă* se reglementează:

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



Caracteristicile unui *Plan de mobilitate urbană durabilă* sunt:

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

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

Introducere – obiectivul studiului

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

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

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

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

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

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

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

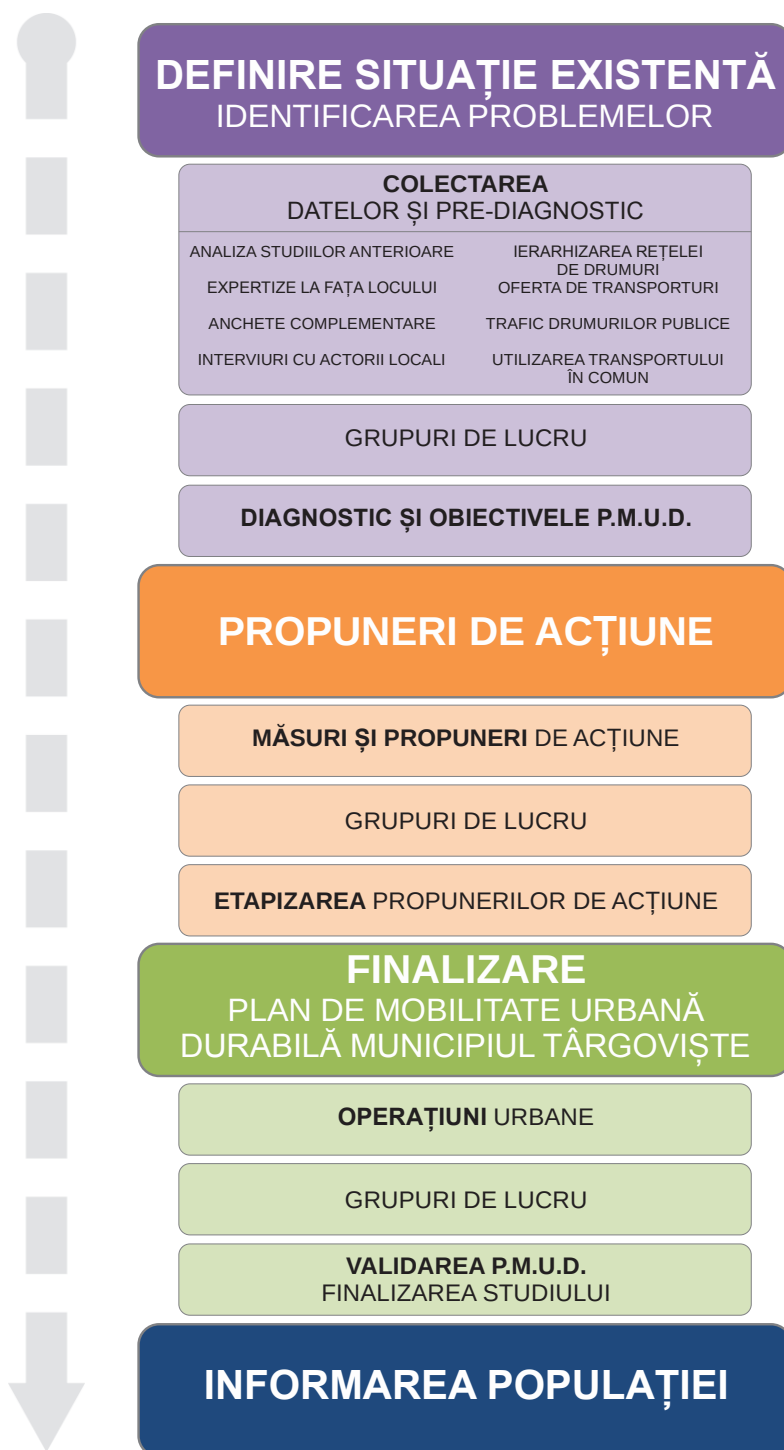
- Un proiect strategic și unificator;

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

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

Un instrument de acțiune în:

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



Schemă: Fluxul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Municipiul Târgoviște



VIZIUNE

Municipiul Târgoviște este un nod cu o activitate intensă de cooperare între rețele multiple, intra-teritoriale și supra-teritoriale, bine conectat cu județul și regiunea prin infrastructuri articulate, echilibrate într-un sistem spațial de poli și coridoare, un oraș care este caracterizat prin accesibilitate crescută și mobilitate complexă.

MISIUNE

Realizarea prezentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă abordează o serie de provocări care reies atât din politica de mobilitate a orașului, cât și din dinamica dintre actorii implicați:

- Provocarea legată de coeziunea teritorială: Planul de mobilitate urbană durabilă face față provocărilor dezvoltării infrastructurii de transport și mobilitate. Politica de mobilitate este concepută în concordanță cu domeniile prioritare de intervenție ale comunității și ale autorităților;
- Planul de mobilitate este elaborat în spiritul protecției mediului și conservării patrimoniului natural, accent punându-se pe crearea traseelor pietonale și reorganizarea circulațiilor, astfel încât calitatea mediului să crească;
- Dezvoltarea intermodalității este fundamentală pentru eficiența politicilor de transport și mobilitate, indiferent dacă se referă la bunuri, mărfuri sau călători. Prin planul de mobilitate sunt propuse măsuri privind implementarea nodurilor intermodale, a punctelor park&ride, bike&ride, dar și a zonelor destinate circulației exclusive a pietonilor prin traseele pietonale propuse;
- Având în vedere faptul că spațiile nu au aceeași destinație sau funcție, planul de mobilitate permite reechilibrarea gradului de utilizare a drumurilor publice prin ierarhizarea zonelor de intervenție, pornind de la centrul istoric, zona centrală și până la punctele de penetrație în oraș.

Planul de mobilitate urbană durabilă al municipiului Târgoviște este mai întâi de toate:

- Un proiect strategic și unificator;
- Un instrument de dialog:
 - între parteneri;
 - între populație și utilizatori;
- Un instrument de acțiune:
 - în ceea ce privește eficiența mobilității pe termen scurt și mediu;
 - în ceea ce privește perspectiva pe termen mediu pentru următorii 10 ani și perspectiva de dezvoltare durabilă pentru următorii 25 de ani.

Etapile misiunii:

1. Etapa 1: Definirea situației actuale și identificarea problemelor. Această etapă are ca scop conturarea unei imagini de ansamblu privind mobilitatea în context teritorial și supraterritorial.
2. Etapa 2: Scenarii de politici privind mobilitatea, evidențiind strategiile sectoriale propunerea unei liste de măsuri și acțiuni.
3. Etapa 3: Dezvoltarea proiectului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.
4. Etapa 4: Constituirea dosarului anchetei publice, în conformitate cu textele legislative în vigoare.

Scurtă descriere a municipiului Târgoviște

Municipiul Târgoviște este reședința județului Dâmbovița din anul 1968. Săpăturile arheologice efectuate în teritoriu și în împrejurimile orașului au dovedit că această regiune era locuită încă din neolitic. Atestarea documentară apare târziu, într-un memorial de călătorie din 1396 aparținând lui John Schildberg. Beneficiind de o poziție geografică extrem de favorabilă la contactul dintre Câmpia



piemontană omonimă și Subcarpați, pe malul drept al Ialomiței, Târgoviște este un nume de adâncă rezonanță în istoria și cultura noastră națională.

În prezent municipiul Târgoviște se încadrează în categoria orașelor mijlocii, având o funcție predominant industrială: platforma industriei grele în partea de sud, sud-vest, platforma industriei ușoare (întreprinderi de panificație, depozite de legume, fructe, cereale, produse lactate etc.) situată în nordul orașului și zona comercială care este înconjurată în prezent de zone rezidențiale.

În afară de funcția industrială pe care o are, orașul are și o importantă funcție turistică, deoarece dispune de o mare varietate de obiective turistice – monumente istorice, culturale și arhitecturale.

▪ **Cadru natural**

Municipiul Târgoviște este situat în câmpia subcolinară care-i poartă numele, parte a câmpiei piemontane înalte, la zona de contact dintre Subcarpații Getici și Câmpia Română. Orașul beneficiază de o așezare prielnică, în apropierea paralelei de 45°, anume 44°56' latitudine nordică și meridianul 25°26' longitudine estică.

Aflat la încrucișarea unor vechi drumuri comerciale (Buzău, Brăila, Giurgiu, Brașov, Câmpulung), municipiul reprezintă un important nod al căilor de comunicații rutiere și feroviare, găsindu-se la numai 78 km de București, la 48 km de Ploiești și la 110 km de Brașov.

Spre nord de Târgoviște, relieful este mai cutat, dealurile din vecinătate urcând spre culmile munților Bucegi și Leaota. Către sud și sud-vest se întinde Câmpia Română. Spre nord-vest, în imediata vecinătate a orașului domină dealul Mănăstirii, care coboară în trepte spre est.

Înălțimea dealurilor din vecinătatea orașului atinge cota de 425 m, întreaga zonă colinară caracterizându-se prin văi săpate de torenți și chiar alunecări de teren. În marginea vestică a Târgoviștei relieful este ușor bolțit, formând pragul interfluvial dintre Ialomița și Dâmbovița. Dealurile din dreapta Ialomiței sunt mai depărtate de oraș, la cca. 6 km, formând un platou - Gruiul Prisăcii.

Vatra orașului, delimitată la est de râul Ialomița, se află la o înălțime de 10-15 m deasupra luncii inundabile a Ialomiței. Lățimea acestei terase este de 6-7 km și constituie cumpăna apelor, între bazinul Ialomiței și al Dâmboviței. În zona municipiului, lunca Ialomiței are o lățime de 500-2000 m și o înclinație de 4,5 m la kilometru.

Câmpia Târgoviștei se desfășoară în dreapta Ialomiței pe o lărgime de 6-8 km în vecinătatea orașului, fiind străbătută de numeroase pâraie. Amintim Ilfovul care izvorăște din dealul Teișului și, având ca surse de alimentare ploile și zăpezile, Milioara, canalizată parțial pe Șanțul Cetății, încă din secolul al XVII-lea și recent deviată spre râul Ilfov și Iazul Morilor care trece pe la nord de Curtea Domnească.

Din dreptul traversării DN 72 Târgoviște – Câmpulung Mușcel, pâraul Ilfov prezintă un curs amenajat, canalizat prin care s-au eliminat meandrele. Lateral stânga, în zona unei foste meandre de pe pâraul Ilfov s-a format un lac al cărui volum de apă este dependent de precipitații. Pâraul Ilfov are rețea deasă de afluenți cu debit temporar sau permanent dintre care se identifică pâraul Mierea care primește ca afluenți pe partea dreaptă Valea cu Apă și Valea Călcăță.

La cca. 700 m față de DN 72 Târgoviște – Câmpulung spre zona de izvoare a pâraului Mierea este amenajat un baraj de pământ în spatele căruia la precipitații abundente se forma un lac. Această amenajare este în prezent deteriorată, iar zona fostului lac este ocupată de vegetație specifică. În partea de vest a satului Priseaca au fost amenajate recent 3 bazine piscicole.

Adiacent teritoriului municipiului Târgoviște în partea de SV la limita cu satul Dumbrava sunt amenajate prin barare o salbă de lacuri. Zona adiacentă satului Priseaca spre Dragomirești și zona terasei joase de pe partea dreaptă a râului Ialomița, ocupat de terenurile arabile destinate cultivării legumelor este traversată de numeroase canale de irigație – desecare. Canalele de desecare din zona satului Priseaca sunt invadate de vegetație cu riscul de a fi colmatate.

Administrația Bazinală de Apă Buzău Ialomița administrează apele ce aparțin domeniului public al statului, conform art. 3 alin. (1) din Legea Apelor nr. 107/1996 cu completările și modificările ulterioare.

Suprafețele cursurilor de apă aflate în administrarea A.N. Apele Române – A.B.A. Buzău Ialomița pe raza municipiului Târgoviște sunt:



- Suprafața albie minoră râu Ialomița 64,27 ha;
- Suprafața Derivate Ialomița Ilfov Târgoviște Ulmi (Valea Voievozilor) 8,89 ha.

Aceste suprafețe sunt certificate de fosta OCOTA la nivelul anului 1982, în prezent nefiind definitivată delimitarea albiilor minore a cursurilor de apă aflate în administrarea A.N. Apele Române.

▪ Clima

Clima orașului Târgoviște este determinată de așezarea geografică și de relief. Paralela de 45° care trece pe la nord de teritoriul municipiului (Șotânga-Doicești-Aninoasa) și care reprezintă nu numai jumătate din distanța dintre pol și ecuator, ci și dintre culmile Carpaților Meridionali și Câmpia Română explică clima temperat-continentală a orașului.

Amplitudinea termică anuală specifică acestei latitudini este diminuată de amplasarea orașului în zona intracolinară: Măgura Bucșanilor oprește gerurile și vânturile puternice din timpul iernii, iar dealurile și Valea Ialomiței temperează canicula verii. Se poate spune că Târgoviștea beneficiază de un climat plăcut, unul dintre cele mai favorabile din țară. Clima Târgoviștei se caracterizează printr-o temperatură medie anuală de 9,9°C și o amplitudine termică de 22°C (temperatura medie a lunii ianuarie fiind de -1,2°C, iar a lunii iulie de +20,8°C). Temperatura maxima absolută înregistrată la Târgoviște a fost de +40,4°C în 1946, urmată de 39,1°C în anul 2000. Minima absolută s-a înregistrat pe 13 ianuarie 2004, și a fost de -25,8 °C. Valoarea anuală a bilanțului radiativ (intensitatea anuală a căldurii solare) este de 50kcal/cm² - căldură care ajută la dezvoltarea optimă a covorului vegetal.

Regimul eolian se caracterizează prin predominarea vânturilor de nord-vest, nord-est și vest atât în perioadele reci ale anului cât și în cele calde. Vitezele medii anuale ale vânturilor, în funcție de direcție variază între 2,1 și 3,2m/s (din direcția NE, respectiv N) iar vitezele medii lunare între 0,9 m/s (din SE în ianuarie) și 4,2m/s (din NE în martie). Frecvența perioadelor de calm e mai mare în perioada rece, peste 40% în intervalul octombrie-februarie (decembrie și ianuarie peste 45%). Cel mai mare număr de zile senine se înregistrează în intervalul iulie-octombrie, media pentru această perioadă fiind de 7,9 zile senine/luna (25,5%). Media anuală arată 63,4 zile senine/an.

Precipitațiile atmosferice ating în zona municipiului valori cuprinse între 450-780 mm anual, deși s-au înregistrat și valori extreme de 368 mm (1992) sau 1015 mm (1979). Media sumei anuale, de 627 mm, arată că în zonă sunt condiții favorabile dezvoltării plantelor, mai ales că valorile maxime lunare se înregistrează în iunie (media lunară 101 mm) și iulie (media lunară 84 mm).

▪ Turism, istorie și cultură

Turism

Municipiul Târgoviște are un potențial turistic ridicat datorită existenței monumentelor culturale și istorice de valoare, precum și a condițiilor naturale și a peisajului pitoresc. Municipiul se poate mândri cu următoarele vestigii istorice:

- Curtea Domnească, ridicată de Mircea cel Bătrân în 1395, lărgită de Petru Cercel în 1583 și renovată de Matei Basarab și Constantin Brâncoveanu în secolul XVII;
- Turnul Chindiei, ridicat de Vlad Țepeș, cu o înălțime de 27 m, acesta fiind unul dintre simbolurile orașului;
- 40 de biserici și mănăstiri;
- Muzeul de istorie, Muzeul Tiparului și a cărților vechi, Muzeul Scriitorilor și Muzeul memorial Gheorghe Petrașcu;
- Turnul Chindiei Târgoviște este un turn construit în secolul al XV-lea, în Târgoviște, care face parte din ansamblul de monumente Curtea Domnească. Turnul a fost construit de către domnitorul Vlad Țepeș, în timpul celei de-a doua domnii, inițial pentru scopuri militare, clădirea servind drept punct de pază, foișor de foc, dar și pentru stocarea tezaurului. Actualmente, clădirea măsoară 27 de metri în înălțime și 9 metri în diametru. Între anii 1847 și 1851, turnul a fost complet restaurat de către domnitorul Gheorghe Bibescu, forma actuală datorându-se acestuia, inclusiv înălțarea sa cu circa 5 metri față de construcția inițială.





- Turnul Chindiei este cea mai importantă atracție turistică din oraș și totodată simbolul orașului, elemente specifice edificiului fiind prezente pe stema orașului, în partea de sus, dar și în partea de jos. Fiind un monument istoric, clădirea găzduiește acum o expoziție de documente, arme și obiecte care au aparținut lui Vlad Țepeș. Din punct de vedere administrativ, Turnul Chindiei se află sub tutela Complexului Național Muzeal „Curtea Domnească” Târgoviște.
- Există două ipoteze privind originea numelui turnului, însă nu există niciun consens în privința acestui fapt. Cea dintâi susține că zone din vecinătatea turnului erau locul de desfășurare a unor ospete, denumite „chindii”, de unde și proveniența numelui.
- De asemenea, s-a sugerat că numele își are originea de la cuvântul „chindie”, un arhaism ce însemna „apus”, perioadă a zilei în care soldații ce apărau turnul aveau obligația să dea semnalul prin care cele cinci porți ale orașului erau închise. După acest moment, era interzisă intrarea sau ieșirea din oraș pe tot parcursul nopții, iar locuitorii aveau obligația de a nu circula pe străzi și de a nu întreține focuri în aer liber care ar fi făcut vizibil orașul de la mare distanță.

Se constată o tendință crescătoare a unităților de cazare și, deci, a locurilor de cazare în anii 2003-2014 datorită îmbunătățirii infrastructurii urbane și turistice. Cu toate acestea, Primăria Municipiului Târgoviște intenționează să implementeze o serie de proiecte pentru îmbunătățirea infrastructurii urbane și turistice, cu scopul atragerii de turiști autohtoni și externi. Se vor realiza și o serie de acțiuni de marketing și publicitate în acest domeniu.

Municipiul Târgoviște este principala sursă de atracție pentru turismul de peisaj, practicat de către cei care organizează excursii de una sau mai multe zile, cu autocarul sau cu autoturismul, din ce în ce mai puțini cu trenul, datorită multitudinii de obiective turistice valoroase, a existenței muzeelor și a condițiilor bune în unitățile de cazare. În cazul unui sejur de mai multe zile, municipiul Târgoviște constituie punctul de plecare pentru obiective importante de interes, aflate ca o centură înconjurătoare, la distanțe operabile de 5-60 km pentru deplasările de o zi.

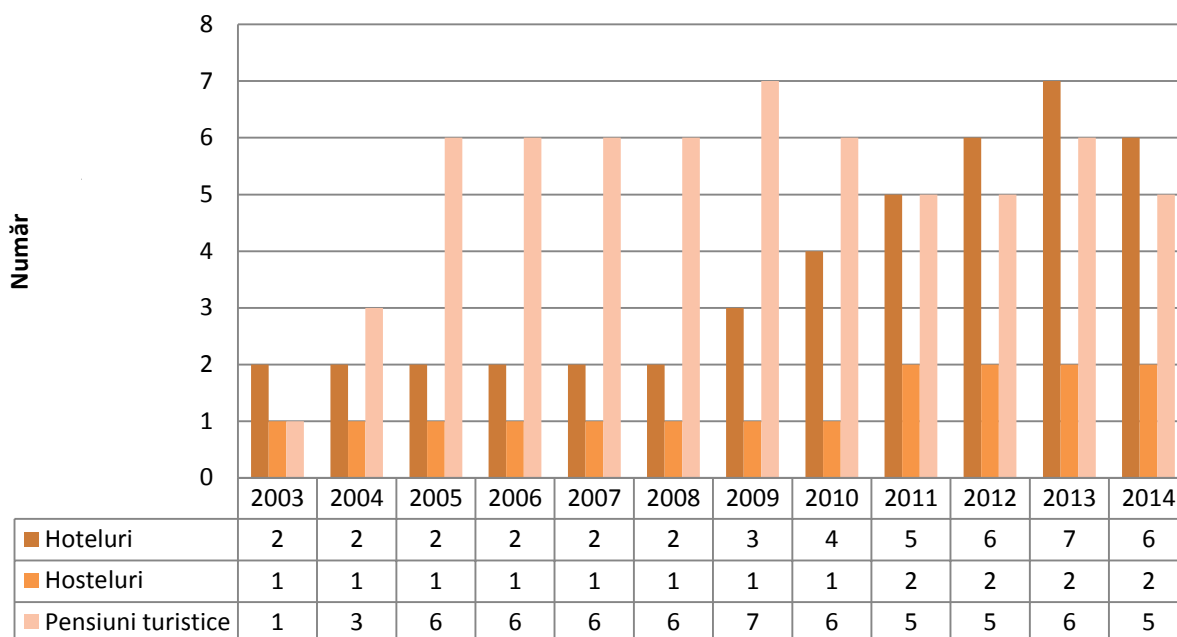
Municipiul Târgoviște beneficiază de o bază hotelieră formată din 6 hoteluri, 2 hosteluri și 5 pensiuni turistice, cu o capacitate totală de cazare de aprox. 662 locuri la nivelul anului 2014.

Situația numărului structurilor de cazare în perioada 2000 – 2014 este prezentată în tabelul de mai jos:

STRUCTURĂ	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hoteluri	2	2	2	2	2	2	3	4	5	6	7	6
Hosteluri	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Pensiuni turistice	1	3	6	6	6	6	7	6	5	5	6	5
Total	4	6	9	9	9	9	11	11	12	13	15	13

Structuri de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică

Structuri de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică

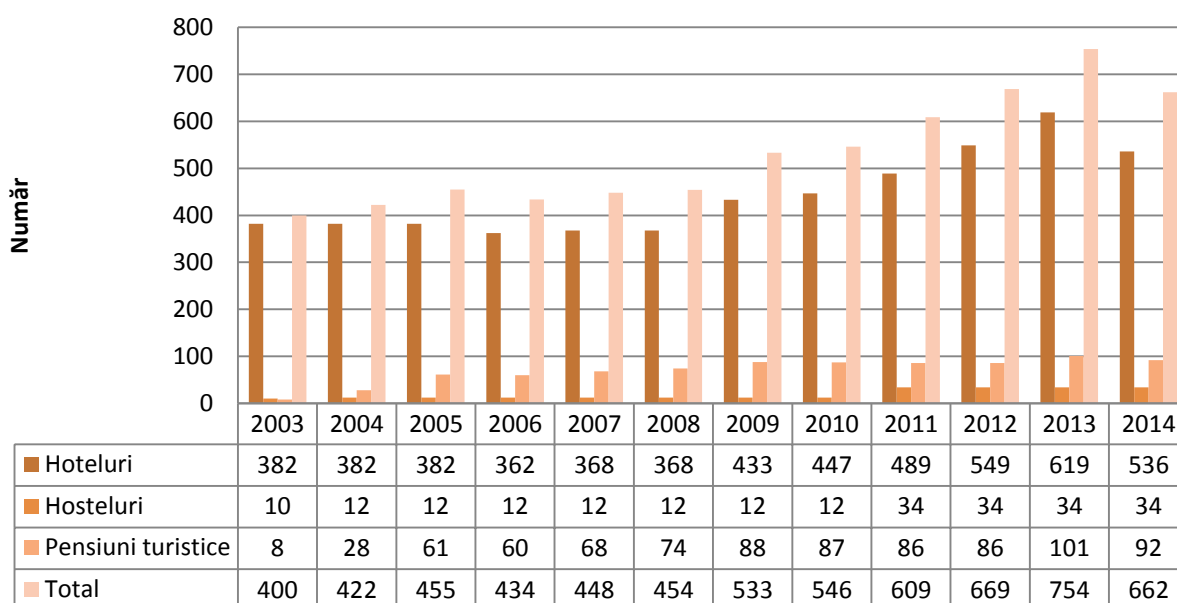


Situația numărului locurilor disponibile în structurile de cazare în perioada 2000 – 2014 este prezentată în tabelul de mai jos:

STRUCTURĂ	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Hoteluri	382	382	382	362	368	368	433	447	489	549	619	536
Hosteli	10	12	12	12	12	12	12	12	34	34	34	34
Pensii turistice	8	28	61	60	68	74	88	87	86	86	101	92
Total	400	422	455	434	448	454	533	546	609	669	754	662

Locuri disponibile în structurile de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică

Locuri disponibile în structurile de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică



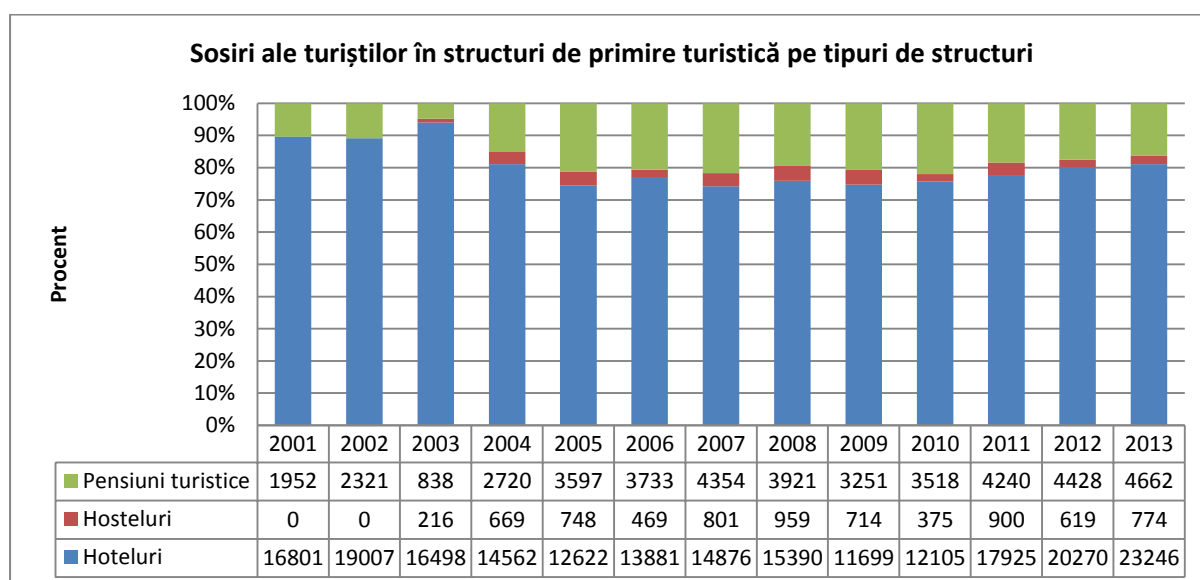
Se constată o tendință crescătoare a unităților de cazare și a locurilor de cazare în ultimii 10 ani datorită îmbunătățirii infrastructurii urbane și turistice. Cu toate acestea, Primăria Municipiului Târgoviște intenționează să implementeze o serie de proiecte pentru îmbunătățirea infrastructurii urbane și turistice, cu scopul atragerii de turiști autohtoni și externi. Se vor realiza și o serie de acțiuni de marketing și publicitate în acest domeniu.

Conform anunțurilor Consiliului Județean Dâmbovița, Complexul Național Muzeal „Curtea Domnească” a înregistrat în anul 2012 un număr record de vizitatori. Dacă în anul 2011, numărul total de vizitatori depășea cu puțin 100.000 (109.048), în 2012 numărul vizitatorilor s-a apropiat de 150.000. Mai exact, în perioada 1 ianuarie 2012 – 31 decembrie 2012, un număr de 147.448 de persoane au vizitat muzeele din cadrul Complexului Național Muzeal „Curtea Domnească”. Cei mai mulți au vizitat Ansamblul Monumental „Curtea Domnească”, cel mai important obiectiv turistic din județul Dâmbovița, unde au fost extinse spațiile expoziționale în urma finalizării lucrărilor de restaurare, urmat de Muzeul Tiparului și al Cărții Vechi Românești, care a fost mutat într-un nou amplasament, casa Dionisie Lupu, din incinta Ansamblului Monumental „Curtea Domnească”, Muzeul de Istorie, Muzeul de Artă.

Numărul mare de vizitatori se datorează și evenimentelor organizate de Complexul Național Muzeal „Curtea Domnească”, care prin diversificarea ofertei culturale existente de la începutul anului până la sfârșit, a determinat fidelizarea publicului vizitator din toate categoriile de vârstă.

Tipuri de structuri	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hoteluri	16801	19007	16498	14562	12622	13881	14876	15390	11699	12105	17925	20270	23246
Hosteluri	:	:	216	669	748	469	801	959	714	375	900	619	774
Pensiuni turistice	1952	2321	838	2720	3597	3733	4354	3921	3251	3518	4240	4428	4662
Total	18753	21328	17552	17951	16967	18083	20031	20270	15664	15998	23065	25317	28682

Tabel: Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică pe tipuri de structuri



Diagramă: Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică pe tipuri de structuri

Istorie

Cea mai mare concentrare de monumente de cult și aulice, care datează din primele secole medievale, se regăsesc în vechea capitală a Țării Românești, la Târgoviște. Ansamblul Monumental Curtea Domnească Târgoviște cuprinde marea majoritate a bisericilor medievale din oraș, printre care Mănăstirea Stelea și vechea Mitropolie, alcătuind un nucleu de importanță ridicată atât din punct de vedere arhitectural, cât și istoric și cultural.

Monumentele reprezentative ale acestei perioade sunt păstrate în județul Dâmbovița și reprezintă adevărate repede ale istoriei arhitecturii Țării Românești și sunt clasate drept monumente de importanță națională categoria A.

În municipiul Târgoviște sunt concentrate 221 din cele 1.239 de monumente istorice existente la nivelul județului, reprezentând aproximativ 18% din acestea.

Cultură

Puncte de referință pentru cultura modernă: Casa de cultură a Sindicatelor, Casa de cultură a tineretului, Casa de cultură a Armatei, Teatrul Mihai Popescu și Teatrul Tony Bulandra;

În municipiul Târgoviște s-au construit, într-un interval de câțiva ani, toate clădirile reprezentative pentru un centru civic: sediul primăriei, clădirea tribunalului (actual Muzeu de Istorie), clădirea prefecturii (actual Muzeu de Artă) și școli militare (Școala de Cavalerie și Liceul Militar de la Mănăstirea Dealu).

La nivelul anului 2013, în municipiul Târgoviște funcționau 11 muzee și colecții publice, înregistrând o creștere cu 2 unități față de anul 2007.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Muzee si colectii publice	9	10	10	10	10	10	11

CONCLUZIE

Municipiul Târgoviște nu beneficiază de o delimitare a zonelor protejate care să urmărească limitele cadastrale, bazate pe studiul istoric elaborat anterior. De asemenea, nu sunt în vigoare documentații de urbanism P.U.Z. Zonă Protejată pentru Ansamblul Monumental Curtea Domnească Târgoviște sau pentru Fortificația Orașului, ambele considerate în Planul de Amenajare a Teritoriului Național ca fiind de importanță națională.

În plus, documentația de urbanism P.U.Z. Zonă Protejată – Zona Centrală necesită actualizare deoarece, în ultimii ani, aceasta a suferit o serie de intervenții (demolări, construcții, remodelări) care au schimbat datele de analiză pentru această zonă.

Metodologia de realizare a analizei S.W.O.T.

Analiza S.W.O.T. reprezintă o analiză a punctelor tari, a punctelor slabe, a oportunităților și a amenințărilor care a fost creată și utilizată de întreprinderi ca instrument de formulare a strategiilor. Acest instrument face posibilă analiza rapidă a punctelor strategice cheie, precum și identificarea alternativelor strategice. Astăzi, analiza S.W.O.T. este aplicată în cadrul analizei teritoriului și este utilizată ca instrument pentru facilitarea planificării în cadrul administrației publice.



Înainte de a începe o analiză S.W.O.T. este absolut necesară prezentarea unei descrieri a cadrului general al situației existente pentru ca în cadrul discuțiilor toți participanții să aibă o „bază comună”. Această etapă preliminară reprezintă un element fundamental din moment ce, de cele mai multe ori, persoanele active de la nivelul comunității dispun de o informare asimetrică și au viziuni diferite asupra temelor de dezvoltare.

Tehnica S.W.O.T. de discuție/analiză și cercetare se bazează pe metoda „brainstorming-ului” care s-ar putea traduce printr-o discuție între persoanele implicate în activitatea de elaborare a strategiei.

Ce înseamnă punct tare pentru o comunitate? Dintr-o analiză a indicatorilor comunității pot rezulta o întreagă gamă de puncte tari. Acestea pot fi „puncte tari-grele (hard)” și „puncte tari-usoare (soft)”.

Dacă, în mod normal, primele se identifică destul de repede, celelalte se conturează prin discuții ulterioare sau prin activități de cercetare.

Al doilea parametru îl reprezintă punctele slabe. Aflăte la polul opus față de punctele tari, acestea reprezintă slăbiciunile cadrului local. Și în cazul analizei punctelor slabe este posibil să se facă distincția între „puncte slabe-grele” și „puncte slabe-usoare”.

Al treilea parametru se referă la zona oportunităților. Acestea pot fi studiate și discutate doar dacă o alegere preliminară a fost proiectată. În acest stadiu, se impune o nouă descriere, mult mai clară, persoanelor implicate.

Ar putea exista disfuncții în cadrul analizei dacă punctele tari și oportunitățile se suprapun. Există o diferență clară între acești doi parametri. O regulă simplă, dar folosită pentru o analiză S.W.O.T. corectă, este aceea de a verifica dacă există o distincție clară între punctele tari și oportunități.

Amenințările includ implicațiile negative ale măsurătorilor adoptate. Analiza oportunităților și a amenințărilor implică un melanj al efectelor interne și externe ale politicii. Efectele externe pot genera într-un fel amenințări. În analiza S.W.O.T. nu există o corespondență exclusivă între puncte tari și oportunități, pe de-o parte, și puncte slabe și amenințări pe de altă parte.

Punctele tari și punctele slabe sunt concepte „statice”, bazate pe parametrii descriptivi ai unei zone, într-o perioadă determinată de timp = **MEDIUL INTERN**.

Oportunitățile și amenințările au în vedere viitorul, și fac referire la alegerile pe care le au de făcut persoanele implicate în procesul de planificare = **MEDIUL EXTERN**.

Cel mai puternic mesaj transmis de analiza **S.W.O.T.** este acela că, indiferent de acțiunile stabilite, procesul decizional ar trebui să includă următoarele elemente:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Folosește în primul rând punctele tari | S; |
| 2. Ameliorează impactul și efectul punctelor slabe | W; |
| 3. Exploatează oportunitățile | O; |
| 4. Îndepărtează amenințările | T. |

ANALIZA S.W.O.T.

S	PUNCTE TARI	W	PUNCTE SLABE
- Municipiul beneficiază de amplasare geografică avantajoasă la confluența unor drumuri naționale importante: DN71 Târgoviște-București (la 80 km sud-est), DN72 Târgoviște - Ploiești (la 50 km est), DN72 Târgoviște - Găești (la 27 km sud-vest), DN72-A1 Târgoviște - Pitești (la 75 km vest), DN71-E60 Târgoviște – Sinaia - Brașov (la 110 km nord-est); - Municipiul are legături de comunicație est-vest și nord-sud bine dezvoltate, rețeaua urbană este bine structurată, în proximitatea legăturilor aero-feroviare și rutiere interne și internaționale eficiente; - Traseele electrificate ale troleibuzelor, în prezent neutilizate, contribuie la posibilitatea creșterii ofertei privind mijloacele de transport în comun - Potențialul turistic permite înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic tip City Tour - Existența magistralelor de cale ferată 904 și 302 care fac legătura cu municipiul Ploiești în partea de vest și Pietroșița în partea de nord, deserving localitățile aflate pe traseu - Posibilitatea realizării unui terminal de transport nod intermodal în zona UPET - Municipiul Târgoviște beneficiază de o serie de rezerve de teren amplasate în zonele periferice care reprezintă resurse pentru amplasarea sistemelor de parcuri Park&Ride - Bulevardele principale ale municipiului beneficiază de trotuare generoase și spații comerciale la parterul blocurilor care generează trafic de pietoni și dezvoltare economică - Prezența numeroaselor obiective turistice, coroborat cu lunga istorie de capitală a Țării Românești, contribuie la posibilitatea creării unui caracter specific al municipiului concentrat pe cultură și istorie - Prezența numeroasă a unităților cultural-istorice determină posibilitatea		- Politica și programele de transport la nivelul municipiului nu sunt coordonate cu nevoile de mobilitate a cetățenilor - Soluțiile alternative la utilizarea mijloacelor de transport personale sunt inexistente sau insesizabil promovate - Flota transportului în comun este învechită, iar mijloacele de transport produc emisii de CO2 în cantități ridicate - Transportul pe cale ferată se oprește la Gara Târgoviște, aceasta funcționând drept gară terminus - Stațiile mijloacelor de transport în comun sunt într-o stare avansată de degradare, acestea nefiind amenajate corespunzător și nu sunt prevăzute cu sisteme de supraveghere video - Mijloacele de transport în comun nu sunt adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilități - Calitatea spațiului public suferă din cauza parcurii nereglementare a autovehiculelor - Proiectul de amenajare a râului Ialomița ca esplanadă și dotarea cu locuri de joacă pentru copii necesită noi investiții, deoarece în prezent acestea se află într-o stare de degradare fizică și subutilizare - Albia râului Ialomița pe ambele terase este poluată prin depozitarea necontrolată a deșeurilor menajere și industriale, calitatea spațiului public fiind, în acest caz, foarte scăzută - Rețeaua traseelor mijloacelor de transport în comun este insuficient dezvoltată, în prezent acesta desfășurându-se doar pe marile artere de circulație, gradul de acoperire a diferitelor zone având de suferit - La nivelul circulației rutiere, există o serie de intersecții care prezintă probleme de organizare și care cauzează ambuteiaje - La nivelul traficului rutier nu există un inel de circulație bine definit care	



ANALIZA S.W.O.T.

creării unor trasee turistice și pietonale care să le interconecteze - Instaurarea zonelor cu sistem diferențiat de taxare va determina protejarea zonei centrale de congestie și poluare - În zonele aflate în lungul șoselei de centură se pot identifica rezerve de teren liber sau teren aparținând fostelor platforme industriale care pot fi folosite pentru amplasarea de parcuri logistice și industriale - Proximitatea față de orașele București, Ploiești și Pitești transformă municipiul Târgoviște într-un punct strategic amplasat pentru dezvoltarea de mari complexe industriale și logistice - Prezența autogărilor reprezintă un punct tare, dat fiind faptul că acestea pot fi amenajate ca noduri de transfer între diferite moduri de transport amplasate în zonele de penetrație în municipiu - Continuarea campaniilor de educare și informare a participanților la trafic privind conduita și riscurile în trafic - Deschiderea și receptivitatea administrației publice și a factorilor de decizie asupra utilizării mijloacelor de transport ecologice și electrice și asupra creării condițiilor pentru funcționarea acestora în parametri optimi		să protejeze zona centrală - Infrastructura tehnică de transport are de suferit în perioada dedicată implementării Planurilor Integrate de Dezvoltare Urbană „Zona A” și „Zona B”, deoarece străzile sunt transformate în șantier - Marile complexe comerciale din zona centrală a municipiului provoacă fluxuri foarte mari de persoane, autovehicule și mărfuri - Congestia traficului este cauzată și de faptul că pe unele străzi nu sunt stabilite sensuri unice	
O	OPORTUNITĂȚI	T	AMENINȚĂRI
- Creșterea ofertei privind transportul datorată întocmirii documentațiilor de urbanism specifice - Aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă prin care se pot obține finanțări necesare îmbunătățirii mobilității în municipiu - Structura axelor de transport în comun permit amenajarea circuitelor pietonale, a pistelor pentru bicicliști și transformarea acestora în trasee confortabile și sigure - Proiectul de realizare a unui traseu de metrou ușor de suprafață va conecta nodul intermodal din zona centrală cu partea de sud, vest și nord a municipiului, cu efect benefic asupra eficientizării transportului și mobilității și asupra protecției mediului - Rata utilizării mijloacelor de transport în comun de către navetiști cu		- Numărul nesemnificativ al inițiativelor care promovează deplasările cu mijloace de transport în comun, cu bicicleta sau pe jos determină supraaglomerarea arterelor de circulație - Infrastructura de transport insuficient dezvoltată determină un grad din ce în ce mai ridicat de deplasare cu autovehicule personale - Numărul scăzut al locurilor de parcare amenajate coroborat cu creșterea numărului autovehiculelor personale determină apariția parcarilor improvizate, a parcării autovehiculelor în locuri nepermise și care îngreunează circulația și cauzează congestii - Ponderea scăzută a proiectelor implementate privind transportul scade încrederea cetățenilor în transportul public și determină creșterea utilizării mijloacelor de transport personale	



ANALIZA S.W.O.T.

- destinația municipiul Târgoviște este ridicată, drept pentru care se pot realiza oferte destinate în special acestora
- Nodurile intermodale realizate de către orașe cu caracteristici asemănătoare municipiului reprezintă un ghid de bune practici potrivite în vederea implementării a astfel de proiecte în Târgoviște
 - Nodurile intermodale realizate au capacitatea de a acționa precum micro-nuclee de dezvoltare economico-socială locală pentru municipiu
 - Posibilitatea integrării traseelor turistice și pietonale într-un circuit la nivel județean, regional și național
 - În municipiul Târgoviște nu sunt amenajate piste de biciclete, însă prin Planurile Integrate de Dezvoltare Urbană „Zona A” și „Zona B” sunt propuse o serie de astfel de piste
 - Siguranța cetățenilor este scăzută în zonele aglomerate și în zonele aflate în curs de dezvoltare la nivelul municipiului, drept pentru care prin Planurile Integrate de Dezvoltare Urbană „Zona A” și „Zona B” sunt propuse măsuri de creștere a siguranței pietonilor prin implementarea de sisteme pentru monitorizarea tentativelor și acțiunilor infracționale
 - Proiectul privind realizarea variantei ocolitoare (magistrala intercomunală) a municipiului Târgoviște pentru reducerea traficului de tranzit
 - Elaborarea unui masterplan pentru gestionarea mobilității va determina evoluția municipiului urmând liniile directive ale Uniunii Europene și în spiritul dezvoltării durabile și planificării sustenabile
 - Propunerea de conectare a autostrăzilor A1-Pitești cu A3-Ploiești prin propunerea de Drum Expres DX7 Muntenia Expres
 - Realizarea de parteneriate între Primăria Municipiului Târgoviște, Consiliul Județean Dâmbovița, C.F.R., Ministerul Transporturilor, C.N.A.D.N.R. și noi investitori privind dezvoltarea de parcuri logistice și crearea de locuri de muncă
 - Promovarea dezvoltării parteneriatelor public-private în vederea creșterii atracției investiționale în municipiu
 - Colectarea și valorificarea propunerilor venite din partea cetățenilor
- Riscul ca proiectele dedicate infrastructurii rutiere să fie întrerupte, șantierele aflate în lucru afectând confortul, siguranța și calitatea transportului
 - Infrastructura tehnică de transport pe șoseaua de centură se află într-o stare avansată de degradare fizică, acest lucru contribuind la intențiile reduse ale companiilor de a se stabili în municipiu
 - În lipsa unei strategii de echilibrare a municipiului în profil spațial, zona centrală va deveni din ce în ce mai aglomerată, determinând supraaglomerare, congestie, poluare și scăderea calității locuirii în interiorul acesteia
 - Deși clădirea Gării Târgoviște este monument categoria B, aceasta necesită protejare și conservare, se poate observa faptul că investițiile în reabilitarea și a modernizarea acesteia și peroarelor sunt scăzute, acest lucru determinând starea actuală de degradare fizică



ANALIZA S.W.O.T.

pentru determinarea unui nivel maxim de atractivitate a mijloacelor de transport în comun

- Gradul ridicat de profesionalism prin care se gestionează proiectele cu impact și efect asupra transportului și mobilității determină existența unor instrumente potrivite pentru susținerea și implementarea a astfel de proiecte și politici în municipiul Târgoviște
- Posibilitatea accesării de finanțări europene dedicate mobilității și transportului ecologic

Concluzii analiză S.W.O.T:

Din punct de vedere demografic, principala amenințare este depopularea municipiului și îmbătrânirea populației. Din acest motiv, primele măsuri adoptate trebuie să vizeze ameliorarea și chiar eliminarea acestui fenomen. Creșterea populației municipiului se poate realiza prin măsuri socio-economice, dar și prin crearea unor condiții legislative optime care să faciliteze atragerea de capital pentru realizarea unor structuri investiționale majore, în condițiile în care numărul scăzut al locurilor de muncă este principala cauză a migrației către mediul extern.

În prezent, municipiul Târgoviște acționează ca un pol de concentrare a serviciilor necesare pentru populația localităților aflate în proximitatea sa. Putem spune faptul că Zona Metropolitană Târgoviște există de facto, iar cetățenii îl resimt ca fenomen distinct în viața lor. Fie că atrage elevi sau studenți prin oferta educațională, fie că reprezintă un pol comercial care satisface nevoile complexe ale localităților vecine, municipiul Târgoviște deservește ceea ce poate fi într-un viitor nu foarte îndepărtat Zona Metropolitană Târgoviște. Zona Metropolitană Târgoviște poate reprezenta creștere economică, protecție asupra mediului natural și antropogen, creștere a calității vieții și un pilon de bază în dezvoltarea regiunii.

Potențialul de dezvoltare a municipiului depinde într-o mare măsură și de capacitatea de creare a parteneriatelor public-private. Un bun exemplu în acest sens în reprezintă Asociația Investitorilor Transport Târgoviște, o societate de transport călători care funcționează în regim de parteneriat public-privat din anul 2005. Cu toate acestea, starea fizică a mijloacelor și stațiilor de transport în comun se află într-o continuă stare de degradare fizică.

**Faza I: Analiza – Diagnostic****Evoluția demografică a municipiului**

La 18 martie 2002, potrivit rezultatelor recensământului populației², populația stabilă a municipiului Târgoviște a fost de 89.930 persoane, cu 8.187 persoane mai puțin decât la recensământul din 1992, respectiv cu 8,3%. La recensământul din anul 2011, populația municipiului Târgoviște număra un total de 79.610 persoane, cu 10.320 persoane, adică 11,48% mai puțin decât în 2002 și cu 18.507 persoane, respectiv 18,86% mai puțin decât în 1992.

Sex	1992		2002		2011	
	Nr. populației	Structura %	Nr. populației	Structura %	Nr. populației	Structura %
Total	98.117	100,00	89.930	100,00	79.610	100,00
masculin	48.218	49,14	43.210	48,05	37.938	47,65
feminin	49.899	50,86	46.720	51,95	41.672	52,35

Tabel: Evoluția numărului populației pe sexe la recensămintele din 1992, 2002 și 2011

În ceea ce privește structura pe sexe, ca și la recensămintele anterioare se menține o ușoară predominare numerică a populației de sex feminin. Ponderea populației feminine a înregistrat în 2011 o pondere de 52,35% din totalul populației, respectiv 41.672 persoane, în 2002 o pondere 51,95% din totalul populației, respectiv 46.720 persoane, fiind în ușoară creștere comparativ cu 1992 când a fost de 50,86%, respectiv 49.899 persoane.

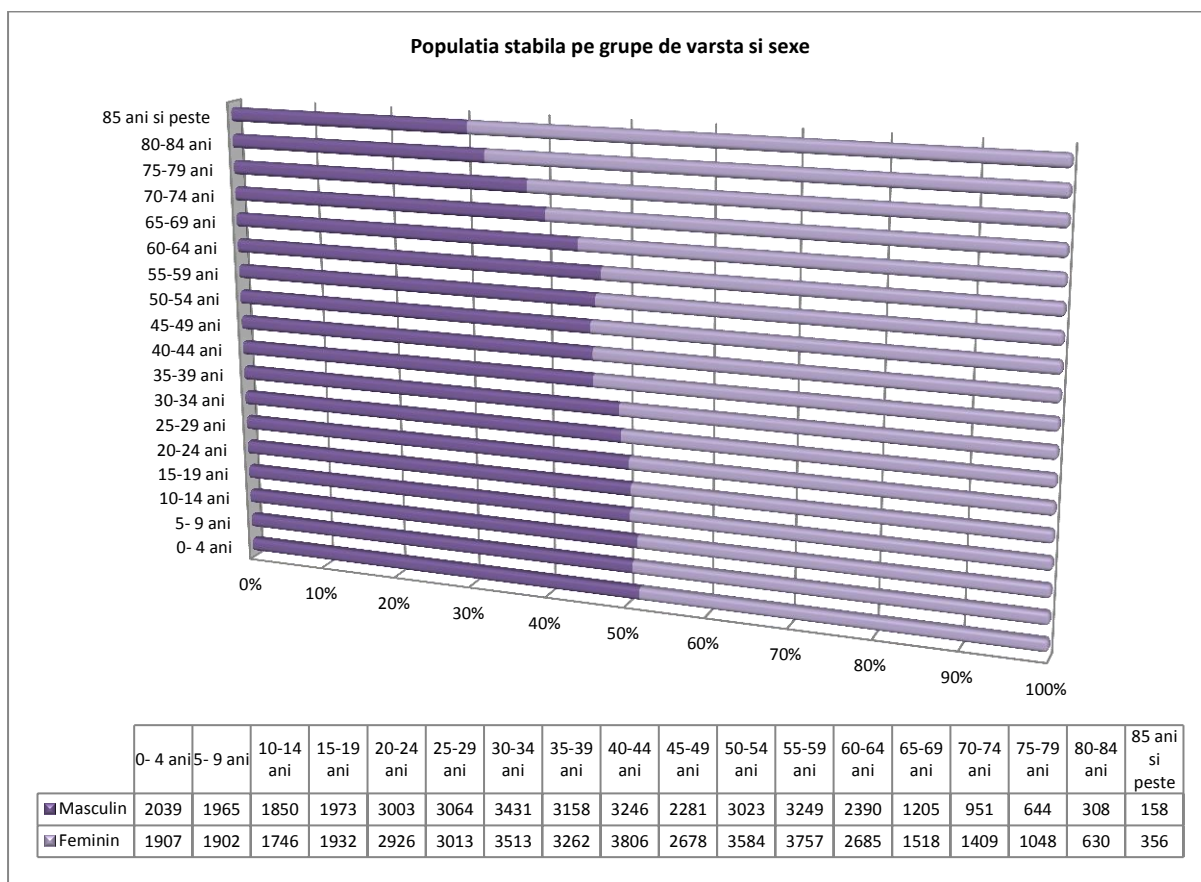
Între ultimele două recensăminte, 2011 respectiv 2002, scăderea populației feminine (-10,80%) a fost mai redusă decât cea a populației masculine (-12,20%), ceea ce a avut ca rezultat accentuarea decalajului procentual între sexe.

Structura populației stabile pe grupe de vârstă este următoarea:

Populația stabilă																		
	0-4 ani	5-9 ani	10-14 ani	15-19 ani	20-24 ani	25-29 ani	30-34 ani	35-39 ani	40-44 ani	45-49 ani	50-54 ani	55-59 ani	60-64 ani	65-69 ani	70-74 ani	75-79 ani	80-84 ani	85 ani și peste
Populație	3946	3867	3596	3905	5929	6077	6944	6420	7052	4959	6607	7006	5075	2723	2360	1692	938	514
Masculin	2039	1965	1850	1973	3003	3064	3431	3158	3246	2281	3023	3249	2390	1205	951	644	308	158
Feminin	1907	1902	1746	1932	2926	3013	3513	3262	3806	2678	3584	3757	2685	1518	1409	1048	630	356
Total	79610																	

Diagramă: Populația stabilă pe grupe de vârstă și sexe

² Comunicat de presă nr. 31 din 5 iulie 2013 privind rezultatele definitive ale Recensământului Populației și al Locuințelor – 2011 (caracteristici demografice ale populației) în județul Dâmbovița



Diagramă: Populația stabilă pe grupe de vârstă și sexe

Sfera de cuprindere privind înregistrarea populației la Recensământul Populației și al Locuințelor din 2011 a inclus:

- toți cetățenii români, străini sau fără cetățenie care la momentul recensământului aveau domiciliul sau reședința obișnuită (de cel puțin 12 luni) în localitatea respectivă, indiferent dacă erau prezenți sau temporar absenți din localitate, fiind plecați în altă localitate din țară sau în străinătate pentru o perioadă mai mică de 12 luni;
- persoanele care la momentul de referință aveau reședința obișnuită în localitatea respectivă, dar domiciliul îl aveau în altă localitate, fiind venite pentru o perioadă de cel puțin 12 luni, la lucru, în căutarea unui loc de muncă, la studii, în vizită sau din alte motive;

În populația stabilă (rezidentă) a unei localități nu au fost incluse:

- persoanele plecate de la domiciliu (la lucru, la studii etc.) în alte localități din țară sau în străinătate pentru o perioadă de cel puțin 12 luni;
- persoanele care la momentul de referință al recensământului erau temporar prezente în localitate, venite pentru o perioadă mai mică de 12 luni;
- cetățenii străini sau fără cetățenie veniți în localitate pentru mai puțin de 12 luni.



Conform statisticilor furnizate de Institutul Național de Statistică³, evoluția numărului populației în ultimii 10 ani în municipiul Târgoviște, după domiciliu, este următoarea:

An	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total	99.307	98.980	98.832	98.350	97.620	97.277	97.054	96.314	95.771	95.203	94.458

Tabel: Evoluția numărului total al populației 2004-2014, sursa: www.ins.ro

Sfera de cuprindere privind înregistrarea populației în statistica Populației după domiciliu pe grupe de vârstă, sexe, județe și localități conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică - baza de date Tempo-Online clarifică următoarea situație:

Populația după domiciliu a anului de referință reprezintă numărul persoanelor cu cetățenie română și domiciliu pe teritoriul României, delimitat după criterii administrativ-teritoriale.

Domiciliul persoanei este adresa la care aceasta declară că are locuința principală, trecută în actul de identitate (C.I., B.I.), așa cum este luată în evidența organelor administrative ale statului. În stabilirea valorii acestui indicator nu se ține cont de reședința obișnuită, de perioada și/sau motivul absenței de la domiciliu.

Concluzie

Conform datelor oficiale emise de Institutul Național de Statistică - baza de date Tempo-Online, populația după domiciliu a municipiului Târgoviște este de 94.458 locuitori la nivelul anului 2014, iar conform Recensământului Populației și al Locuințelor din 2011 este de 79.610 locuitori la nivelul anului 2011.

În continuare, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă va lua în calcul valoarea oficială eliberată de Institutul Național de Statistică - baza de date Tempo-Online, respectiv de 94.458 locuitori la nivelul anului 2014.

■ Zone în curs de dezvoltare și proiecte

În ultimii ani, la nivelul municipiului Târgoviște au fost realizate o serie de proiecte complexe care sunt în curs de implementare, menite să dezvolte orașul. Printre acestea, amintim:

I. PLAN INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANĂ

În prezent, municipiul Târgoviște beneficiază de implementarea a două proiecte complexe: Plan Integrat de Dezvoltare Urbană (P.I.D.U.). În data de 08 septembrie 2010 s-au semnat cererile de finanțare ale Planului Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Târgoviște. Beneficiarul proiectelor este Unitatea Administrativ-Teritorială Municipiul Târgoviște, care a obținut finanțare nerambursabilă din Regio, Axa prioritară 1 „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere”, Domeniul major de intervenție 1.1 „Planuri integrate de dezvoltare urbană”, pentru orașele/municipiile – centre urbane, altele decât polii de creștere și polii de dezvoltare urbană desemnați prin HG nr. 998/2008, cu modificările și completările ulterioare.

³ <http://statistici.insse.ro/> - website Institutul Național de Statistică - baza de date Tempo-Online



Cele trei contractele de finanțare semnate ce fac parte din Planul Integrat de Dezvoltare Urbană (P.I.D.U.) al municipiului Târgoviște au o valoare totală de 149.090.863,13 lei, din care finanțarea nerambursabilă solicitată este de 120.354.590,01 lei, cu o durată de implementare de 32 de luni.

Scurtă descriere a proiectului

Zona de Acțiune Urbană (Z.A.U.) a fost considerată ca fiind porțiunea, compactă și unitară, din teritoriul orașului, cu cele mai mari nevoi de reabilitare, raportate la posibilitățile de dezvoltare viitoare, zona cuprinsă între bulevardele Unirii și Tudor Vladimirescu, pe direcția Est – Vest și între strada Câmpulung și Calea București, pe direcția Nord – Sud.

Impartirea Zonei de Acțiune Urbană (Z.A.U.) în două subzone a fost necesară din următoarele considerente:

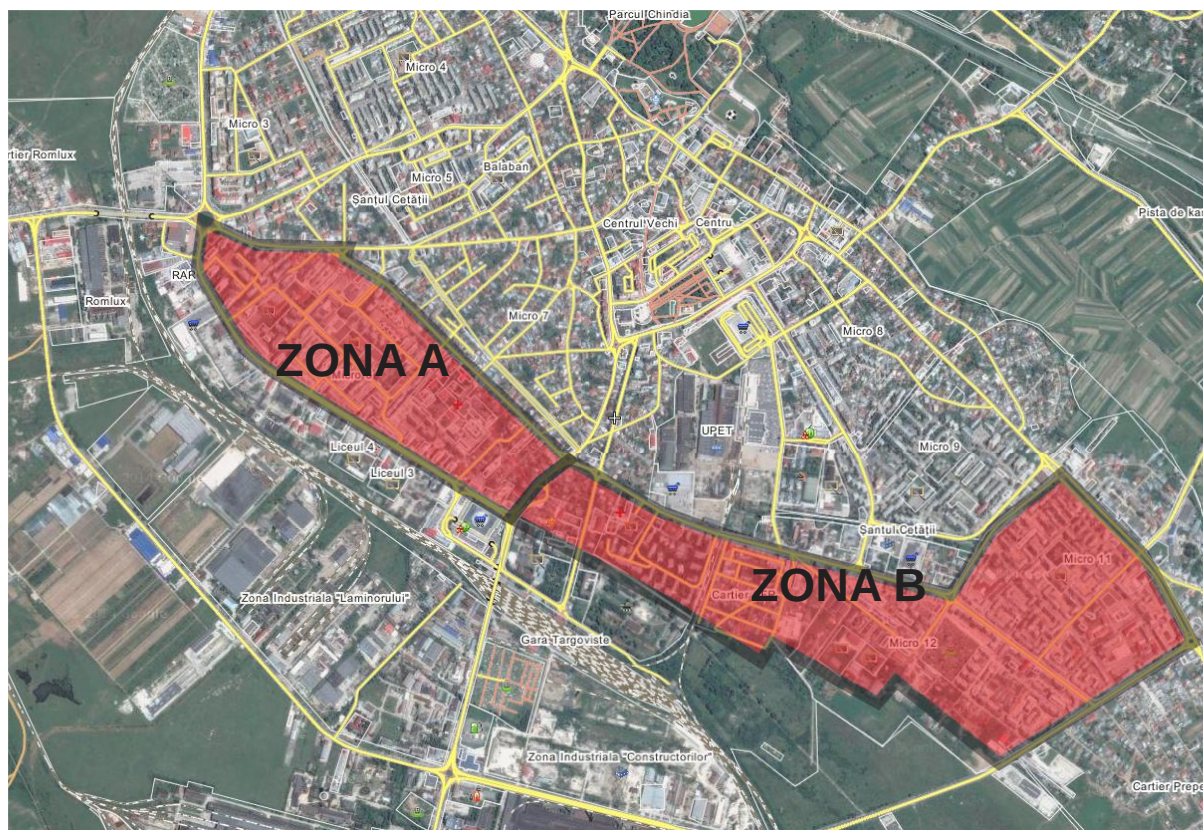
- formarea și evoluția celor două sub-zone prezintă diferențe și particularități în ceea ce privește structurarea urbanistică, nivelul de dotare edilitară, compoziția socială și dotările sociale și economice;
- relațiile celor două sub zone cu orașul istoric și cu platformele de dezvoltare industrial – economică ale municipiului sunt diferite;
- atitudinea de intervenție asupra celor două sub-zone, deși comportă aceleași operațiuni majore, este diferită pentru că pornește de la două situații existente diferite;

Cele două sub-zone au fost alese să compună o singură zonă de acțiune urbană pentru că:

- din punct de vedere geografic ele reprezintă un areal continuu, care face legătura între orașul istoric și zona de dezvoltare economică a municipiului;
- din punct de vedere al evoluției istorice ele reprezintă partea nouă a Târgoviștei, pandant al orașului istoric și care, prin natura modului de construire și a intervențiilor ulterioare a pierdut sentimentul apartenenței la „vechea Cetate”;
- s-a considerat strict necesară recuperarea acestui important segment al orașului, din punct de vedere al spațiului public și aducerea la un numitor comun, generator al unei noi calități a vieții urbane, al ZUA cu zona centrală a orașului.

Priorități de dezvoltare pentru Zona de Acțiune Urbană

- **Zona de Acțiune Urbană** va rămâne predominant zonă rezidențială, urmărindu-se în principal ridicarea calității vieții prin măsurile descrise în proiectele individuale:
 1. Reabilitarea infrastructurii urbane: drumuri, trotuare, spații verzi;
 2. Demolarea garajelor improvizate și amenajarea de spații de parcare moderne, iluminate, supravegheate prin sistem de monitorizare continuă;
 3. Reabilitarea rețelelor edilitare de apă, canalizare și iluminat public;
 4. Realizarea unui sistem subteran de rețele de comunicații cu fibră optică.
- **Zona de Acțiune Urbană** va căpăta un grad de accesibilitate sporit și va beneficia de un trafic fluidizat, urmărindu-se legăturile multiplicat și facile atât cu zona istorică a orașului cât și cu platformele industriale unde își desfășoară activitatea majoritatea locuitorilor săi; de asemenea va căpăta un grad sporit de interes prin ușurarea accesului din restul orașului, către punctele nodale majore de transport extra-urban: gara, autogara, ieșirea spre autostrada A1.
- **În Zona de Acțiune Urbană**, reabilitată la nivelul dotărilor edilitare și al transportului, vor deveni atractive investițiile în comerț și servicii, existând posibilitatea creării de noi locuri de muncă, dar și a sporirii confortului locuitorilor din aceste cartiere.
- **Zona de Acțiune Urbană** trebuie să devină un areal dorit și căutat de cei care doresc să se stabilească în Târgoviște și un loc de viață greu de părăsit de către cei care doresc să plece din oraș.



Schemă: Delimitarea zonelor de intervenție P.I.D.U. „Zona A” și „Zona B”

Planul Strategic Integrat pentru dezvoltarea durabilă a municipiului Târgoviște va fi implementat prin următoarele trei proiecte:

1. „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în „Zona A” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița”. În cadrul acestui proiect se va reabilita și moderniza infrastructura rutieră (rețele stradale, trotuare, scuaruri, precum și construirea de piste pentru bicicliști, locuri de parcare și modernizarea stațiilor pentru transportul public în comun). Totodată se vor executa lucrări de reabilitare și modernizare a infrastructurii de utilități publice, respectiv a rețelilor de apă-canal, precum și a infrastructurii de iluminat public și a infrastructurii asociate subterane de comunicații.

„Zona A” a Zonei de Acțiune Urbană este localizată în partea de nord a Z.A.U., de la sensul giratoriu de la Sala Polivalenta, cuprinsă între străzile Calea Campulung, Tudor Vladimirescu până la intersecția cu str. Col. Baltarețu, podul peste CF, b-dul Unirii până la sensul giratoriu de la Sala Polivalenta, cu tot spațiul urban interior acestei delimitări (micro 6).

2. „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în „Zona B” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița”. Obiectivele specifice ale acestui proiect vizează reabilitarea și modernizarea rețelilor stradale, a aleilor dintre blocuri și a trotuarelor din interiorul zonei B, construirea de piste pentru bicicliști, amenajarea de locuri de parcare, modernizare stații pentru transportul public în comun, precum și reabilitarea scuarurilor și amenajarea terenului pentru crearea spațiilor verzi din interiorul zonei B. În interiorul zonei de acțiune se vor amenaja de asemenea șase spații de joacă pentru copii și se va înlocui rețeaua de iluminat public.

„Zona B” este localizată la sud de zona A, de la intersecția str. Tudor Vladimirescu cu str. Col. Băltărețu, podul peste CF, până la sensul giratoriu de la Calea București, cuprinzând tot spațiul urban interior acestei delimitări (Cartier Alea Trandafirilor, Cartier CFR, micro XI și micro XII). Este formată dintr-o suită de micro și macro cartiere construite în perioade diferite de timp (de la sfârșitul

sec. al XIX-lea până la deceniul 9 al sec. XX), bazate pe planuri urbanistice diferite și neunitare, în concordanță cu politicile de locuire ale perioadelor de construire, astfel:

- **Micro - zona B-dul Castanilor** – spațiu urban creat la sfârșitul sec. al XIX-lea și mobilat cu arhitectură reprezentativă pentru epocă – axă verde majoră și locuire individuală de bună calitate – asigură relația centru istoric cu gara Târgoviște;
- **Micro – cartierul Aleea Trandafirilor** – început în anii '50 cu câteva blocuri pentru cadrele militare de la Unitatea Militară din apropiere și continuat până la mijlocul deceniului 5, cu blocuri din zidărie de cărămidă, cu patru etaje, cu compoziție urbană aerisită, umanizantă, cu spații verzi ample și bine conturate. Se evidențiază printr-o locuire colectivă de bună calitate, apartamente cu suprafețe medii și nivel bun de finisare inițială.
- **Micro - cartierul CFR** – delimitat la nord de calea ferată ce duce la incinta UPT și la sud de strada Aviator Nigel, cu două tipuri diferite de locuire: o zonă de locuințe individuale pe lot, dublate spre strada Tudor Vladimirescu de blocuri cu patru etaje și accente de 6 - 8 etaje. Cartierul a fost construit în a doua jumătate a deceniului 8 al sec. XX, pe o suprafață relativ restrânsă, cu preocupare urbanistică referitoare doar la mobilarea străzii Tudor Vladimirescu, fără concentrarea asupra cvartalelor de locuințe.
- **Micro XII** – cartier eterogen construit în etape, începând cu 1980, cuprinde două zone distincte de locuire colectivă: una la strada Tudor Vladimirescu, cu regim de înălțime P+6-8 etaje și una înspre centura Petru Cercel, cu blocuri P+4, cu panouri mari, cu planuri tip alveolar, cu mare densitate și cu spații publice și zone verzi foarte reduse ca suprafețe. Tot în micro XII mai există o zonă de locuire individuală în incinta unui cvartal de blocuri. Din suprafața cartierului micro XII mai fac parte: cimitirul Simuleasa și o mică zonă de antrepozite și ateliere de producție.
- **Micro XI** - cartier omogen construit în deceniul 8 al sec. XX, cu locuire colectivă în blocuri de panouri mari, cu regim de înălțime P+4, mascate la Calea București de o „cortină” de blocuri înalte ridicate la sfârșitul anilor '80. Principiul urbanistic al zonelor alveolare, cu incinte interioare îndesite este destul de unitar, dar lipsa spațiilor publice și a spațiilor verzi coboară nivelul de calitate a vieții în acest cartier.

3. „Dotarea cu echipamente pentru creșterea siguranței și prevenirea criminalității în zona de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița”. Prin acest proiect se dorește implementarea unui sistem de monitorizare urbană, în scopul creșterii siguranței cetățenilor și prevenirea criminalității.

Impact și efect

În prezent, zonele incluse în proiect concentrează o parte importantă a populației municipiului în cartierele de locuit. La momentul elaborării proiectului, aproximativ 40.000 de locuitori trăiau în Zona de Acțiune Urbană, adică aproximativ 43% din totalul locuitorilor municipiului.

Aceste zone de locuit sunt considerate ca având mari nevoi de reabilitare raportate la posibilitățile de dezvoltare viitoare, nevoi constatate chiar și la deplasările la fața locului.

Impactul se cuantifică la nivel micro, acesta măsurându-se pentru Zona de Acțiune Urbană la nivelul calității operațiunilor urbane efectuate în interiorul acesteia și la nivelul percepției individuale și colective asupra acestora. În acest caz, impactul pe care acest proiect complex îl are asupra locuitorilor și asupra calității vieții în municipiul Târgoviște este unul foarte mare, fiind în cauză un proiect de complexitate ridicată atât ca tip de lucrări, cât și ca dimensiune de acțiune.

Efectul se cuantifică la nivel macro, raportând impactul situației rezultate la cea care a precedat proiectul, cu alte cuvinte situația la finalul proiectului comparată cu cea care a generat satisfacerea nevoilor și soluționarea problemelor abordate prin proiect, trecute prin sita timpului. În acest caz, efectul pe care acest proiect complex îl poate avea asupra locuitorilor Zonei de Acțiune Urbană, dar și



asupra locuitorilor întregului municipiu este unul care se profilează în nivelul ridicat al calității vieții și al confortului locuirii.

Beneficii asupra transportului și mobilității

P.I.D.U. „Zona A” și „Zona B” au impact și efecte în reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, a rețelelor stradale, a trotuarelor, a scuarurilor, precum și în construirea de piste pentru biciclete, în crearea de noi locuri de parcare și aerisirea parcărilor din interiorul cartierelor de locuit, în modernizarea stațiilor pentru transportul public în comun, în amenajarea spațiilor de joacă pentru copii și a spațiilor verzi.

II. P.U.Z. LA FOSTA UNITATEA MILITARĂ GARĂ (ȘCOALA DE CAVALERIE)

Scurtă descriere a proiectului

Prin intermediul proiectului se dorește mobilarea cu construcții noi și amenajarea celor existente, crearea unui ansamblu de funcțiuni publice compatibile cu zona, integrând totodată unele proiecte deja existente, respectiv:

- Organizarea funcțională, transformarea terenului și construcțiilor din fosta incintă a U.M. într-o zonă atractivă a orașului, de promenadă și agrement pentru locuitorii municipiului Târgoviște, precum și dotarea cu obiective de interes general (centru de afaceri, unități de comerț și prestări servicii) și de sport.

- Stabilirea măsurilor ce trebuie adoptate pentru asigurarea stabilității construcțiilor existente și reabilitarea/refuncționalizarea lor în scopul realizării de obiective de administrație publică, ținând cont că pentru unele din clădirile existente s-au identificat funcțiuni :

- Sediul ISU
- Spații arhivă evidență populației și arhivă Consiliului Județean Dâmbovița;
- Sediul pentru Compania de apă Târgoviște;
- Extinderea, reabilitarea și remodelarea sistemului de spații verzi;
- Crearea mobilierului urban necesar noilor funcțiuni și spațiilor urbane propuse;
- Interconectarea funcțiunilor adiacente zonei (locuire, comerț și alimentație publică, etc.);
- Amenajarea terenului;
- Dezvoltarea echipării tehnico-edilitare;
- Identificarea unor amplasamente pentru teren de fotbal de 10-15.000 locuri și funcțiuni complementare (terenuri antrenament, parcuri, etc.) și teren de tenis 1.200-1.500 locuri
- Identificarea zonelor propice pentru amenajarea de parcuri.

Soluția de organizare urbanistică propusă cuprinde zone cu destinațiile următoare:

1. ZONA DOTĂRILOR SPORTIVE

- un stadion pentru care există studiu de fezabilitate, pentru o capacitate de 10.000 de locuri, care ar putea fi adaptat pentru o capacitate de 16 – 17.000 de locuri
- un teren de fotbal
- trei terenuri de minifotbal descoperite și unul acoperit
- vestiare și grupuri sanitare pentru dotările de antrenament
- 700 de locuri de parcare
- un teren de tenis pentru o capacitate de 1200 – 1500 de locuri
- 9 terenuri de tenis de antrenament, cu 150 de locuri de parcare
- un hotel de 200 de locuri cu toate facilitățile pentru cantonament

2. ZONA COMERCIALĂ ȘI DE SERVICII

- 2 unități de tip supermarket cu utilități și 500 locuri de parcare
- Sediul RAR, cu două fluxuri de verificare și testare

3. ZONA DE UNITĂȚI ADMINISTRATIVE ALE CONSILIULUI JUDEȚEAN





- Muzeul Școlii de Cavalerie, amenajat în clădirea fostei Școli de Cavalerie
 - Sediul ISU, pentru care există proiect și resurse financiare, amenajat în 3 clădiri existente
 - Sediul Serviciului Public de Apă, într-o clădire existentă
 - Sediul Serviciului pentru Evidența Informatizată a Persoanei și Sediul Arhivei de Stare Civilă, în clădiri existente
 - Sediul Arhivei CJD, în clădire existentă
 - Sediul Arhivelor Statului, în clădire existentă
 - Sediul Școlii de Artă (dans), în clădire existentă
4. ZONA DE SEDII NOI
- Sediul unei unități administrative reprezentative a județului, ce se va fixa ulterior
 - Sediul centrului de afaceri, proiect aflat în stadiu de SF
 - 160 de locuri de parcare
5. ZONA PARC PUBLIC
- 2,3 ha vor fi amenajate ca parc

Principalele cai de acces la amplasamentul studiat:

Cu autoturismul pe străzile ce delimitează sau pătrund pe amplasament :

- B-dul Carol I (fosta Castanilor, fosta B-dul Gării) ;
- Strada Petru Cercel (sosea de centura) ;
- Strada Aviator Negel ;
- Alea Trandafirilor din cartierul cu același nume ;
- Strada Neagoe Basarab dinspre Cartierul C.F.R. (Demobilizați) ;
- Strada Vidin dinspre Microraionul XII ;

Cu trenul pe linia feroviara București – Titu – Pietroșița, la stația Târgoviște Sud.

- altimetric, amplasamentul se situează între +279m și +284m (referința Marea Neagra) ;
- Unități urbanistice vecine: zona C.F. + Stația Târgoviște Sud, cartierele Alea Trandafirilor, Demobilizați și Microraionul XII și șoseaua de centura.

Demobilizați și Microraionul XII și șoseaua de centura.

Din punctul de vedere a cailor de comunicație, zona are legături de comunicație est-vest și nord-sud bine conturate, rețeaua urbana înconjurătoare bine structurată, în proximitatea legăturilor feroviare ale capitalei județului și rutiere interne, cu ramificații către toate direcțiile importante din vecinătate, etc.).

Parcela ce face obiectul PUZ beneficiază de accese directe din rețeaua de străzi existentă, în stare relativ bună, propuse în prezentul PUZ pentru redimensionare și modernizare, drumuri ce își au originea în zonele rezidențiale și B-dul Carol I - legătura amplasamentului cu zona centrală a municipiului și celelalte cartiere.

Impact și efect

Extinderea rețelei stradale în zonele nou construite, precum și reabilitarea infrastructurii pe străzile existente vor duce la îmbunătățirea condițiilor de viață. Prin implementarea proiectului se vor asigura și condiții de parcare cu grad sporit de confort și siguranță pentru autoturismele locuitorilor și a cetățenilor aflați ocazional în trecere, eliminarea autovehiculelor parcate pe arterele intens circulate, reducerea disconfortului produs de zgomot și vibrații, fluidizarea traficului și creșterea siguranței circulației rutiere. Impactul se măsoară la nivelul zonei de sud a municipiului prin încurajarea dezvoltării către această zonă.

Acest proiect va avea efectul descongestionării zonei centrale, care în prezent este într-o permanentă supraaglomerare din cauza fluxurilor de trafic produse de hipermarketurile amplasate în interiorul acesteia.



Plan Reglementări P.U.Z. U.M. Gară

Beneficii asupra transportului și mobilității

Prin implementarea prezentului proiect se va adăuga o nouă dimensiune punctelor de interes pentru municipiul Târgoviște, creându-se un centru nou care să atragă fluxurile de pietoni, cumpărători, mărfuri și informație. Se va uniformiza sistemul polilor de dezvoltare la nivel local prin încurajarea dezvoltării municipiului înspre zona de sud și prin preluarea activităților de interes local din centru spre șoseaua de centură.

De asemenea, se vor aduce beneficii prin reechilibrarea zonelor de interes și dotate cu funcțiuni complexe și complementare la nivelul întregii unități administrativ teritoriale a municipiului Târgoviște.

III. AMENAJARE PARC AGREMENT ȘI LOISIR UNITATEA MILITARĂ GARĂ TÂRGOVIȘTE

Scurtă descriere a proiectului

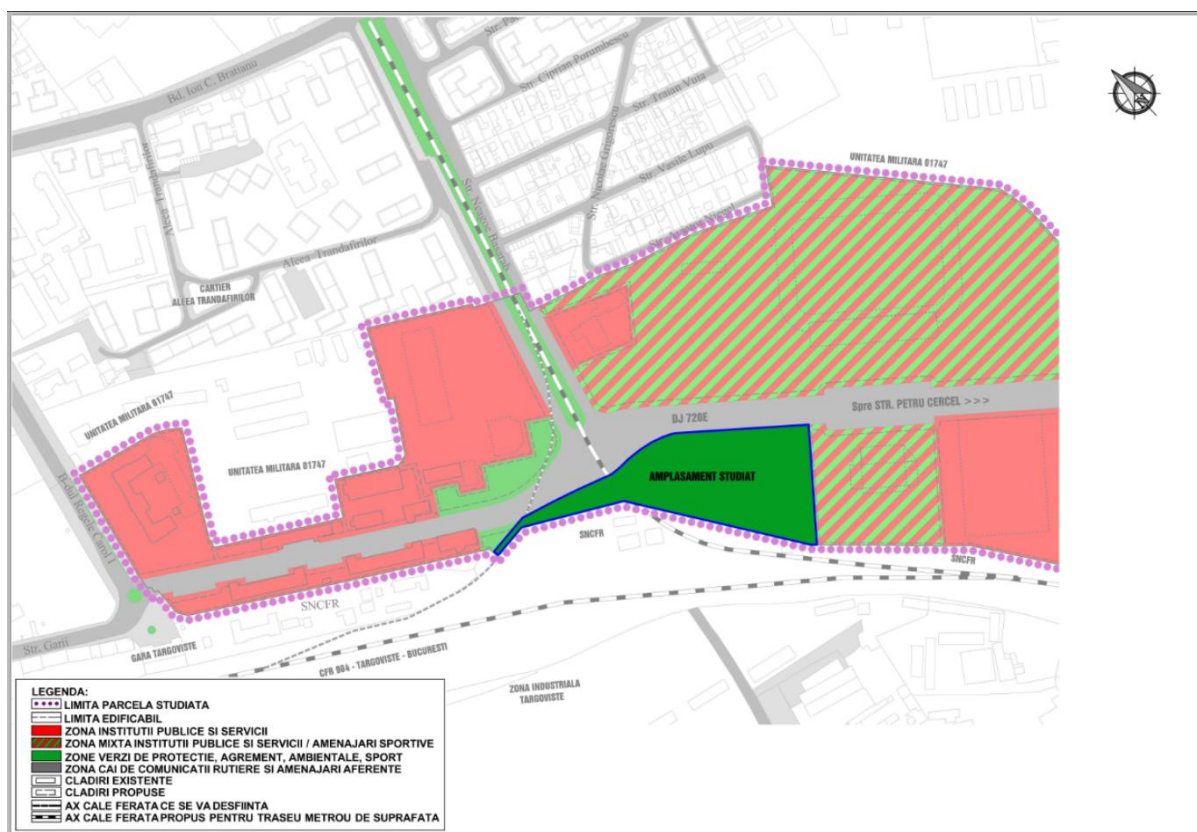
Proiectul vizează organizarea unei parcele situate pe teritoriul Municipiului Târgoviște, zona «U.M. Gara, B-dul Carol I, Nr. 49», județul Dâmbovița, pentru un amenajarea unui Parc de agrement si loisir, cu amenajările si dotările aferente, dotări sociale minimale, spatii pentru circulație si echipamente tehnico – edilitare de zona.

Terenul in suprafața de 16.658 mp este situat in partea de sud a municipiului Târgoviște, adiacent fostei Scoli de Cavalerie si a terenurilor aferente C.F. București - Pietroșița, aparținând S.N. C.F.R. si C.F.R. Marfa. Terenurile din amplasamentul studiat sunt in totalitate proprietate publica in patrimoniul Județului Dâmbovița, ca urmare a desființării unității militare ce funcționa in aceasta zona.

Prin tema program alcătuita pentru PUZ-ul „Schimbare destinație imobile si realizarea de obiective publice administrative, sportive, de prestări servicii, alimentație publica si comerț la fosta U.M. Gară” pe amplasamentul studiat prin prezenta documentație s-a propus amenajarea unui parc public de agrement si loisir, propunerea prezentata rezolva, la nivel urbanistic si de propuneri de principiu.



Plan Reglementări P.U.D. U.M. Gară



Plan încadrare P.U.D. U.M. Gară în P.U.Z. U.M. Gară

Impact și efect

Propunerile vizează organizarea rețelei stradale, organizarea arhitectural-urbanistică, modul de utilizare a terenului, dezvoltarea infrastructurii edilitare, integrarea in sit, pentru realizarea unei

compoziții urbanistice coerente, statutul juridic și circulația terenurilor, măsuri de protecție a mediului, permisiuni și restricții impuse în Regulamentul local de urbanism aferent PUZ.

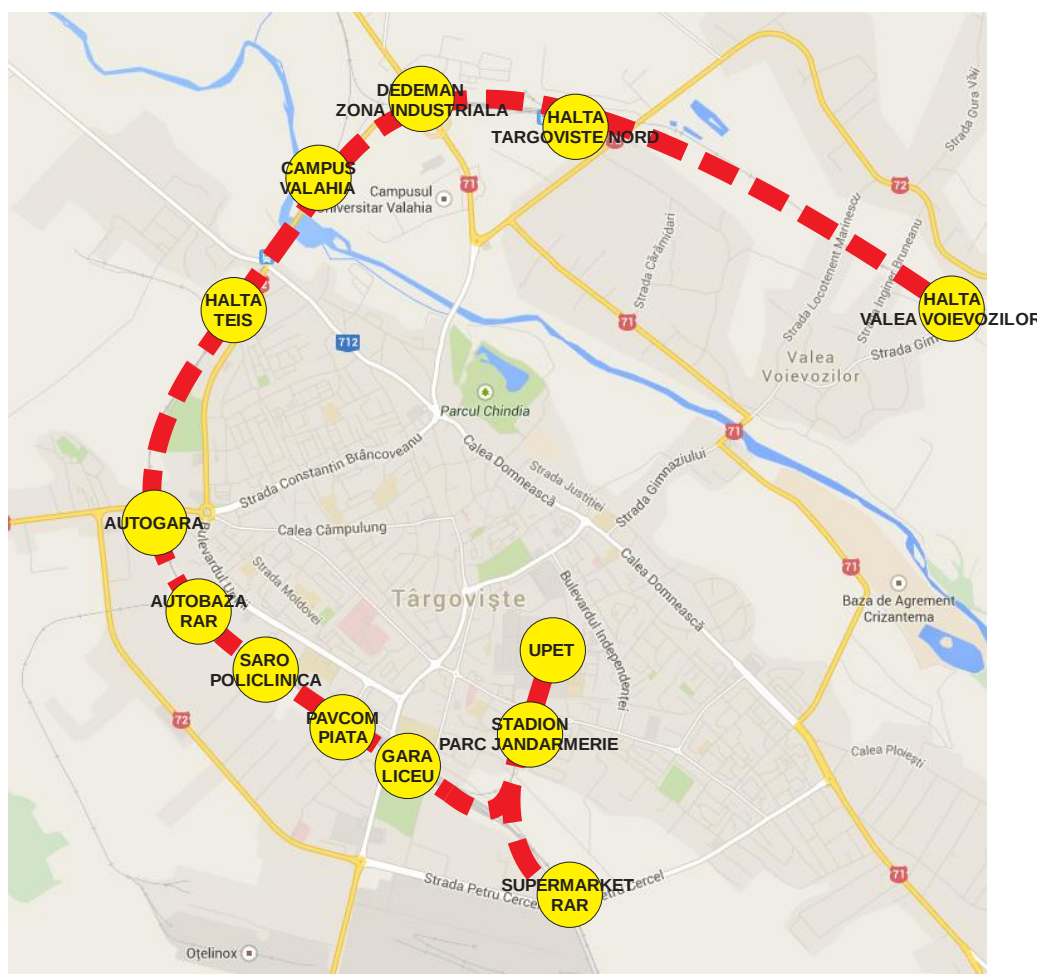
Efectul implementării proiectului îl reprezintă dezvoltarea zonei de sud a municipiului și creșterea ponderii spațiilor publice la nivelul municipiului și o atractivitate ridicată a zonei.

Beneficii asupra transportului și mobilității

Propunerea de proiect privind amenajarea parcului de agrement aduce beneficii asupra mobilității, datorită echilibrării orașului la nivel de zone de loisir prin crearea unui nou pol pentru petrecerea timpului liber. Coridorul creat prin propunerea de PUZ poate fi amenajat drept esplanadă sau bulevard verde, asemenea Bulevardului Carol I care face legătura între Gara Târgoviște și Parcul Mitropoliei din zona centrală.

IV. METROU DE SUPRAFAȚĂ

Proiectul pentru construirea unei linii de metrou suprateran propune utilizarea liniilor de cale ferată existente, magistrala 904, pentru viitorul traseu al unui metrou de suprafață. Acesta ar urma să facă legătură între următoarele puncte de interes la nivel local: zona magazinelor din centru pe linia uzinală a U.P.E.T., traversând strada Ion Constantin Brătianu, trecând prin terenul de la fosta Unitate Militară de la gară, urmând să folosească calea ferată curentă și având stații la centrele comerciale din zona Micro 6, Sala Sporturilor, Autogară, Halta Teiș cu legătură la Unitatea Militară Teiș, Centrul Comercial propus în zona de nord și Campusul Universitar Valahia din nord.



Schemă: Variantă traseu metrou de suprafață

Impact și efect

Impactul pe care îl va avea crearea traseului metroului de suprafață la nivelul transportului în comun este foarte ridicat, dat fiind faptul că zona centrală va fi conectată cu întreaga parte de vest și nord-vest a municipiului, acest lucru reprezentând un câștig pentru creșterea mobilității și diversificarea tipurilor de transport în comun.

Efectul poate fi acela de schimbare a mentalității locuitorilor sau conform căreia pentru deplasările în zona centrală sau la cumpărăturile din zona centrală se poate ajunge doar cu autovehiculul personal.

Beneficii asupra transportului și mobilității

Beneficiile vor fi un grad ridicat de protecție a zonei centrale față de creșterea traficului cu autovehicule personale și încurajarea deplasărilor cu mijloace de transport în comun.

Prin scăderea traficului auto în zona centrală vor scădea nivelurile poluării aerului și poluării fonice și va crește calitatea spațiilor publice. Astfel poate crește spiritul civic, iar cetățeanul va fi responsabilizat cu privire la orașul în care locuiește și trăiește.

V. COMPLEX TURISTIC DE NATAȚIE TÂRGOVIȘTE

Obiectivul general al proiectului este de a crește atractivitatea Municipiului Târgoviște atât pentru turiștii români, cât și pentru cei străini și de a dezvolta turismul în orașul Târgoviște prin investiții în infrastructura de agrement. Vor fi construite și amenajate: un ștrand, un bazin de înot acoperit care să funcționeze și vara, dar și iarna, terenuri de tenis, teren de baschet, terenuri de minifotbal, spații de parcare amenajare, zone de spații verzi și platforme dalate, zone de joacă pentru copii, zone pentru biciclete și role, piață pentru organizarea diferitelor evenimente precum târguri și spectacole organizare de autoritățile publice.

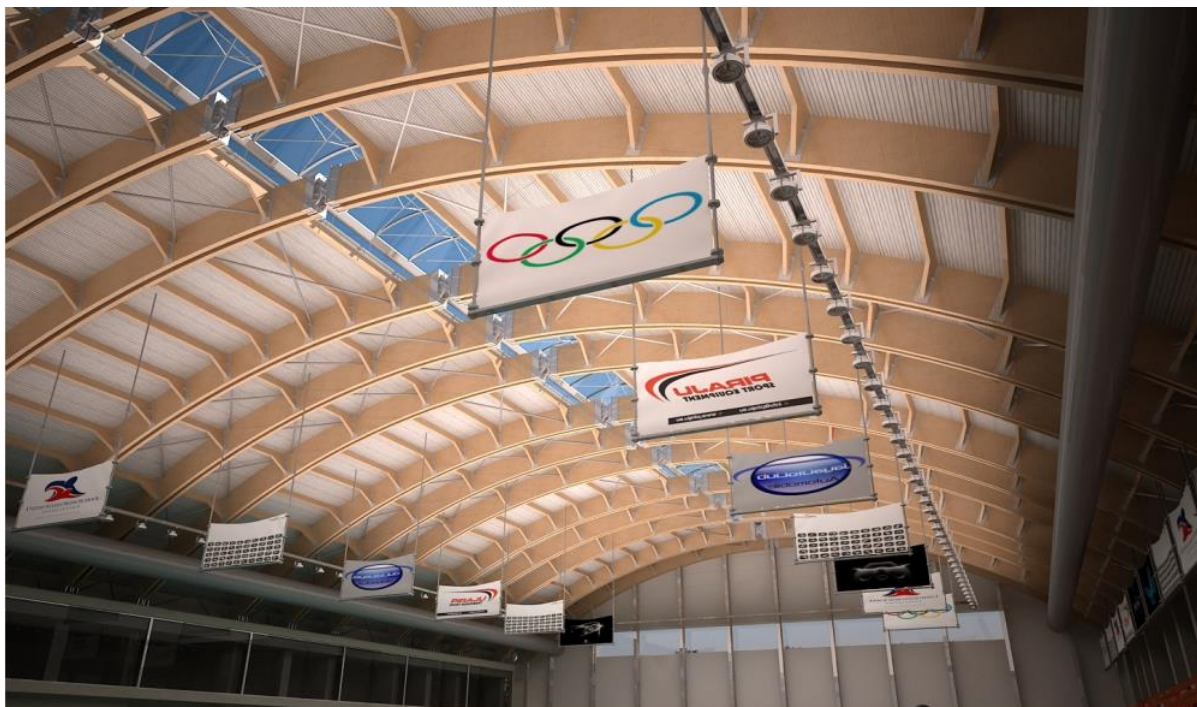
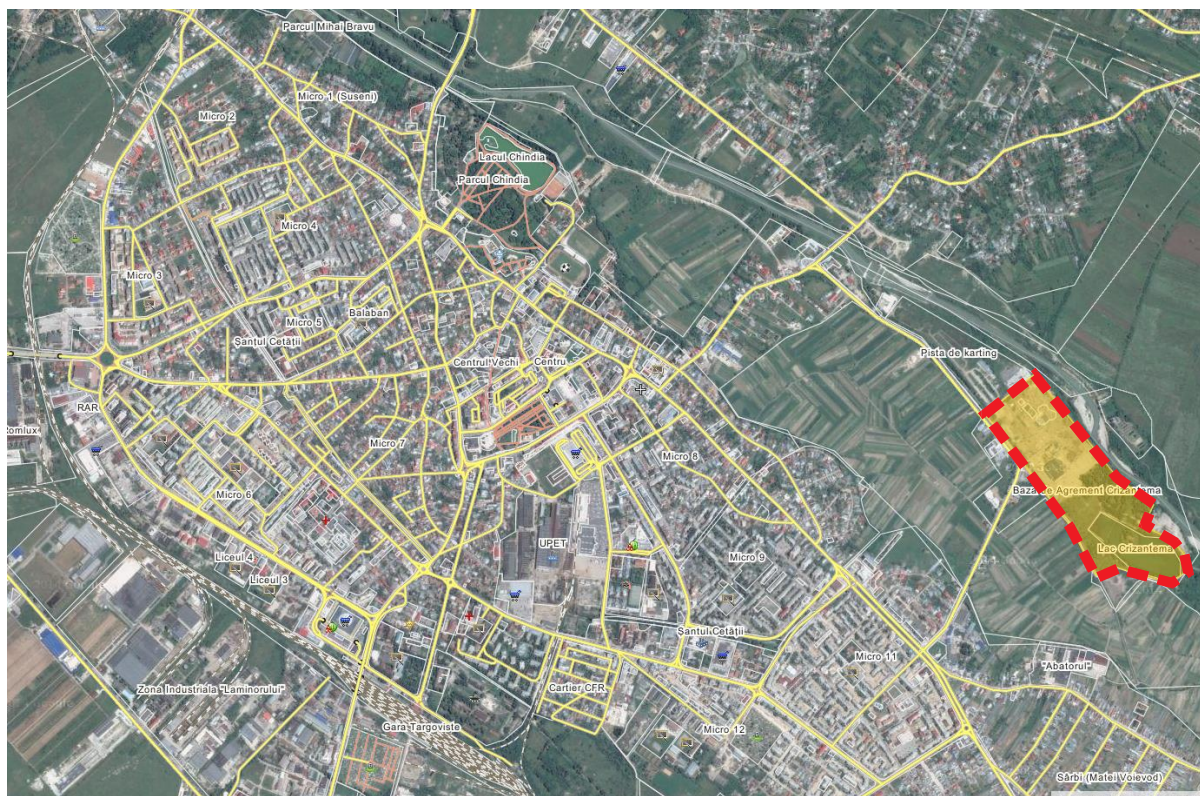


Foto: Bazinul acoperit



Imagine satelitară: Complex turistic de natație Târgoviște

Impact și efect

Impactul rezultat va fi de creștere a gradului de deservire cu obiective de utilitate publică și completarea infrastructurii turistice prin construirea unei game complete de obiective turistice și recreative. Astfel va crește atractivitatea orașului în rândul turiștilor prin oferirea unei game diversificate și complete de servicii turistice, de agrement și relaxare (înot, minifotbal, tenis, baschet, târguri turistice, evenimente cu caracter turistic).

Efectele obținute pe perioada de postimplementare vor fi creșterea numărului de turiști care vizitează municipiul, creșterea numărului de înnopțări, creșterea numărului locurilor de muncă, dar și poziționarea municipiului Târgoviște pe harta Europei privind destinațiile de natație.

Zona dedicată prezentului proiect este zona fostei baze de agrement „Crizantema”. Prin implementarea acestuia se va revitaliza zona de vest a municipiului și se vor crea premisele unei dezvoltări viitoare care va respecta fostul caracter al zonei, acela de agrement și loisir.

Beneficii asupra transportului și mobilității

Propunerea de proiect privind amenajarea complexului turistic aduce beneficii asupra mobilității, datorită echilibrării orașului la nivel de zone de loisir prin crearea unui nou pol pentru petrecerea timpului liber. Astfel, se tinde către dezvoltarea zonelor adiacente șoselei de centură a orașului și echilibrarea polilor de dezvoltare ai orașului.



▪ Economie

După anul 1990, în economia românească a apărut o nouă coordonată de dezvoltare: inițiativa privată. Vector important al potențialului regional de dezvoltare cât și al rezultatelor de ansamblu ale economiei naționale, regionale și locale, sectorul IMM-urilor a început să reprezinte un factor hotărâtor, de dezvoltare și creștere ce stă la baza formării și funcționării economiei de piață.

Clasificarea întreprinderilor pe clase de mărime se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu completările și modificările ulterioare, care stabilește și criteriile de încadrare a firmelor în aceste categorii:

Clasa de mărime	Criterii de încadrare
microîntreprinderi	au până la 9 salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă sau dețin active totale de până la 2 milioane euro, echivalent în lei
întreprinderi mici	au între 10 și 49 de salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă sau dețin active totale de până la 10 milioane euro, echivalent în lei
întreprinderi mijlocii	au între 50 și 249 de salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă de până la 50 milioane euro, echivalent în lei, sau dețin active totale care nu depășesc echivalentul în lei a 43 milioane euro
întreprinderi mari	între 250 și 999 salariați
întreprinderi foarte mari	peste 1000 de salariați

Tabel: Clasificarea societăților comerciale după numărul de salariați

Categoria întreprinderilor mici și mijlocii, denumită generic IMM, cuprinde întreprinderile Micro, Mici și Mijlocii, fiind formată din întreprinderi care angajează mai puțin de 250 de persoane și care au o cifră de afaceri anuală netă de până la 50 de milioane de euro și/ sau dețin active totale de până la 43 de milioane de euro. Depășirea oricărui criteriu de încadrare, în două exerciții financiare consecutive, determină trecerea firmei în clasa următoare de mărime.

IMM-urile joacă un rol esențial în economia europeană. Ele reprezintă principalele surse de abilități antreprenoriale, dinamism economic, inovare, ocupare și integrare socială. În Uniunea Europeană aproximativ 23 de milioane de IMM-uri asigură în jur de 75 de milioane de locuri de muncă și reprezintă 99% din numărul total de întreprinderi.

Guvernul României recunoaște și apreciază importanța sectorului IMM ca bază pentru dezvoltarea economiei moderne, dinamice, bazată pe cunoaștere. Experiența Uniunii Europene demonstrează clar că sectorul IMM poate să aibă o contribuție substanțială la realizarea produsului intern brut, să creeze noi locuri de muncă și să stimuleze creșterea exporturilor. IMM au abilitatea de a răspunde în mod flexibil pe piețe puternic competitive și să se adapteze rapid la schimbările structurale și ciclice ale economiei globale. Un sector IMM bine dezvoltat poate astfel, să sprijine stabilitatea și creșterea macro-economică.

Topul național al firmelor – faza județeană – a XXI-a editie, este o competiție importantă de evidenterie și promovare în cadrul comunității oamenilor de afaceri a societăților cu cele mai bune rezultate economico-financiare din județ.

Organizat de Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Dâmbovița, a carei misiune este de a fi principalul promotor al dezvoltării economice locale, Topul constituie un mijloc eficient de a face cunoscute pe plan intern și extern firmele dâmbovitene care au reușit să obțină rezultate deosebite în activitatea desfășurată, în ciuda dificultăților inerente perioadei pe care o traversăm.

Cele mai mari creșteri în anul 2013 au cunoscut ramurile: fabricarea echipamentelor electrice, prelucrarea lemnului, fabricarea produselor chimice.



Topul Firmelor Dâmbovițene Ediția a XXI-a pentru anul 2013 este următorul:

Nr. crt.	Firmă	Vechime în top	Domeniu de activitate
1.	JALUTEX SRL	21 ani pe podium	locul I în Top – Fabricarea vopselelor, lacurilor, cernelii tipografice și masticurilor
2.	MONTE BIANCO SA	15 ani pe podium	locul I în Top – Fabricarea produselor de uz gospodăresc și sanitar, din hartie sau carton
3.	VIRIX PROD SRL	15 ani pe podium	locul I în Top – Taierea și rindeluirea lemnului
4.	VASCONY PROD SRL	13 ani pe podium	locul I în Top – Taierea și rindeluirea lemnului
5.	REGATA SRL	13 ani pe podium	locul I în Top – Comerț cu ridicata al produselor din ceramica, sticlărie, și produse de întreținere
6.	ARCTIC SA	13 ani pe podium	locul I în Top – Fabricarea de aparate electrocasnice
7.	BEDA IMPEX SRL	12 ani pe podium	locul I în Top – Comerț cu ridicata de piese și accesorii pentru autovehicule
8.	ERDEMIR ROMANIA SRL	5 ani pe podium	locul I în Top – Producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje

Tabel: Topul excelență al firmelor dâmbovițene 2013

Topul Exportatorilor Dâmbovițene Ediția a XXI-a pentru anul 2013 este următorul:

Nr. crt.	Firmă
1.	ARCTIC SA
2.	CROMSTEEL INDUSTRIES SA
3.	ELSID SA
4.	AVICOLA CREVEDIA SA
5.	ERDEMIR ROMANIA SRL
6.	SUN GARDEN MANAGEMENT SCS
7.	NIMET SRL
8.	NUBIOLA ROMANIA SRL
9.	UPET SA
10.	ELJ AUTOMOTIVE SRL

Tabel: Topul exportatorilor din județul Dâmbovița

Raportul realizat de Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Dâmbovița afișează pe primele 20 de poziții ale clasamentului următoarele firme înregistrate în municipiul Târgoviște:

Loc	Firmă	Segment	Domeniu de activitate
1.	COMPANIA NATIONALA ROMARM SA - FILIALA S.C. UZINA DE PRODUSE SPECIALE DRAGOMIRESTI SA	Fabricarea armamentului și munitiei	Activitate: 2540 Fabricarea armamentului și munitiei
2.	COMTELEPREST SRL	Fabricarea echipamentelor de comunicații	Activitate: 2630 Fabricarea echipamentelor de comunicații
3.	AMIRAS C&L IMPEX SRL	Fabricarea de echipamente electrice de	Activitate: 2740 Fabricarea de



Loc	Firmă	Segment	Domeniu de activitate
		iluminat	echipamente electrice de iluminat
4.	ELIPSA SRL	Fabricarea de echipamente electrice de iluminat	Activitate: 2740 Fabricarea de echipamente electrice de iluminat
5.	SOFTEX SRL	Activitati de telecomunicatii prin retele cu cablu	Activitate: 6110 Activitati de telecomunicatii prin retele cu cablu
6.	METRONIX SRL	Activitati de telecomunicatii prin retele cu cablu	Activitate: 6110 Activitati de telecomunicatii prin retele cu cablu
7.	BLUE INTERNET TELECOM SRL	Activitati de telecomunicatii prin retele cu cablu	Activitate: 6110 Activitati de telecomunicatii prin retele cu cablu
8.	CURIER TAXI SRL	Activitati de telecomunicatii prin retele fara cablu	Activitate: 6120 Activitati de telecomunicatii prin retele fara cablu (exclusiv prin satelit)
9.	CARRIER TUR SRL	Activitati de telecomunicatii prin retele fara cablu	Activitate: 6120 Activitati de telecomunicatii prin retele fara cablu (exclusiv prin satelit)
10.	MEDIANET SRL	Alte activitati de telecomunicatii	Activitate: 6190 Alte activitati de telecomunicatii
11.	ADVANCED TECHNOLOGY SYSTEMS SRL	Activitati de servicii in tehnologia informatiei	Activitate: 6201 Activitati de realizare a soft-ului la comanda (software orientat client)
12.	COMPUTER FUN SRL	Activitati de servicii in tehnologia informatiei	Activitate: 6201 Activitati de realizare a soft-ului la comanda (software orientat client)
13.	I.S.E.P. SRL	Activitati de servicii in tehnologia informatiei	Activitate: 6203 Activitati de management (gestiune si exploatare) a mijloacelor de calcul
14.	INFO DESIGN SRL	Activitati de servicii in tehnologia informatiei	Activitate: 6201 Activitati de realizare a soft-ului la comanda (software orientat client)
15.	PERSPECTIVES SRL	Activitati de servicii in tehnologia informatiei	Activitate: 6201 Activitati de realizare a soft-ului la comanda (software orientat client)
16.	SAVEDOC SRL	Activitati ale portalurilor web, prelucrarea datelor, administrarea paginilor	Activitate: 6311 Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web si activitati conexe



Loc	Firmă	Segment	Domeniu de activitate
		web si activitati conexe	
17.	PRO EXPERT SRL	Activitati ale portalurilor web, prelucrarea datelor, administrarea paginilor web si activitati conexe	Activitate: 6311 Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web si activitati conexe
18.	UDM PREST SRL	Activitati ale portalurilor web, prelucrarea datelor, administrarea paginilor web si activitati conexe	Activitate: 6311 Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web si activitati conexe
19.	LORENTINA 2102 SRL	Cercetare – dezvoltare in stiinte naturale si inginerie	Activitate: 7219 Cercetare-dezvoltare in alte stiinte naturale si inginerie
20.	PARKER RESEARCH SRL	Cercetare – dezvoltare in stiinte naturale si inginerie	Activitate: 7219 Cercetare-dezvoltare in alte stiinte naturale si inginerie

Tabel: Topul firmelor înregistrate în municipiul Târgoviște

Din evidențele Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Dâmbovița reiese că în perioada 2005 - 2006 au fost înmatriculate 1.172 persoane juridice cu sediul în Târgoviște, având un capital social total de 770.031.754,30 RON.

În perioada 2005 – 2006 în municipiul Târgoviște au fost înmatriculate mai multe firme cu aport străin de capital.

▪ Industria

CARACTERISTICI ECONOMICE GENERALE

- Orașul reprezintă un nucleu important de dezvoltare în regiune datorită poziției geografice bune pe care o are (în apropierea orașelor: București – 78 km, Ploiești – 48 km, Fieni – 25 km);
- Există legături de comunicație est-vest, nord-sud bine dezvoltate, rețeaua de drumuri bine structurată, în curs de modernizare și reabilitare, care face legătura cu Culoare Pan Europene și Drumuri Naționale importante;
- Existența unei forțe de muncă necalificată și calificată și obișnuită cu unele tehnologii moderne din activitatea industrială, deschisă la nou și în continuă perfecționare, unui număr relativ mare de cadre medii și superioare tehnice;
- Se iau măsuri pentru creșterea spațiului destinat activităților industriale;
- În zonă se găsesc puncte de agrement, recreere și turism, datorită potențialului turistic importat al orașului, iar astfel se vor înființa noi atracții turistice și de petrecere a timpului liber.

PROBLEME ECONOMICE ȘI SOCIALE

- Restructurarea întreprinderilor a dus la creșterea șomajului;
- Necesitatea creării de noi locuri de muncă;
- Necesitatea creșterii atractivității orașului în vederea atragerii de investitori străini;
- Promovarea unor ramuri industriale nepoluante.





POTENȚIAL DE DEZVOLTARE

- existența resurselor de subsol și sol;
- forța de muncă cu grad înalt de calificare;
- ramuri industriale diversificate cu piețe de desfacere naționale și internaționale;
- nivel ridicat al urbanizării și densitate ridicată a populației;
- poziția geografică avantajoasă, în imediata apropiere a capitalei țării;
- existența unei rețele educaționale de toate gradele, densă și diversificată;
- apropierea de Centrul Universitar București;
- existența unui număr mare de I.M.M.-uri în toate domeniile de activitate, predominante fiind cele în domeniul comerțului;
- rețea bancară și de servicii complexe și aflate în expansiune;
- dezvoltarea accelerată a turismului datorată promovării intense a potențialului istoric, arhitectural și de cult al orașului, posibilitatea introducerii orașului într-un circuit turistic de nivel regional, apropierea de centrul balnear Pucioasa și numeroase ale puncte de interes turistic;

1. Organizarea comunității și constituirea Parteneriatului Public Privat;

Dezvoltarea orașului se poate realiza prin acțiuni individuale ale administrației publice, ale operatorilor economici și ale cetățenilor. Unele proiecte de investiții se pot concretiza însă mai eficient prin unirea eforturilor participanților la viața economică.

Cele trei mari categorii implicate în procesul de dezvoltare – *sectorul public*, *sectorul privat* și *societatea civilă* pot aduce beneficii pentru întreaga comunitate, prin acțiunile desfășurate de reprezentanții administrației publice locale, oameni de afaceri, personalități reprezentative pentru comunitatea locală.

Aceste grupuri pot aduce o valoare adăugată importantă, prin punerea la dispoziție pentru folosirea în cadrul parteneriatului a resurselor specifice:

- *Sectorul public*: servicii, lucrări publice, punerea la dispoziție a terenului spre achiziționare sau concesiune, asigurarea tuturor utilităților necesare desfășurării activităților economice specifice, gospodărirea terenurilor și clădirilor, punerea la dispoziție a resurselor financiare necesare, atragerea de fonduri europene, atragere de investitori străini;
- *Sectorul privat*: capital, fonduri și resurse, crearea de noi locuri de muncă, experiență în planificarea profesională a afacerilor, inovare și creativitate, spirit întreprinzător, atitudine concurențială – care contribuie, alături de resursele publice, la implementarea unor proiecte de interes comun;
- *Societatea civilă*: rezolvarea nevoilor și intereselor cetățenilor, credibilitate față de autorități, reprezentativitate față de cetățeni, acces la finanțare internațională.

Activitățile promovate trebuie să fie în concordanță cu standardele europene, să asigure eficiență și eficacitate, să fie desfășurate cu tehnologii moderne, nepoluate și să existe o flexibilitate a ofertei de produse și îndeplinirea standardelor de calitate specifice, astfel încât să facă față concurenței.

2. Sprijinirea îmbunătățirii și extinderii afacerilor .

Primăria Municipiului Târgoviște este preocupată de îmbunătățirea infrastructurii de afaceri și propune o serie de măsuri și proiecte ce vor fi finanțate din Fonduri Structurale în perioada 2014-2020. Acestea urmăresc îmbunătățirea eficienței firmelor locale pentru a le dezvolta competitivitatea, pentru a-și continua și extinde activitatea, dar și un aspect important, atragerea investitorilor străini în municipiu, care să-și înființeze filiale sau sucursale în Târgoviște, toate acestea ducând la acumularea de venituri la bugetul local și la crearea de noi locuri de muncă pentru creșterea nivelului de trai al populației.



La nivel local se identifică următoarele măsuri:

- Realizarea unor programe de instruire managerială;
- Încurajarea oficialilor locali în vederea vizitării și a unei mai bune cunoașteri a activității firmelor în vederea sprijinirii lor de către administrația publică locală;
- Identificarea de resurse de capital pentru satisfacerea necesităților afacerilor locale și promovarea unei mari disponibilități de capital pentru afacerile mici;
- Îmbunătățirea pregătirii și aptitudinilor generale ale salariaților locali prin programe de instruire profesională și servicii de asistență;
- Îmbunătățirea calității serviciilor publice și a modalităților de informare a cetățenilor.

Liderii unei comunități trebuie să gândească și să întreprindă acțiuni care ar putea îmbunătăți climatul economic în vederea apariției unor noi afaceri:

- crearea de fonduri cu capital privat local pentru investiții în afacerile noi care nu reușesc să obțină capital de la instituțiile financiare (măsură care poate fi dublată de măsuri active de combatere a șomajului, cum ar fi condiționarea finanțării de crearea de noi locuri de muncă);
- organizarea de cursuri și schimburi de experiență în domeniul marketingului, managementului, planificării afacerilor;
- folosirea datelor statistice existente în vederea descoperirii breșelor de pe piață.

Măsurile luate de administrația publică vizează:

- Înființarea unui parc industrial (identificarea și inventarierea spațiilor disponibile aflate la dispoziția comunității, analiza alternativelor de folosință adaptivă, crearea unor pachete de facilități pentru investitorii care creează locuri de muncă);
- Înființarea unui incubator de afaceri;
- Înființarea unui centru de dezvoltare locală și regională;
- Îmbunătățirea infrastructurii de drumuri din zona industrială și crearea unui inel nou de centura, cu funcție predominant economică;
- Înființarea Inelului 2 de centura – la nivel Județean;
- Realizarea unei prezentări complexe a orașului și strategiei de dezvoltare pentru informarea investitorilor potențiali, publicitate prin mijloace tradiționale și moderne;
- Introducerea orașului în circuitul turistic intern și internațional;
- Regenerarea urbană a zonelor defavorizate;
- Reabilitarea rețelelor de utilități (apa – canal, energie termică, energie electrică, telefonie, gaze, transport public, salubritate).

3. Îmbunătățirea abilității de a reține veniturile în economia locală

Captarea de venituri locale înseamnă încurajarea achiziției de bunuri și servicii locale în cadrul comunității, utilizarea creativă a resurselor:

- identificarea potențialului piețelor locale prin sondaje și analize;
- coordonarea sectorului de afaceri;
- sprijin în vederea îmbunătățirii calității produselor și serviciilor;
- crearea unei strategii de marketing comunitar și promovare a potențialului orașului;
- reabilitarea și modernizarea infrastructurii urbane și de petrecere a timpului liber.

4. Atragerea de finanțări de la structurile regionale, naționale și internaționale

Atragerea de finanțări din Fondurile Structurale, prin alte programe comunitare și naționale poate fi pusă în practică prin următoarele strategii:

- identificarea programelor și proiectelor locale care îndeplinesc criteriile de eligibilitate ale instituțiilor finanțatoare;
- identificarea surselor de finanțare existente (buget local, parteneriat public-privat, credite, alte surse);
- crearea de parteneriate locale, regionale și internaționale, în vederea promovării unor proiecte;
- obținerea de finanțări guvernamentale în vederea extinderii infrastructurii.



▪ Calitatea factorilor de mediu

Organizarea și desfășurarea diferitelor activități economice pe teritoriul orașului generează presiuni asupra mediului legate de ocuparea terenurilor, modificarea peisajelor și a ecosistemelor, distrugerea spațiului natural, utilizarea nerațională a solului, supraconcentrarea activităților pe o zonă foarte sensibilă și cu mare valoare ecologică, etc. În ultimele trei decenii s-a conștientizat faptul că diversificarea, accelerarea, globalizarea și cronicizarea sunt trăsături dominante ale procesului de deteriorare a capitalului natural. Deteriorarea capitalului natural este un proces real, extrem de complex, de lungă durată și cu o evoluție strict dependentă de ritmul, formele și forțele dezvoltării sistemelor socio-economice.

Zgomotul

În zona Târgoviște este caracteristică poluarea sonoră tipică mediului urban, cea mai importantă sursă fiind traficul rutier, în special în timpul zilei. Valorile înregistrate pentru nivelul de zgomot echivalent s-au situat, în general, sub nivelul de zgomot admisibil, exceptând străzile de deservire și de legătură (>65 dB). Unele surse industriale, în special S.C. UPET S.A. situat în centrul orașului, generează stări de disconfort fonic și se încearcă minimizarea zgomotului prin întreținerea și izolarea fonică a utilajelor.

Zgomotul constituie unul dintre factorii perturbatori ai mediului, care influențează ambianța în care se desfășoară activitatea și viața omului. Este produs din surse naturale, dar mai ales antropice: mijloace de transport, utilaje, oameni etc.

Determinările de zgomot în diverse puncte din municipiu (străzi, școli, parcuri, piețe, parcuri auto, spații comerciale, autogară, zona feroviară, incinte industriale etc.) evidențiază expuneri deosebite ale populației la zgomot, în special în timpul zilei, generat în special de traficul pe șoselele aglomerate din interiorul localităților.

În cursul anului 2006 au fost efectuate de către Agenția pentru Protecția Mediului Dâmbovița 99 măsurători de nivel de zgomot în municipiul Târgoviște, amplasarea punctelor de măsurare realizându-se în concordanță cu cerințele STAS 6161/3 – 1982 (*Determinarea nivelului de zgomot în localitățile urbane. Metode de determinare*) și STAS 10009 / 1988 (*Acustica urbană. Limite admisibile ale nivelului de zgomot*).

Alte surse de zgomot în oraș sunt șantierele care în funcție de natura lor și de utilajele folosite pot crea disconfort fonic pe perioade variate de timp. S-au înregistrat depășiri ale limitelor admise de nivel de zgomot în 22,22 % din măsurători.

Valorile medii de nivel de zgomot înregistrate (L echivalent), pe categorii de măsurători, au fost după cum urmează:

1. la limita zonelor funcționale – 54,58 dB
2. interiorul zonelor funcționale – 58,3 dB
3. la bordura căilor rutiere – 62,56 dB

Recomandări privind reducerea poluării atmosferice

- Diminuarea emisiilor specifice de poluare atmosferică din surse punctiforme prin implementarea măsurilor propuse în programele de conformare ale agenților economici;
- Reducerea impactului emisiilor din trafic asupra calității atmosferei prin construirea de trasee ocolitoare pentru autovehiculele de mare tonaj;
- Aplicarea măsurilor de reducere a emisiilor de poluanți în secorul metalurgie;
- Realizarea sistemului de cogenerare municipală;
- Diminuarea emisiilor de poluanți provenite din gazele de eșapament prin limitarea în trafic a prezenței autovehiculelor cu randamente necorespunzătoare de combustie;
- Intensificarea acțiunilor de control în trafic a emisiilor la eșapament;

- Fluidizarea traficului rutier prin construirea drumului de centură a orașului;
- Actualizarea hărții nivelului de zgomot al orașului;
- Creerea unei perdele de protecție de-a lungul căilor de transport și întreținerea spațiilor verzi existente;

Managementul deșeurilor

Deșeurile municipale și asimilabile reprezintă totalitatea deșeurilor generate în mediul urban și în mediul rural din gospodării, instituții, unități comerciale și prestatoare de servicii (deșeuri menajere), deșeuri stradale colectate din spații publice, străzi, parcuri, spații verzi, deșeuri din construcții și demolări, nămoluri de la epurarea apelor orășenești.

Deșeurile reprezintă una din cele mai acute probleme legate de protecția mediului, din cauza cantitatilor mari generate și depozitarii necontrolate a acestora.

Stațiile de epurare asociate localităților din județ care epurează apele uzate menajere și industriale sunt:

- Stația de epurare Târgoviște Sud cu evacuare în râul Ialomița, stație cu o capacitate de 890 l/s, modernizată în 2014 prin Programul Operațional Sectorial Mediu
- Stația de epurare Târgoviște Nord cu evacuare în râul Ialomița, stație cu o capacitate de 60 l/s



Schemă: Poziționarea punctelor de colectare a deșeurilor menajere

Poluarea cauzată de traficul rutier

Activitatea omului, orientată spre valorificarea resurselor naturale, a afectat întotdeauna starea factorilor de mediu. În trecut, intervenția omului în modificarea condițiilor de mediu era redusă și nu lăsa urme datorită capacității de regenerare a naturii. În ultimii ani, dezvoltarea explozivă a tuturor activităților umane, intervenția omului a depășit pragurile limită de regenerare a naturii, ducând la poluarea, chiar degradarea ireversibilă, a factorilor de mediu și punând în pericol însăși viața și umanitatea.



Depasirea limitelor admisibile ale poluarii a generat îngrijorari și a condus la determinarea impactului pe care diferitele activități umane le au asupra mediului.

O sursă importantă de poluare a aerului o constituie mijloacele de transport. În această categorie intră: autovehiculele rutiere etc. Cea mai mare pondere de gaze ce poluează aerul provine însă de la autovehicule, datorită în primul rând numărului foarte mare al acestora. Cum majoritatea autovehiculelor sunt concentrate în zona urbană se poate înțelege rolul lor deosebit de important în poluarea orașului. Indiferent de tipul motorului autovehiculele poluează aerul cu oxizi de carbon și de azot, hidrocarburi nearse, oxizi de sulf, aldehide, plumb, azbest, funingine etc.

În ultimii 30 de ani s-au intensificat preocupările privind îmbunătățirea calității aerului prin diminuarea poluării produse de motoarele autovehiculelor. În prezent vehiculele poluează de 8-10 ori mai puțin decât cele care au existat în circulație acum 30 de ani. Acest lucru s-a realizat optimizarea procedurii de ardere și prin utilizarea dispozitivelor antipoluante.

Poluarea aerului realizată de autovehicule prezintă două mari particularități: în primul rând eliminarea se face foarte aproape de sol, faptă care duce la realizarea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și mare capacitate de difuziune în atmosferă. În al doilea rând emisiile se fac pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a străzii. Ca substanțe care realizează poluarea aerului, formate dintr-un număr foarte mare (sute) de substanțe, pe primul rând se situează gazele de esapament. Volumul, natura, și concentrația poluanților emisi depind de tipul de autovehicul, de natura combustibilului și de condițiile tehnice de funcționare. Dintre aceste substanțe poluante sunt demne de amintit particulele în suspensie, dioxidul de sulf, plumbul, hidrocarburi poliaromatice, compuși organici volatili (benzenul), azbestul, metanul și altele.

Cea mai importantă sursă de CO din poluarea generală a atmosferei (60%) este produsă de gazele de esapament. S-a estimat că 80% din cantitatea de CO este produsă în primele 2 minute de funcționare a motorului și reprezintă 11% din totalul gazelor de esapament.

Poluarea cu dioxid de carbon produsă de aceste mijloace de transport este îngrijorătoare, iar poluarea fonică afectează zonele de locuințe din jur.

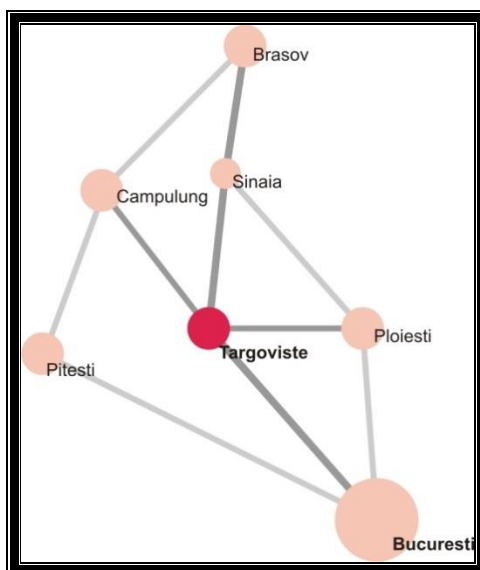
Recomandări privind reducerea riscurilor de poluare cauzate de traficul rutier

- Diminuarea emisiilor de poluanți provenite din gazele de esapament prin limitarea în trafic a prezentei autovehiculelor cu randamente necorespunzătoare de combustie;
- Intensificarea acțiunilor de control în trafic a emisiilor la esapament;
- Fluidizarea traficului rutier prin constrângerea drumului de centură a orașului;
- Intocmirea hărții nivelului de zgomot al orașului;
- Crearea unei perdele de protecție de-a lungul cailor de transport și întreținerea spațiilor verzi existente;

Date infrastructura de transport

Distanța în kilometri dintre Târgoviște și principalele orașe din jurul acestuia:

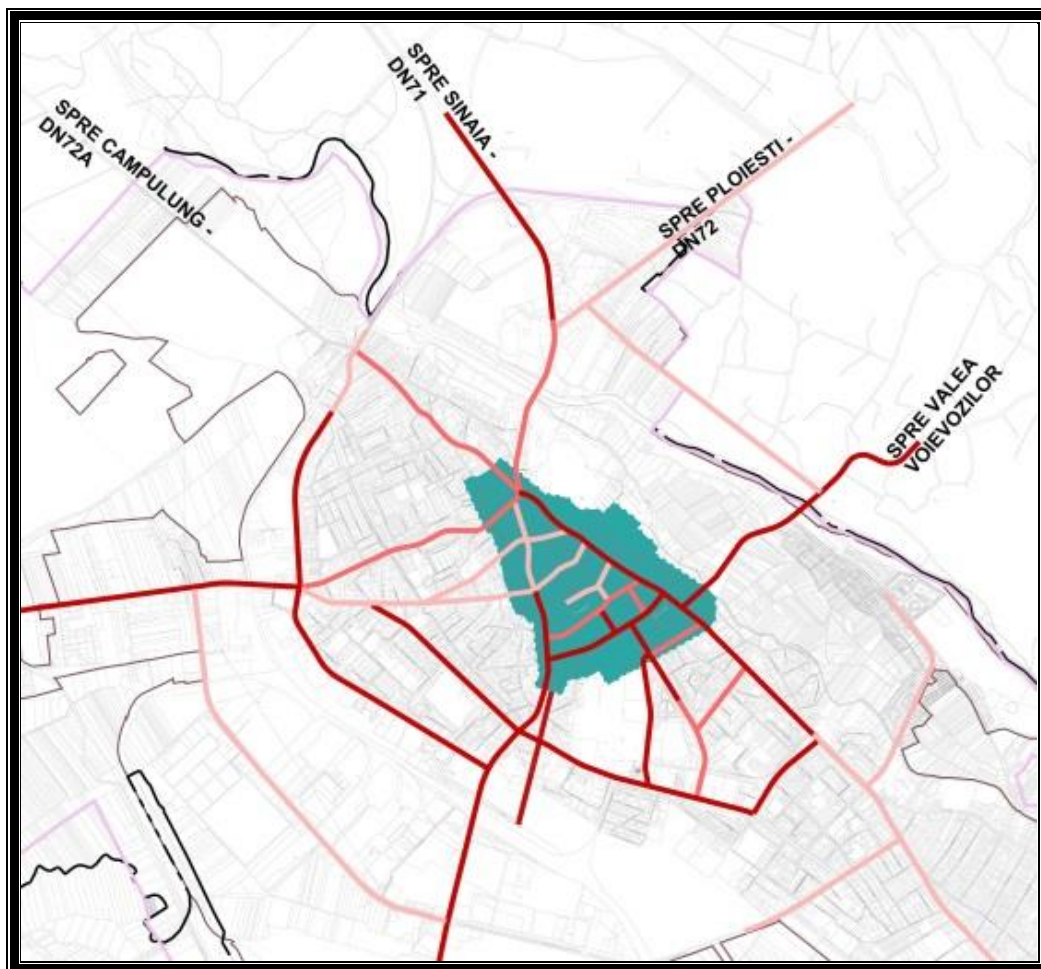
	Târgoviște	
	km	hh:mm
București	80	1h:19min
Brasov	110	2h:10min
Campulung	67	1h:10min
Pitesti	78	58min
Ploiesti	50	52min
Sinaia	65	1h:21min



Schemă: Poziționare strategică în cadrul sistemului de localități

▪ Trafic auto

În municipiul Târgoviște traficul rutier se desfășoară greoi din cauze multiple, printre care cele mai importante fiind subdimensionarea arterelor de circulație în raport cu numărul crescut de vehicule și numărul insuficient de locuri de parcare amenajate. În urma observațiilor efectuate s-a constatat că între dinamica traficului în municipiu și gradul de ocupare a parcarilor existente exista o corelare.



Schema: Nivelul de aglomerarea a arterelor de circulație cu autovehicule



*Schemă: Nivelul de aglomerare a străzii care unește Bd. Libertății de Bd. Mircea cel Bătrân
– vizavi de Parcul Mitropoliei – vedere 1*



*Schemă: Nivelul de aglomerare a străzii care unește Bd. Libertății de Bd. Mircea cel Bătrân
– vizavi de Parcul Mitropoliei – vedere 2*



Schemă: Nivelul de aglomerare a Bulevardului Mircea cel Bătrân

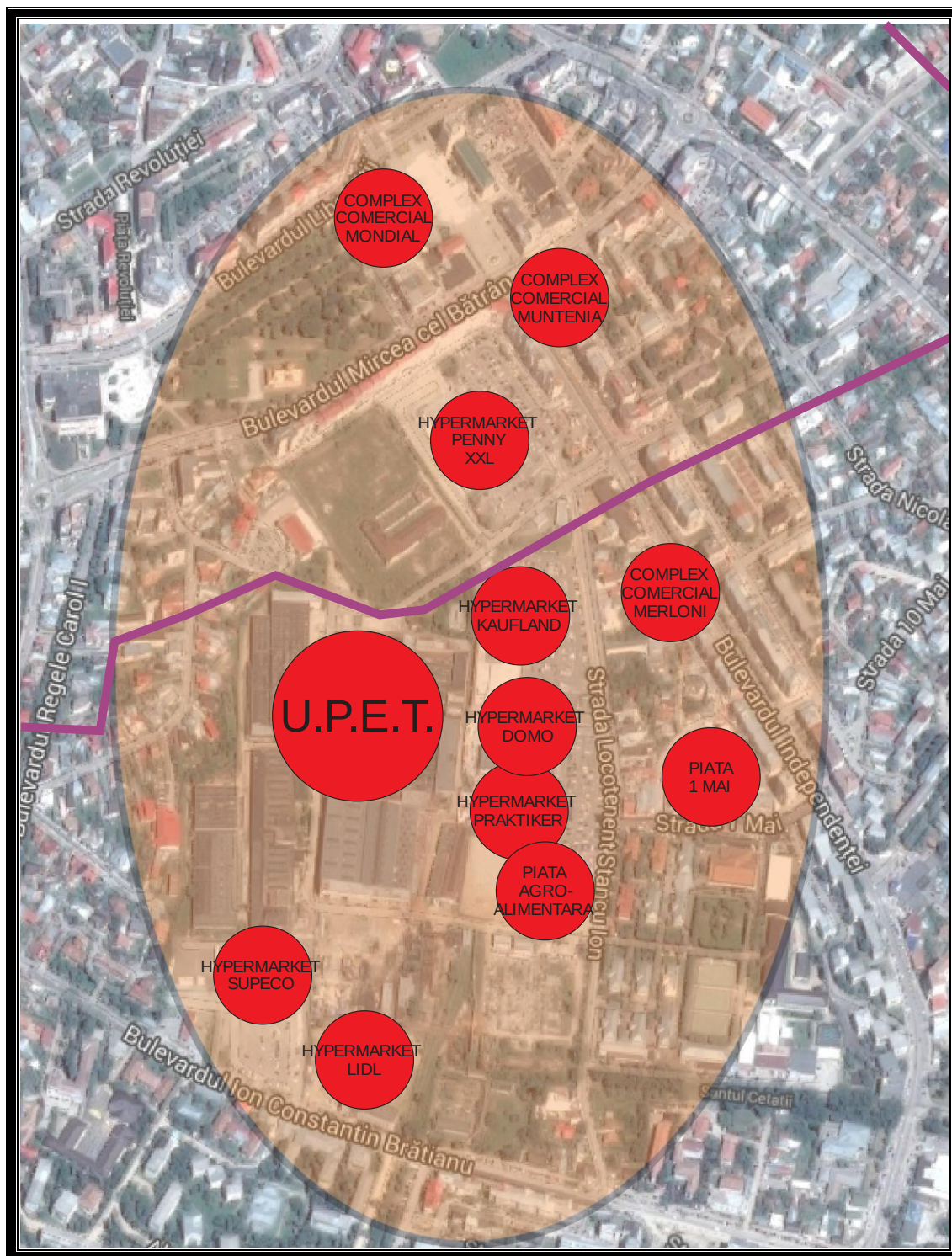
Se observă faptul că în zilele lucrătoare, dar și în zilele de weekend cu precădere sâmbăta până în ora 14:00, traficul rutier este foarte aglomerat în oraș și în zona centrală. Principalele străzi care suferă la acest capitol sunt: Bd. Mircea cel Bătrân, Bd. Libertății, Bd. Independenței, Calea Domnească, Calea Câmpulung, Strada Locotenent Stancu Ion, Str. Poet Grigore Alexandrescu și Str. Maior Brezișeanu Eugen în zona centrală, dar și Bd. Ion Constantin Brătianu, Strada Tudor Vladimirescu, Bd. Eroilor și Bd. Unirii în zona de proximitate a zonei centrale.

▪ Trafic de mărfuri

La nivelul zonei centrale există o multitudine de complexe comerciale și hipermarketuri care sunt generatoare de trafic de mărfuri, după cum urmează:

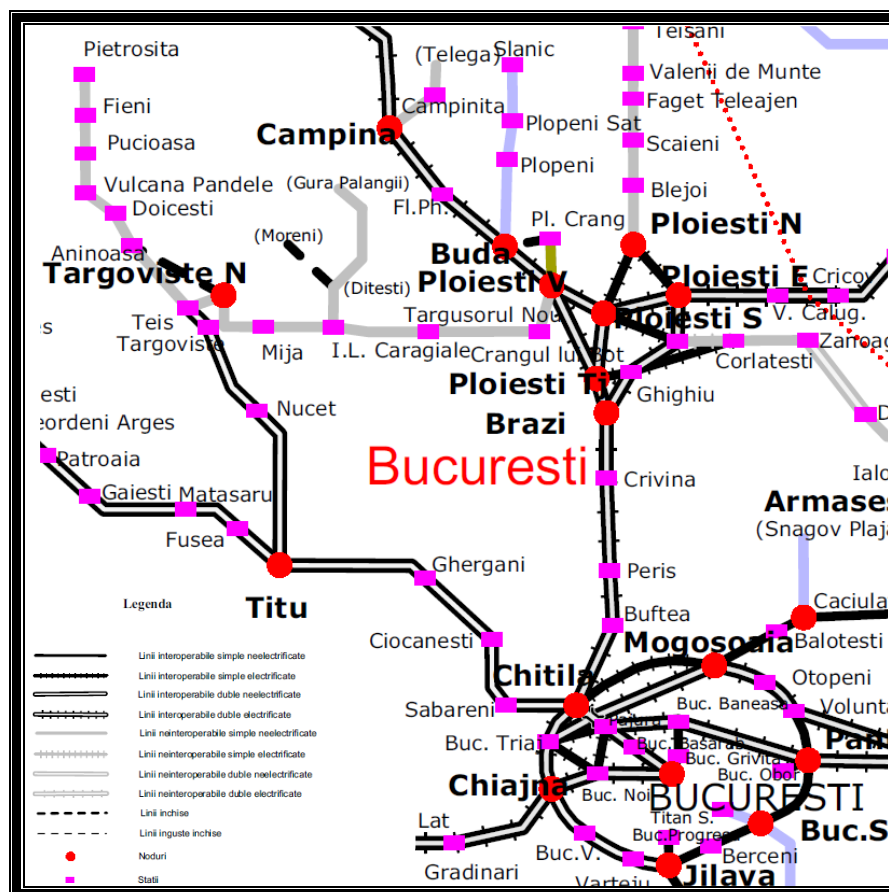
1. Uzina de Utilaj Petrolier și Echipamente Tehnologice U.P.E.T. Târgoviște
2. Complex Comercial Mondial
3. Complex Comercial Muntenia
4. Complex Comercial Merloni
5. Hipermarket Penny-XXL
6. Hipermarket Kaufland
7. Hipermarket Domo
8. Hipermarket Praktiker
9. Hipermarket Supeco
10. Hipermarket Lidl
11. Piața Agro-Alimentară 1 Mai
12. Piața Agro-Alimentară

Traficul de mărfuri astfel rezultat trebuie organizat sub forma unui masterplan, deoarece arterele existente, care sunt folosite în prezent, pot fi suprasolicitate: Bd. Mircea cel Bătrân, Bd. Independenței, Bd. Libertății, Str. Stancu Ion, Str. Arsenalului.



Schemă: Complexele comerciale amplasate în limita zonei centrale, generatoare de trafic

Din perspectiva traficului de mărfuri pe cale ferată, municipiul Târgoviște funcționează în prezent drept gară terminus, deoarece căile ferate folosite pentru transportul mărfuri către Pietroșița și Ploiești au fost dezafectate.



Schemă: Rețeaua feroviară C.F.R. sursă: www.cfr.ro

După cum se poate observa din schema de mai sus, rețeaua de cale ferată care conectează municipiul Târgoviște de Pietroșița și de municipiul Ploiești sunt, în prezent, linii neinteroperabile simple neelectrificate.

▪ Infrastructura de transport

Transportul rutier

La nivel național și al județului Dâmbovița, municipiul Târgoviște prezintă legături rutiere astfel:

- Prin intermediul Drumului Național DN71 se asigură legătura cu Municipiul București. Acest drum național traversează partea de est a municipiului Târgoviște și îl străbate pe direcția sud-est – nord-vest, continuând mai departe cu orașul Pucioasa, municipiul Moroeni (județul Dâmbovița) și orașul Sinaia (județul Prahova), urmând ca prin intermediul Drumului European E60, respectiv Drumului Național DN1, să se asigure legătura cu municipiul Brașov. DN71 București – Chitila – Tărtășești – Răcari – Târgoviște – Pucioasa – Fieni – Sinaia, drum care pornește la Bâldana din vechiul drum al Piteștilor (DN 7). Drumul traversează orașul pe direcția SE-NV pe o lungime de cca 5km și trece peste râul Ialomița spre comuna Aninoasa. Acest drum constituie diametrul semicercului de dezvoltare a orașului.
- Prin intermediul Drumului Național DN72 se asigură legătura cu Municipiul Ploiești. Acest drum național traversează partea de nord a municipiului Târgoviște și îl străbate pe direcția est – sud-vest, continuând până în orașul Găești (județul Dâmbovița).



- DN72 Ploiești – I. L. Caragiale – Răzvad – Târgoviște – Ulmi – Găești. Drumul traversează orașul pe direcția NE-SV, pe o lungime de cca 6 km, după ce trece râul Ialomița dinspre comuna Răzvad. Acest drum constituie una dintre razele semicercului de dezvoltare a orașului (prin tronsonul îndreptat în direcția Găești).
- DN72A Târgoviște – Dragomirești – Malu cu Flori – Câmpulung. Drumul trece prin oraș pe direcția E-V, pe o lungime de cca 5 km; acest drum constituie una dintre razele semicercului de dezvoltare a orașului.
- Prin intermediul Autostrăzii A1 se asigură legătura cu municipiul Pitești (județul Argeș), trecând prin orașul Găești.
- Prin intermediul Drumului Județean DJ720 se asigură legătura cu Municipiul Moreni (județul Dâmbovița).
- DJ711 Târgoviște – Ulmi – Lazuri – Comișani – Bilciurești – DN 1A (fragment din vechiul drum de pe malul drept al râului Ialomița spre București). Drumul trece prin oraș pe direcția SE-NV pe o lungime de cca 1 km.
- DJ712 Târgoviște – Teiș – Șotânga – Pucioasa, fragment din vechiul drum de pe malul drept al râului Ialomița. Drumul trece prin oraș pe direcția SE-NV, pe o lungime de cca 2,5 km. Acest drum este o continuare a diametrului semicercului de dezvoltare a orașului.

În privința rețelei feroviare naționale, municipiul Târgoviște este deservit de o singură gară care funcționează drept gară terminus, din cauza faptului că liniile Târgoviște – Mija - I. L. Caragiale – Ploiești și Târgoviște – Doicești – Vulcana Pandle – Pucioasa – Fieni – Pietroșița sunt linii neinteroperabile simple neelectrificate și sunt închise. Drept urmare, stațiile de cale ferată Romlux, halta Teiș și Gara Târgoviște Nord au fost închise, iar în prezent sunt neutilizate. Singura rută prin care se poate ajunge la Ploiești prin intermediul transportului pe cale ferată este prin stația București Nord.

Transportul în comun local

La nivelul municipiului Târgoviște, serviciul de transport public de persoane este asigurat de către Asociația Investitorilor Transport Târgoviște S.R.L.

Scurt istoric⁴

- Anii '60 au marcat începutul timid al activității de transport public în Târgoviște, cursele efectuându-se cu 2 autobuze marca TV pe doar câteva trasee. În anul 1965 existau deja 13 autobuze pe traseele din interiorul orașului.
- Începând cu 1969-1970, transportul public devine o activitate de sine stătătoare prin înființarea Întreprinderii Județene de Transport Local (I.J.T.L.) ce efectua activități de transport călători în Târgoviște și în comunele limitrofe.
- În acest scop au fost stabilite 26 trasee, parcul auto includea 80-90 mijloace de transport în comun, iar numărul total de personal era de cca. 400 angajați. În perioada 1990-1997, transportul public de călători a făcut parte din Regia Autonomă de Transport Local (R.A.T.L.). Anul 1997 este anul în care pe baza H.G. 30/1997 a fost înființată S.C. Transport Public S.A.
- În anul 2005, S.C. Transport Public S.A. a devenit societate de transport călători în parteneriat public-privat.
- În anul 2009, S.C. A.I.T.T. S.R.L. a preluat activitatea de transport local în Municipiul Târgoviște, realizându-se modernizarea parcului de vehicule și schimbarea

⁴ www.aitt.ro – website Asociația Investitorilor Transport Târgoviște



orarului de transport public local, în vederea îmbunătățirii serviciului de transport oferit publicului călător.

Conform viziunii asociației, un transport public de calitate este serviciul pentru care un cetățean a plătit, este mulțumit că nu a pierdut timp, nu a avut evenimente neplăcute, nu a avut riscuri pentru sănătatea sau bunurile sale, a ajuns unde a dorit, iar prestarea serviciului de transport nu a avut ca efect poluarea mediului înconjurător. Obiectivul țintă al A.I.T.T. este atingerea și menținerea unei reputații ridicate prin calitatea serviciului efectuat și prin îmbunătățirea continuă a performanțelor în domeniul transportului public de persoane.

Pentru respectarea obiectivelor, A.I.T.T. urmărește implementarea de programe în urma cărora să se realizeze:

- înființarea a 3 autogări în punctele de intrare în municipiul Târgoviște;
- înființarea de noi puncte de dispecerat;
- crearea unei stații intermodale (zona Șoseaua Găești);
- modernizarea parcului de vehicule de transport prin achiziționarea unor autobuze electrice;
- repunerea în funcțiune a transportului cu troleibuze;
- punerea în funcțiune a unei flote de taxiuri electrice;
- punerea în funcțiune a unor stații de încărcare a vehiculelor electrice;
- implementarea sistemului de e-ticketing;
- dotarea stațiilor de autobuz și a parcarilor concesionate cu sisteme de supraveghere video.
- îmbunătățirea culoarelor de transport prin stabilirea unor străzi cu sens unic pentru descongestionarea traficului;
- Introducerea de noi trasee de transport public local.

Pentru desfășurarea transportului public local, A.I.T.T. utilizează în prezent 28 de autobuze și 12 microbuze.

Lista traseelor A.I.T.T.

Trasee principale

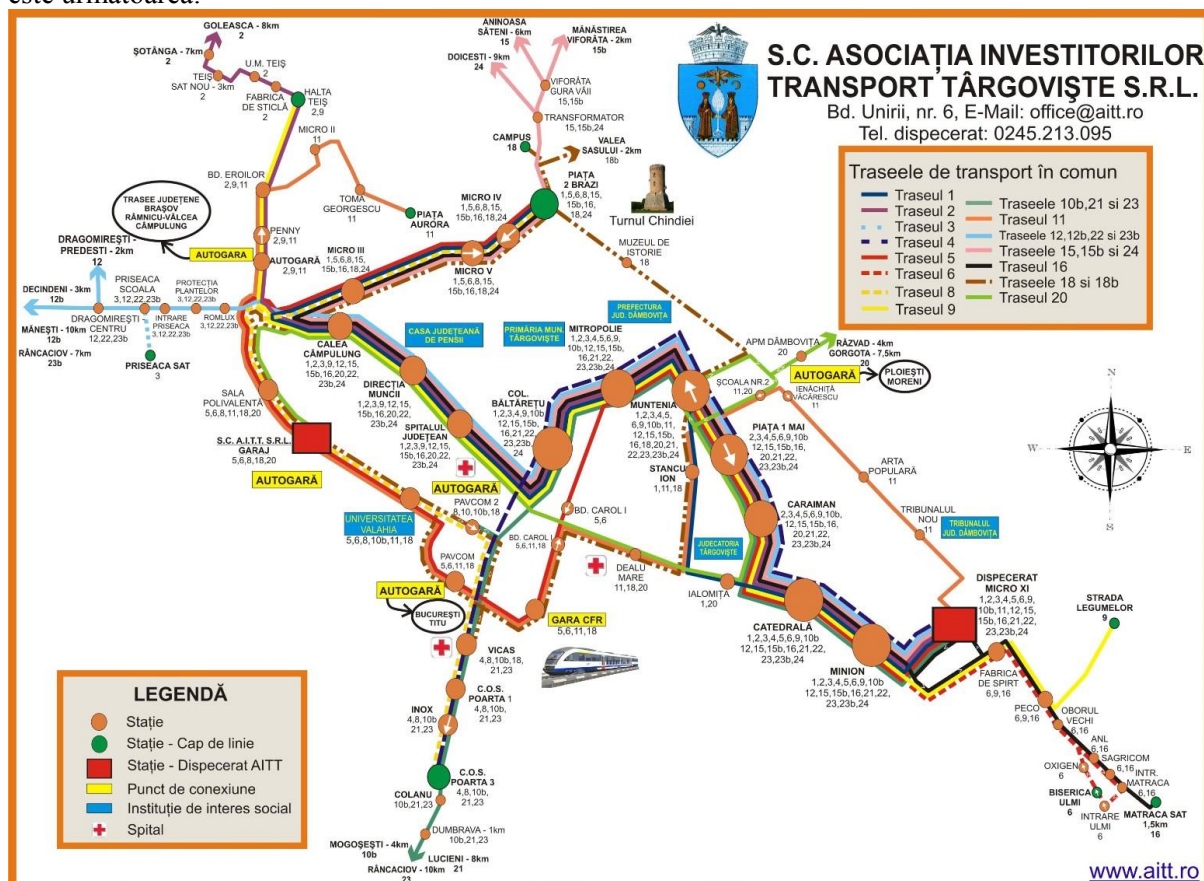
Nr. Crt.	Traseul	Ruta
1.	1	Micro XI - Minion – Catedrala - Ialomița - Stancu Ion - Muntenia - Mitropolie - Col. Băltărețu – Spital - Direcția Muncii - Calea Câmpulung - Micro 3 - Micro 5 - Piața 2 Brazi
2.	2	Micro XI- Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Spital – Direcția Muncii - Calea Câmpulung – Autogara - Halta Teiș - Fabrica de Sticlă - U.M. Teiș
3.	3	Priseaca Sat - Priseaca Școală - Priseaca - Protecția Plantelor – Romlux – Polivalenta - Garaj - Univ. Valahia – Pavcom – Gara - Bd. Carol I- Spital - Dir. Muncii - Calea Câmpulung – Romlux - Protecția Plantelor - Priseaca - Priseaca Școală - Priseaca Sat
4.	4	Micro XI – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia - Mitropolie - Col. Băltărețu – Vicas - Cos P1- Inox - Cos P3
5.	5	Micro XI- Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia - Mitropolie - Bd. Carol 1 – Gara - Pavcom - Univ. Valahia - Garaj – Polivalenta - Micro 3 - Micro 5 - Piața 2 Brazi
6.	6	Micro XI- Fabrica de Spirt – Peco - Oborul Vechi - ANL - Intr. Matraca - Intr. Ulmi – Biserica Ulmi
7.	7	Micro XI- Minion – Catedrala – Ialomița - Dealu Mare – Vicas - Cos PI-Inox - Cos P3
8.	8	Piața 2 Brazi - Micro 4- Micro 3- Polivalenta - Garaj - Univ. Valahia – Pavcom – Vicas - Cos P1-Inox - Cos P3



Nr. Crt.	Traseul	Ruta
9.	9	Halta Teiș - Micro 2- Autogara - Calea Campulung - Dir. Muncii - Spital - Col Bălărețu – Mitropolie - Piața 1 Mai – Caraiman - Catedrala - Minion - Fabrica de Spirt - Peco - Str. Legumelor.
10.	10	Micro XI - Minion - Catedrala - Caraiman - Muntenia - Mitropolie - Bd. Carol I Gara - Pavcom - Vicas - Cos P1-Inox- Cos P3- Colanu
11.	11	Micro XI- Tribunalul Nou - Arta Populara - I.. Văcărescu - Valahia (sau Mitropolie) Bd. Carol I - Gara – Pavcom - Univ. Valahia - Garaj – Polivalenta – Autogara - Toma Georgescu – Piața Aurora.
12.	13	Micro XI- Minion – Catedrala - Caraiman - Muntenia - Mitropolie – Policlinica – Distrigaz - Campulung - Romlux - SARO
13.	14	Piața 2 Brazi - Micro IV - Micro III - Polivalenta – Garaj - Univ. Valahia – Pavcom – Dealu Mare - Caraiman - I. Văcărescu - APM
14.	16	Micro XI- Fabrica de spirt – Peco - Oborul Vechi – ANL - Intr. Matraca - Sat Matraca
15.	18	Campus - Piața 2 Brazi - Micro 4- Micro 3- Polivalenta - Garaj - Univ. Valahia Pavcom - Vicas

Tabel: Lista traseelor operate de A.I.T.T.

Conform informațiilor publicate pe website-ul asociației, harta traseelor operate de A.I.T.T. este următoarea:

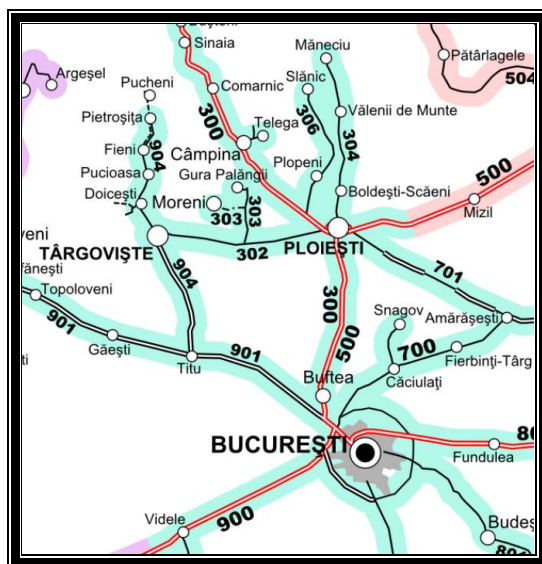


Schemă: Harta traseelor operate de A.I.T.T.

Transportul în comun pe căi ferate

Teritoriul municipiului Târgoviște era conectat la nivelul anului 2010 prin intermediul magistralei 904 de localitatea Pietroșița în partea de nord (direcția Târgoviște – Doicești – Pucioasa – Fieni – Pietroșița - Pucheni), prin intermediul magistralei 302 de municipiul Ploiești în partea de est (direcția Târgoviște – Mija - I. L. Caragiale – Ploiești) și prin intermediul magistrelor 904 și 901 de București (direcția Târgoviște-Titu-București).

Conform datelor aferente anului 2015, municipiul Târgoviște este conectat doar de orașul Titu și municipiul București prin intermediul magistrelor 904 (Târgoviște-Titu) și 901 (Titu-București).



Schema: Conexiune căi ferate Târgoviște - sursă: www.cfrcalatori.ro

În privința gărilor, municipiul Târgoviște este deservit de o singură astfel de unitate care funcționează drept gară terminus, din cauza faptului că liniile Târgoviște – Mija - I. L. Caragiale – Ploiești și Târgoviște – Doicești – Pucioasa – Fieni – Pietroșița - Pucheni sunt linii neinteroperabile simple neelectrificate și sunt închise. Drept urmare, stațiile de cale ferată Romlux, halta Teiș și Gara Târgoviște Nord au fost închise, iar în prezent sunt neutilizate. Singura rută prin care se poate ajunge la Ploiești prin intermediul transportului pe cale ferată este prin stația București Nord.

În prezent, în gara Târgoviște opresc zilnic în medie 27 de trenuri.

Sosiri - plecări Târgoviște în Februarie 2015

R	Tren	Operator	Din directia	Sos	Plc	In directia
R	9102	SNTFC-CFR-CALATORI			03:47	București Nord Gr. A 05:36
IR	1880	SNTFC-CFR-CALATORI			05:15	Titu 05:42
R	9104	SNTFC-CFR-CALATORI			05:32	București Nord Gr. B 07:29
R	9433	SNTFC-CFR-CALATORI	București Nord Gr. A 04:22	06:14		
IR	1882	SNTFC-CFR-CALATORI			06:25	Titu 06:52

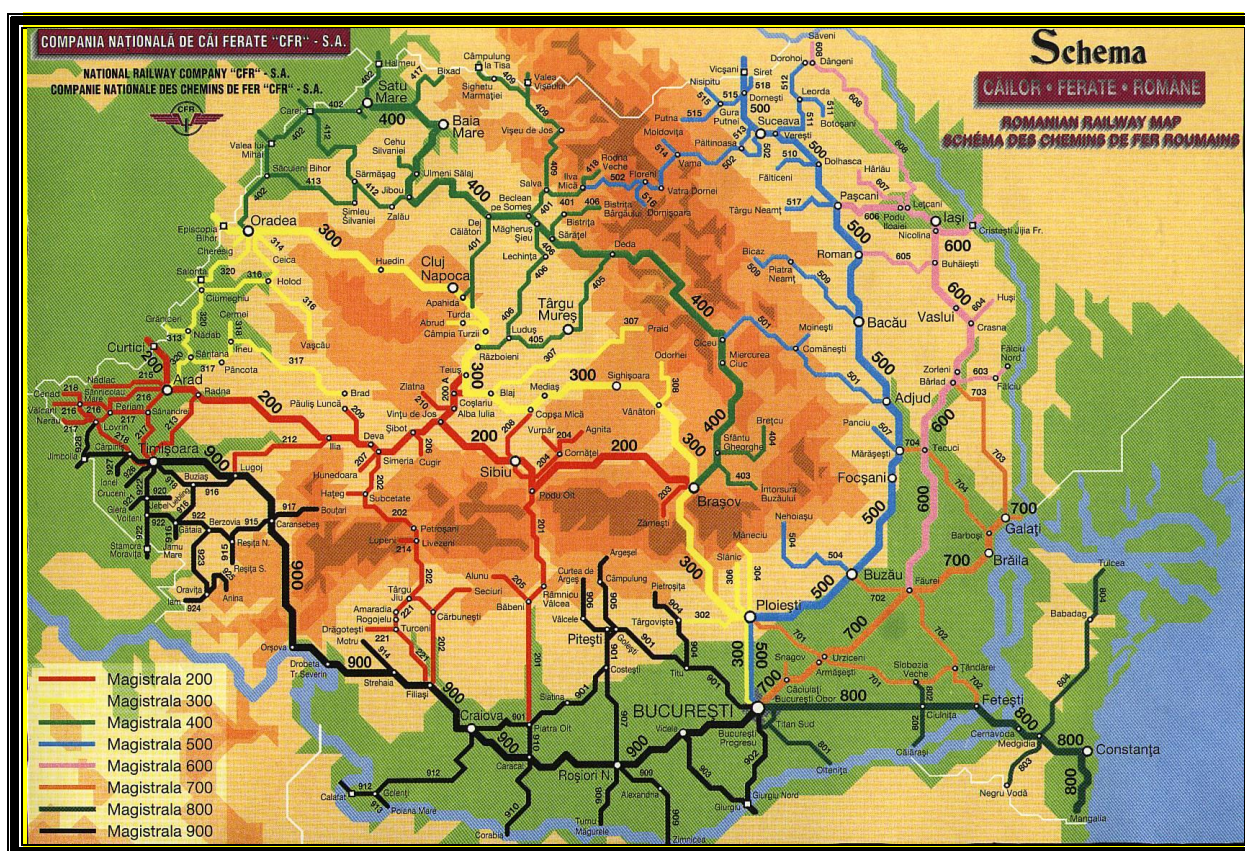


Sosiri - plecări Târgoviște in Februarie 2015

R	9432	SNTFC-CFR-CALATORI			07:03	București Nord Gr. B 09:00
R	9101	SNTFC-CFR-CALATORI	București Nord Gr. A 05:30	07:20		
IR	1881	SNTFC-CFR-CALATORI	Titu 07:12	07:39		
IR	1889	SNTFC-CFR-CALATORI	Titu 08:36	09:03		
R	9434	SNTFC-CFR-CALATORI			09:40	Titu 10:24
IR	1884	SNTFC-CFR-CALATORI			10:25	Titu 10:52
IR	1883	SNTFC-CFR-CALATORI	Titu 10:36	11:03		
R	9435	SNTFC-CFR-CALATORI	Titu 11:00	11:39		
R	9112	SNTFC-CFR-CALATORI			12:00	București Nord Gr. A 13:41
IR	1886	SNTFC-CFR-CALATORI			13:25	Titu 13:52
R	9437	SNTFC-CFR-CALATORI	București Nord Gr. A 12:30	14:36		
R	9106	SNTFC-CFR-CALATORI			14:56	București Nord Gr. B 16:53
IR	1885	SNTFC-CFR-CALATORI	Titu 14:36	15:03		
R	9109	SNTFC-CFR-CALATORI	București Nord Gr. A 14:06	16:23		
R	9108	SNTFC-CFR-CALATORI			16:42	București Nord Gr. A 18:31
R	9103	SNTFC-CFR-CALATORI	București Nord Gr. A 14:40	16:51		
IR	1888	SNTFC-CFR-CALATORI			17:25	Titu 17:52
R	9105	SNTFC-CFR-CALATORI	București Nord Gr. B 16:35	18:45		

Sosiri - plecări Târgoviște în Februarie 2015						
IR	1887	SNTFC-CFR-CALATORI	Titu 18:36	19:03		
R	9436	SNTFC-CFR-CALATORI			19:40	Titu 20:24
R	9107	SNTFC-CFR-CALATORI	București Nord Gr. A 19:33	21:40		
R	9441	SNTFC-CFR-CALATORI	Titu 21:45	22:29		

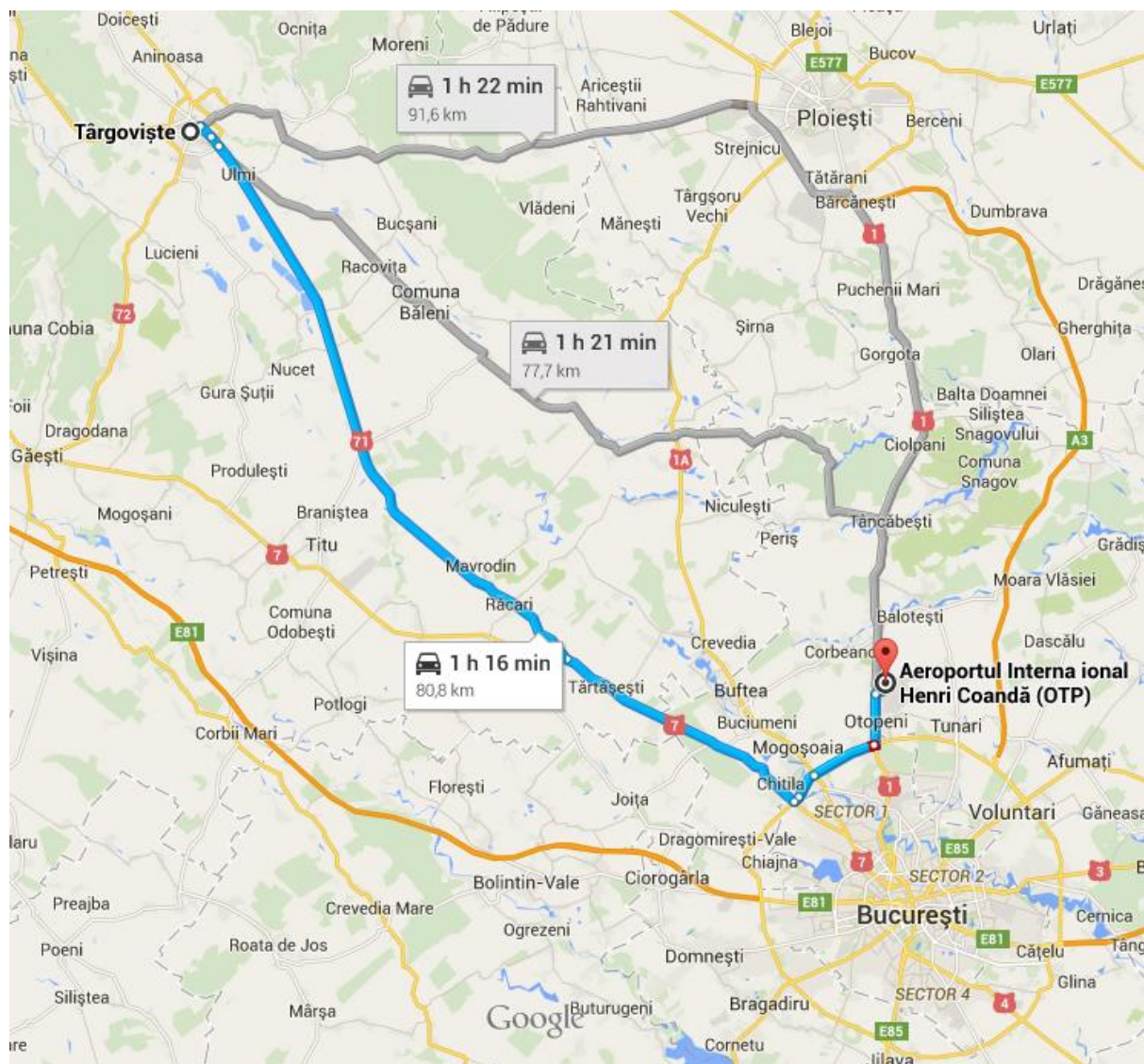
Tabel: Plecări și sosiri Târgoviște sursă: <http://www.cfrcalatori.ro/>



Schema: Căile ferate din România - sursa: http://trainz.uv.ro/maps/cfr/images/harta_cfr.jpg

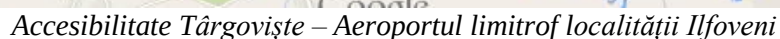
Transportul aerian

La nivelul municipiului Târgoviște nu putem vorbi de o conectivitate privind transportul aerian, deoarece nu există un aeroport care să susțină această conectivitate. În prezent, marea majoritate a locuitorilor din municipiul Târgoviște utilizează Aeroportul Internațional „Henri Coandă” din București, fiind singurul aeroport funcțional care se află pe izocrona de 2 ore a municipiul Târgoviște. Acesta se află la o distanță de aproximativ 80 km și aproximativ 1h:20' de deplasare cu autovehiculul personal.



Opțiuni traseu accesibilitate Târgoviște - Aeroportul Internațional „Henri Coandă” București

La nivelul județului există un aerodrom care este folosit de către avioanele folosite în agricultură. Acesta se află la o distanță de aproximativ 20 km și aproximativ 25 minute deplasare cu autovehiculul personal.



Intervalele orare în care fluxul traficului este maxim pe trasa stradală, adică dimineața între

orele 7.40 și 8.15 după care începând cu ora 10.00 crescând treptat spre ora 12.00 cu atingerea intensității din orele diminetii în intervalul orar 15.00 la 17.00, favorizează apariția (în zone particulare precum cele menționate anterior) unei cereri suplimentare față de locurile de parcare disponibile. Sunt două tipuri de zone critice identificate:

- Zone critice care depind de programul zilelor lucrătoare (și ating capacitatea maximă în orele de vârf ale zilelor de lucru)
- Zone critice care depind de elemente particulare calendaristice care ating capacitatea maximă în preajma weekendurilor, evenimentelor culturale importante, în ajunul sărbătorilor religioase, etc.

În zona centrală se identifică o serie de spații cu potențial unde se pot construi parcuri subterane pentru a prelua din încărcarea autovehiculelor care aglomerează zona centrală.

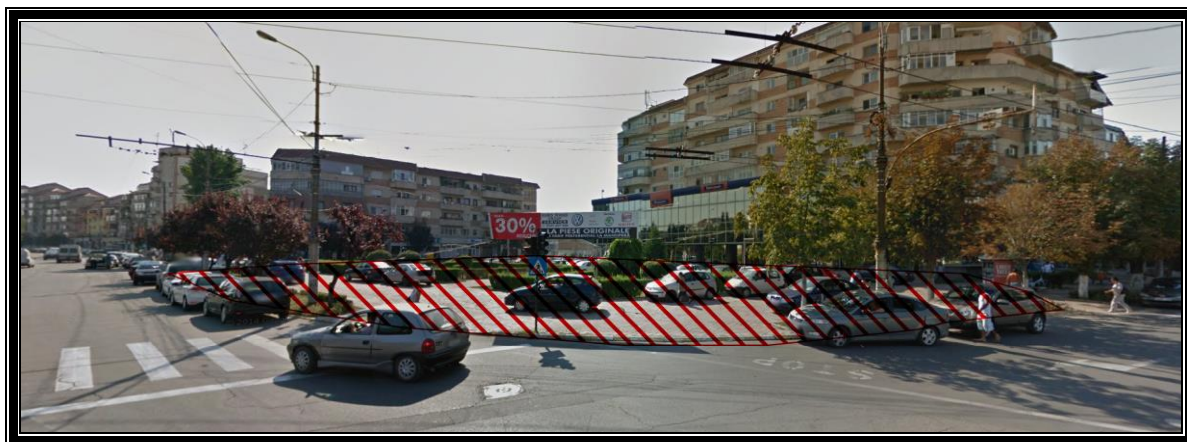
Primul dintre aceste spații poate fi scuarul din dreptul băncii Bancpost de pe Bd. Mircea Cel Bătrân, o zonă cu foarte mare potențial de a găzdui o parcare subterană, deoarece reprezintă punctul de acces dinspre gară și dinspre partea de vest a orașului în zona de centru. Această construcție poate reprezenta avantaj și din punct de vedere al spațiului public, spațiul de deasupra parcurii subterane putând fi amenajat astfel încât să se creeze conexiunea cu Parcul Mitropoliei la nord de Bd. Mircea cel Bătrân.



Schemă: Exemplul nr. 1 parcare subterană în zona centrală - vizavi de Bancpost



Schemă: Exemplul parcare subterană în zona centrală - vizavi de Bancpost

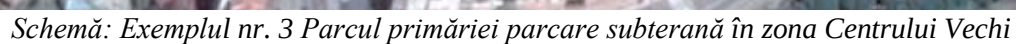
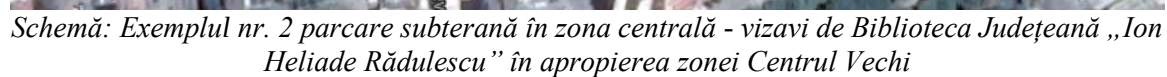


Schemă: Exemplul nr. 1 parcare subterană în zona centrală - vizavi de Bancpost

Un alt amplasament cu potențial pentru construirea unei parări subterane poate fi terenul situat în vecinătatea limitei zonei centrale istorice și a Bibliotecii Județene „Ion Heliade Rădulescu”, anexat sediului BRD. Acest amplasament este oportun unei astfel de construcții, deoarece poate oferi spațiile necesare parării autovehiculelor localnicilor care aleg să își petreacă timpul liber în Centrul Vechi, în special pe timp de seară sau în weekend, când parările existente amenajate sunt insuficiente.



Schemă: Exemplul nr. 2 parcare subterană în zona centrală - vizavi de Biblioteca Județeană „Ion Heliade Rădulescu” în apropierea zonei Centrul Vechi





Schemă: Exemplul nr. 3 Parcul primăriei parcare subterană în zona Centrului Vechi

Un al treilea amplasament cu foarte mare potențial în construirea unei parări subterane îl poate reprezenta parcul din fața sediului Primăriei Municipiului Târgoviște.

Prin suprapunerea celor două amplasamente din zona Centrului Istoric, se poate extinde spațiul public și dala urbană dedicată pietonului, urmând ca aceasta să cuprindă actualele spații de parcare amenajate la sol. Spațiul astfel rezultat este expresia dorinței redării către pieton a spațiului public. O posibilă schemă de ansamblu poate fi următoarea:



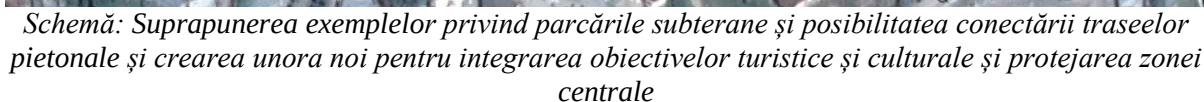
Schemă: Împreunarea exemplelor privind extinderea spațiului public în zona Centrului Istoric prin reorganizarea spațiilor de parcare și construirea de parcaje subterane de dimensiuni medii

Un alt amplasament cu potențial pentru construirea unei parări subterane îl poate reprezenta Piața Tricolorului, platoul mare. Acest amplasament poate fi conectat cu parcare supraaterană din fața fostului Cinematograf Independența, putând fi extins spațiul public dincolo de piața tricolorului și se poate întări legătura cu Parcul Mitropoliei.



Schemă: Exemplul nr. 4 Piața Tricolorului și spațiul din fața fostului Cinematograf Independența

Prin suprapunerea posibilităților de a construi parările subterane, se va ajunge la prelungirea spațiilor pietonale, a pistelor pentru biciclete și a traseelor de promenadă, făcând legătură puternică între spațiile pietonale existente și cele propuse, creându-se legătura între Curtea Domnească și obiectivele turistice și culturale, devenind astfel un sistem integrat și coerent la nivelul municipiului. Aceste potențiale inițiative au un impact pozitiv enorm și efect în creșterea calității vieții, locuirii și în protecția zonei centrale și a obiectivelor istorice și turistice.





Parcul Chindia a fost amenajat în anul 1970, pe lunca râului Ialomița, pe locul fostei Grădini Domnești. În parc mai funcționa lacul de agrement cât și gradina de vară, cu cinematograf și scenă pentru spectacole, care în prezent va fi amenajată ca Teatru de Copii Mihai Popescu.

Fosta baza de agrement “Crizantema” în suprafață de 22 ha avea un caracter sezonier (de vară), fiind amplasată în apropierea râului Ialomița și cuprindea o serie de amenajări și dotări pentru sport și recreere cum ar fi: un bazin olimpic (30 x 25 m) descoperit, un bazin de sărituri de la trambulină (20 x 20 m) descoperit, 3 bazine de înot pentru copii, un teren de tenis pe zgură cu tribună, 3 terenuri de tenis pe zgură, 2 terenuri handbal, baschet, volei - parțial amenajate; 2 plaje cu nisip și gazon, parc cu zone verzi amenajate, terenuri de fotbal pe zgură și iarbă cu tribună, un strand și un lac de agrement natural, spații comerciale și discotecă pentru închiriere, pe perioada verii și o parcare pentru autoturisme.

Spațiile comerciale și o parte importantă din dotarea Bazei de agrement se află într-o situație dezastruoasă cauzată de slaba îngrijire și lipsa de fonduri necesare în acest sens.

Terasa râului Ialomița ar putea deveni un loc recreere și odihnă pentru locuitorii orașului Târgoviște, prin amenajarea unei zone a râului în intravilanul municipiului Târgoviște, prin plantări de arbori și arbuști și cultură ierboasă.

Gradina Zoologică amplasată în parcul Chindia este amplasată pe locul unde în 1583, domnitorul Petru Cercel a amenajat primul colț zoologic din țară. Pe o suprafață de 3 ha sunt găzduite peste 100 de specii de animale de pe toate continentele.

Aflat în centrul municipiului, parcul Mitropoliei este împrejmuit de cele două importante artere ale orașului - Bvd. Libertății și Bvd. Mircea cel Bătrân (fosta Prieteniei). Unul dintre cele mai romantice locuri de întâlnire, parcul găzduiește bustul lui Tudor Vladimirescu, conducătorul Revoluției de la 1821 și asasinat de eteriști la 27 mai 1821, chiar pe amplasamentul actualului parc, în fața Mitropoliei.

De asemenea, găsim aici și bustul maicii Smara, pe numele ei întreg Smaranda Gheorghiu (1857-1944), cea care a însemnat o prezență prelungită în perioada interbelică în domeniul literaturii pentru copii și tineret, îndreptată îndeosebi spre latura educativă a acestei literaturi.

Cel mai interesant punct de atracție îl reprezintă Mitropolia, una dintre cele mai mari și mai frumoase biserici ale cetății de scaun. Mutată la Târgoviște de Radu cel Mare, la cererea patriarhului Nifon, biserica era zidită după modelul Sf. Sofii. Dărmată la 1889 și înlocuită cu cea actuală, noua Mitropolia a fost ridicată după planurile arhitectului francez Lecomte du Nouy.

Baza sportivă a municipiului Târgoviște este alcătuită dintr-o sală polivalentă, cu o capacitate de 2.500 de locuri, destinată competițiilor locale, naționale și internaționale și un stadion.

Obiective:

- Promovarea sportului de performanță;
- Sportul pentru toți ;
- Întreținerea și dezvoltarea bazei materiale.

Situația bazelor sportive existente în Municipiul Târgoviște este următoarea:

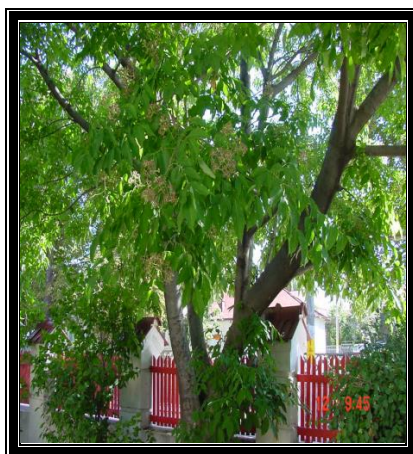
- Stadion Municipal Eugen Popescu cu piste pentru atletism și teren de fotbal.
- Sala Polivalentă, omologată pentru baschet, handbal, volei.
- Sala Clubului Sportiv Școlar – omologată pt baschet, handbal, minifotbal, volei, sala de lupte și judo.
- Sala de lupte și box a Clubului Sportiv Târgoviște
- Terenuri de tenis de câmp – Chindia
- Panouri de baschet pentru streetball, amplasate în cartiere.
- 12 săli de sport arundate pe lângă școlile și liceele din municipiu, dintre care 2 săli noi.

Cluburi sportive de stat :

- Clubul Sportiv Școlar care cuprinde:
- Clubul Sportiv Târgoviște care cuprinde:
- Clubul Sportiv Oțelul, cu secții de box și judo.

Nr. crt.	Denumire specie		Adresă	Observații
	Denumire științifică	Denumire populară		
1	<i>Sophora Japonica</i>	Salcâm Japonez	Primăria Târgoviște, Piața Revoluției nr. 4	Mai mare de 100 de ani, Arbore secular, Circumferință 293 cm, Diametru 93 cm
2	<i>Evodia hupehensis</i>	Arboreal de miere	Palatul Copiilor Târgoviște	Unic în Târgoviște
3	<i>Cercis siliquastrum</i>	Arboreal iudei	Colegiul Național Carabella, str. Pârvan Popescu nr. 58	Unic în Târgoviște

Tabel: Specii rare de arbori sau arbori seculari pe raza Municipiului Târgoviște



Evodia Hupehensis - Arborele de miere (Copacul Albinelor) - Palatul Copiilor - Calea Câmpulung
Caracteristici deosebite: unic pe întreg teritoriul municipiului

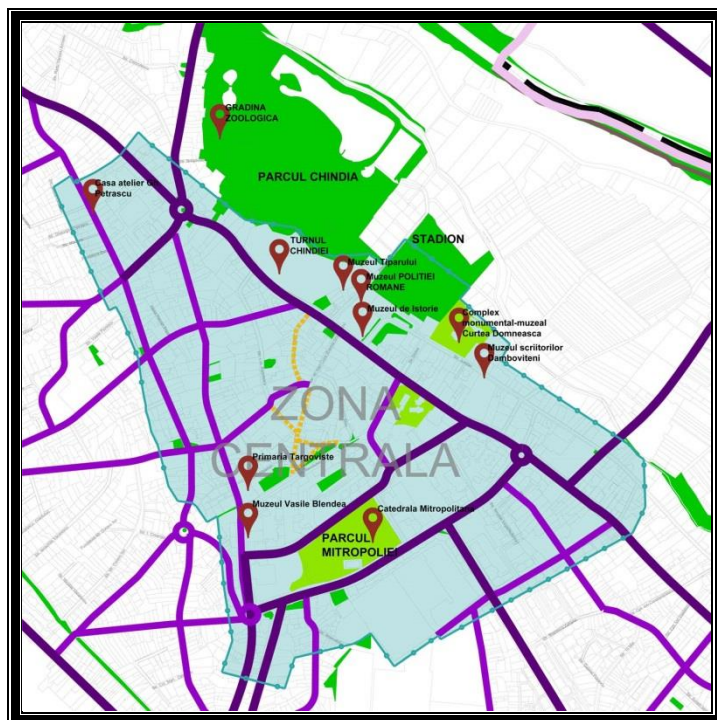
▪ Zona centrală

Zona centrală a municipiului Târgoviște reprezintă zona care generează cel mai ridicat nivel de interes, atât pentru locuitori, cât și pentru localitățile învecinate. Aici se regăsesc funcțiuni complementare (locuire individuală și locuire colectivă, administrație, servicii, recreere, educație, învățământ, sănătate, cultură, culte, turism, comerț și alimentație publică) care generează cantități ridicate de fluxuri de persoane, mărfuri și informație. Pentru a evita supraaglomerarea zonei centrale, sunt necesare proiecte pentru protejarea și descongestionarea acesteia, care să fie susținute de o politică dedicată exclusiv acesteia.

Trebuie menționat faptul că municipiul Târgoviște reprezintă un pol de dezvoltare și de deservire la întreg nivelul județului, drept pentru care trebuie avute în vedere implementarea de proiecte care să aibă impact și efect asupra fluxurilor generate și în momente calendaristice generale și particulare.

Zona centrală, așa cum este identificată în planurile de urbanism realizate anterior prezentului studiu, ocupă o suprafață de aproximativ 95,11 ha și este delimitată de următoarele străzi:

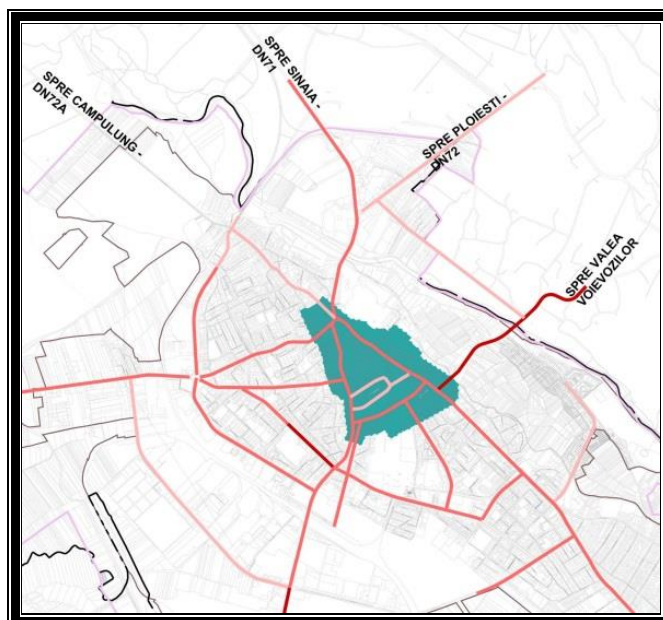
- Str. Maior Brezișeanu Eugen (vest)
- Bd. Mircea cel Bătrân (sud)
- Calea Domneasca (nord și nord-est)



Schemă: Delimitarea zonei centrale

- **Piste pentru biciclisti**

În prezent, pe teritoriul municipiului nu exista piste pentru biciclisti amenajate, dar s-a constatat un numar mare de utilizatori, conform studiilor și masuratorilor din teren. S-au identificat zonele cele mai utilizate de catre biciclisti, acestea reprezentand artere cuprinse între zona centrala și artere principale de penetratie în oras – din localitățile invecinate: Prieseaca, Teiș, Aninoasa, Viforâta, Valea Voievozilor, Răzvad, Ulmi.

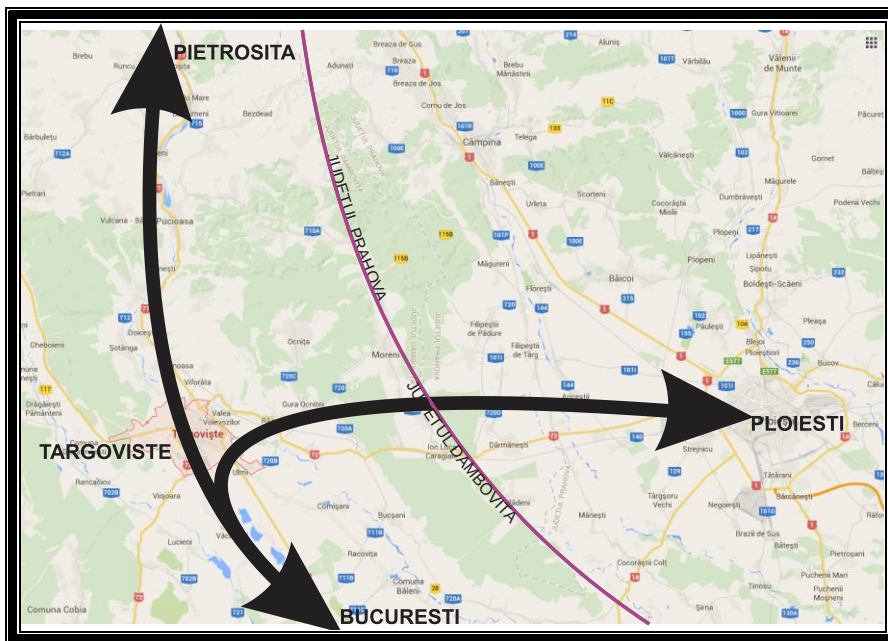


Schema: Nivelul de aglomerarea a arterelor de circulație cu trafic de biciclete

Diagnostic - concluzii

Transport public municipal nu este coroborat cu multi-modalitatea, iar acest lucru afectează mobilitatea în interiorul oraşului. Infrastructura de transport existentă este ineficientă din punct de vedere calitativ şi gabaritic.

Din punct de vedere al transportului de pasageri și mărfuri, este necesară reluarea transportului feroviar de călători pe rute Târgoviște – Ploiești și Târgoviște – Pietroșița, aceste două rute fiind intens utilizate de fluxurile migratorii forței de muncă. Impactul va rezulta în reconectarea județului Dâmbovița cu județul Prahova și, implicit, cu municipiul Ploiești, unul dintre cei 7 poli de creștere la nivel național – centre urbane.



Schemă: Conectivitatea municipiului Târgoviște cu Pietroșița și municipiul Ploiești, județul Prahova

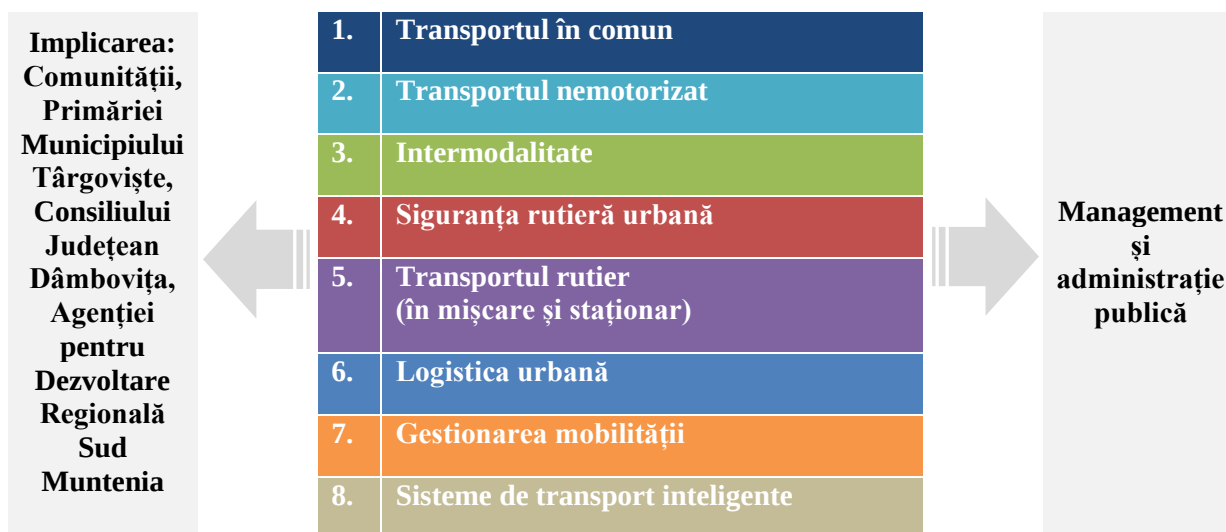
Conectivitatea în teritoriu a municipiului oferă posibilitatea organizării activităților de transport mărfuri – prestare de servicii cu caracter zonal și interzonal.

Faza II: Obiective

Prin **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște** se organizează și se controlează mobilitatea în funcție de nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului, având ca țintă următoarele obiective:

1. **Transportul în comun:** eficientizarea transportului în comun prin furnizarea unei strategii de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun care acoperă infrastructura, materialul rulant și serviciile;
2. **Transportul nemotorizat:** creșterea gradului de deplasare utilizând mijloace de transport nemotorizate prin crearea unei infrastructuri dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită să reducă timpii de deplasare;
3. **Intermodalitatea:** stabilirea zonelor și punctelor care integrează diferitele moduri de transport și identificarea măsurilor menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent;
4. **Siguranța rutieră urbană:** creșterea siguranței rutiere prin prezentarea de acțiuni dedicate îmbunătățirii siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor și pe factorii de risc din zonele urbane respective;
5. **Transportul rutier (în mișcare și staționar):** optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general, realocând spațiul rutier către alte moduri de transport alternative;
6. **Logistica urbană:** îmbunătățirea eficienței logisticii și a serviciilor de livrare de marfă în oraș către zonele logistice;
7. **Gestionarea corectă a mobilității:** facilitarea tranziției către tipare de mobilitate durabile, cu implicarea cetățenilor, angajatorilor, școlilor și a altor actori relevanți în domeniul transporturilor;

8. **Sisteme de transport inteligente:** stabilirea unui sistem integrat pentru toate modurile de transport și servicii de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, prin sprijinirea formulării unei strategii, prin implementarea politicilor și prin monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.



Faza III: Măsuri

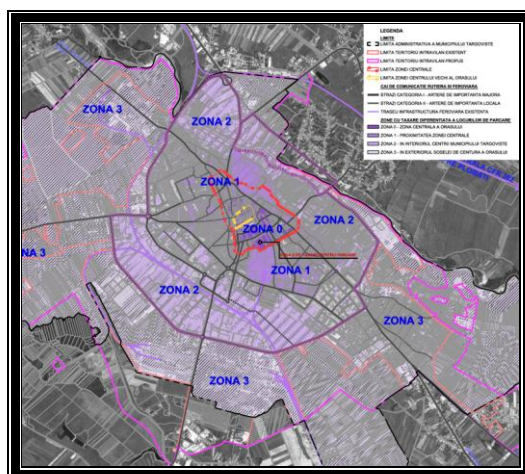
Deplasarea cu mijloacele de transportul în comun reprezintă o soluție încurajată la nivelul Uniunii Europene de a reduce impactul transportului asupra mediului și de a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor, precum și o soluție de utilizare eficientă a resurselor și o atitudine proactivă în spiritul dezvoltării durabile.

Pentru atingerea obiectivelor stabilite, sunt identificate acțiuni și măsuri prezentate în Volumul II aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Municipiul Târgoviște.

Politici privind staționarea autovehiculelor

Taxarea pentru utilizarea infrastructurii rutiere în zona centrală, taxele de mediu sau pentru congestiile de trafic contribuie la diminuarea impactului negativ al transportului asupra sanatații.

Politica privind staționarea autovehiculelor identifică 4 zone supuse taxării diferențiate în cadrul orașului, în funcție de zona de parcare și de timpul de staționare. Se poate observa faptul că zonele cele mai vulnerabile, respectiv Zona 0 (zona Centrului Vechi) și Zona 1 (Zona Centrală) sunt protejate prin introducerea unui sistem de taxare exclusivă pentru zone centrale și ultracentrale.



Schemă: Propunere sistem de taxare diferențiat

Politici privind transportul în comun

1. O primă politică dedicată mobilității este încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun pentru deplasările interorășenești, cu precădere utilizarea autobuzelor și a microbuzelor ca alternativă la transportul cu autovehiculul personal.

Pentru îndeplinirea acestui scop sunt necesare proiecte de creștere a gradului de confort al călătorilor prin:

- a) înnoirea parcului de mijloace de transport în comun;



Situație existentă: Mijloace de transport în comun Târgoviște zona centru – Bd. Independenței



Situație existentă: Mijloace de transport în comun Târgoviște zona centru – Bd. Independenței



Exemplu: Înnoirea mijloacelor de transport în comun

- b) introducerea unor mijloace de transport în comun electrice;



Exemplu: Mijloace de transport în comun ecologice



c) reabilitarea și modernizarea stațiilor de transport în comun;



Situație existentă: Stație autobuz zona centru – Bd. Mircea cel Bătrân



Exemplu: Amenajare stație autobuz China

d) introducerea stațiilor de încărcare a mijloacelor de transport electrice



Stație încărcare autovehicul electric Tennessee, Statele Unite ale Americii

e) implementare sistemului de e-ticketing – folosirea aceluiași bilet pentru utilizarea tuturor tipurilor de mijloace de transport în comun.



Exemplu sistem e-ticketing

2. O a doua politică este politica privind integrarea modurilor de transport pentru o funcționare mai eficientă a transportului public, din care fac parte următoarele programe:

1. Program de intermodalitate cu crearea de condiții de transfer civilizat, confortabil și rapid între diverse moduri de transport prin realizarea unui sistem de puncte complexe de intermodalitate a diverselor parări și stații în sensul de zone bike&ride sau park&ride;

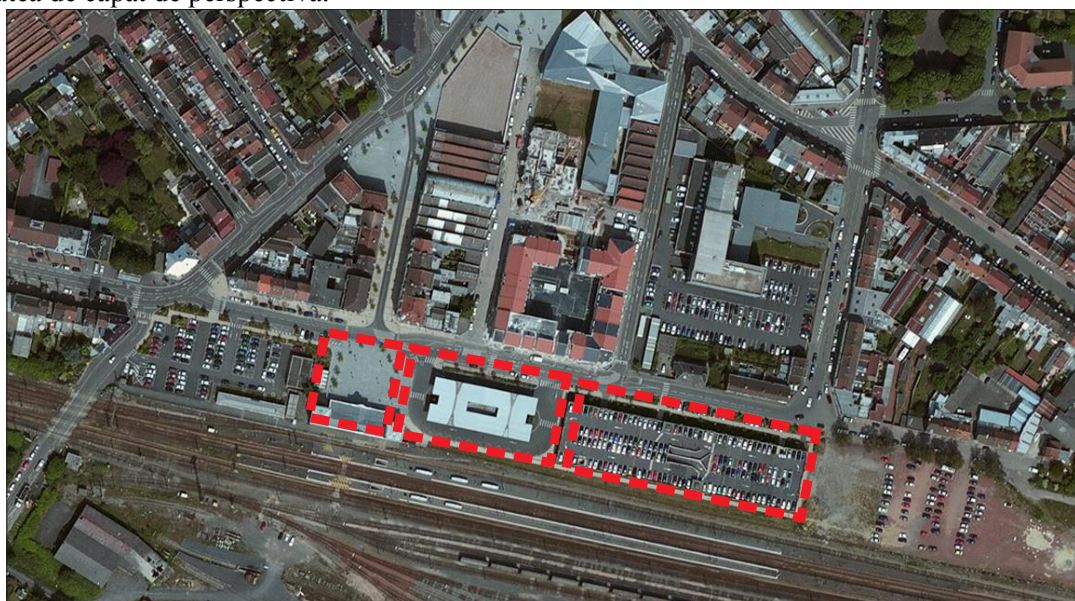
Un exemplu de nod intermodal îl reprezintă gara de sud a orașului Armentières, Franța.

După cum se poate observa mai jos, zona gării era, înainte de implementare, sufocată de trafic și staționări de autovehicule, iar parările ocupau o suprafață foarte mare din respectiva zonă de studiu. Din imaginile de mai jos se observă faptul că spațiile publice aflate în proximitatea gării erau inexistente.



Imagine satelitară: Zona gării Orașul Armentières, Franța, perioada pre-implementare

Prin implementarea proiectului pentru transformarea gării într-un nod intermodal, s-a pus la punct zonificarea spațiilor de parcare, fiind amenajată o parcare supratrană, iar în fața gării a fost amenajat o piață publică cu rol de spațiu de detență. Astfel, la nivel compozițional, gara capătă calitate de capăt de perspectivă.



Imagine satelitară: Zona gării Orașul Armentières, Franța, perioada post-implementare

Terminalul de autobuze se completează cu spațiile pentru biciclete și cu parcare supraterană pentru autovehicule. Crește ponderea spațiilor verzi, a spațiilor pietonale, a utilizării mijloacelor de transport în comun și calitatea spațiului respectiv.



Imagine: Zona gării Orașul Armentières, Franța, perioada post-implementare



Imagine: Zona gării Orașul Armentières, Franța, perioada post-implementare

2. Program de extindere a rețelei de transport public de mare capacitate în legătură cu zonele de locuire și cu zonele principale de activități.

3. Programul „parcări de transfer” pentru crearea unui sistem de parcări **park&ride** în relație cu stațiile de transport public în punctele de intrare în oraș, cu precădere la limita zonei centrale;



Exemplu: Panou informativ sistem park&ride



Exemplu: Sistem park&ride Malaysia



Exemplu: Sistem park&ride Anglia

4. Programul „parcări de transfer” pentru crearea unui sistem de parări **bike&ride** în relație cu stațiile de transport public în punctele de intrare în oraș, cu precădere la limita zonei centrale;



Exemplu: Sistem bike&ride Polonia



Exemplu: Panou informativ sistem bike&ride

3. O a treia politică dedicată mobilității este politica de favorizare a circulației pietonale prin:
1. Programul „Strada – spațiu al cetățeanului” prin micșorarea spațiilor carosabile și prin crearea unor trasee pietonale în zona centrală, cât și în ansamblurile rezidențiale, în zonele comerciale și în de recreere.
4. O altă politică privește încurajarea transportului ecologic prin utilizarea vehiculelor electrice, nepoluante și a modurilor de transport alternative.
5. O serie de politici privind mobilitatea se adresează următoarelor segmente:
- dezvoltarea integrată a transportului pe cale ferată și conectarea județului cu județul Prahova
 - integrarea pentru o funcționare mai bună a transportului public;
 - favorizarea circulației pietonale (inclusiv prin crearea unor rețele pietonale atât la scara orașului, cât și a unor subzone);
 - staționarea autovehiculelor: noduri park&ride, parkinguri majore, staționarea difuză;
 - mobilitatea în zona centrală cu favorizarea pietonilor și a transportului public.



Imagine: Autogara Micraiaon 3 – exemplu de oportunitate pentru amenajarea unui nod intermodal



Imagine: Valea Voievozilor – exemplu de trafic de biciclete

Politici privind zona centrală

Prima dintre politicile privind zona centrală este politica privind staționarea autovehiculelor prin noduri park&ride, parkinguri majore și staționare difuză. Aici putem menționa o serie de programe:

1. Programul pentru crearea unei oferte de parcuri rezidențiale subterane, supraterane sau multietajate pentru degajarea spațiilor publice și a zonelor cu densitate ridicată a locuirii în zona centrală;



Exemplu: Parcuri rezidențiale supraetajate China, Regiunea Shandong

2. Politici de creștere a siguranței pietonilor și a participanților la trafic prin instaurarea restricțiilor de circulație privind viteza de deplasare la 30 km/h (zone 30) cu precădere în preajma zonelor cu densitate ridicată a locuirii și în preajma unităților de învățământ.

Obiectivele implementării acestor zone sunt:

- ✓ Reducerea nivelului obezității printr-un mod de viață activ;
- ✓ Reducerea volumului de autovehicule și a vitezelor de deplasare;
- ✓ Reducerea numărului accidentelor de circulație, a vătămării corporale și a deceselor pentru toți participanții la trafic;
- ✓ Reducerea nivelului emisiilor de dioxid carbon și a nivelului poluării fonice;
- ✓ Creșterea siguranței pietonilor în timpul traversărilor pe trecerea de pietoni;
- ✓ Creșterea calității vieții și a locuirii;
- ✓ Creșterea gradului de utilizare a transporturilor blânde – mers pe jos și cu bicicleta;
- ✓ Creșterea ponderii spațiilor destinate circulațiilor pietonale, cu bicicleta și pentru petrecerea timpului liber;
- ✓ Creșterea siguranței în preajma unităților de învățământ;
- ✓ Creșterea valorii pe piața imobiliară a imobilelor și a afacerilor;
- ✓ Creșterea nivelului de vitalitate al zonelor;
- ✓ Creșterea spiritului comunitar;
- ✓ Crearea unei zone în care pietonii, bicicliștii și conducătorii auto coexistă în condiții de siguranță și confort;
- ✓ Crearea de spații publice sigure și accesibile tuturor, inclusiv persoanelor cu dizabilități.



Exemplu: Indicator Zone 30



Exemplu: Marcaj Zone 30, Germania



Exemplu: Zonă cu program de Zonă 30, Franța

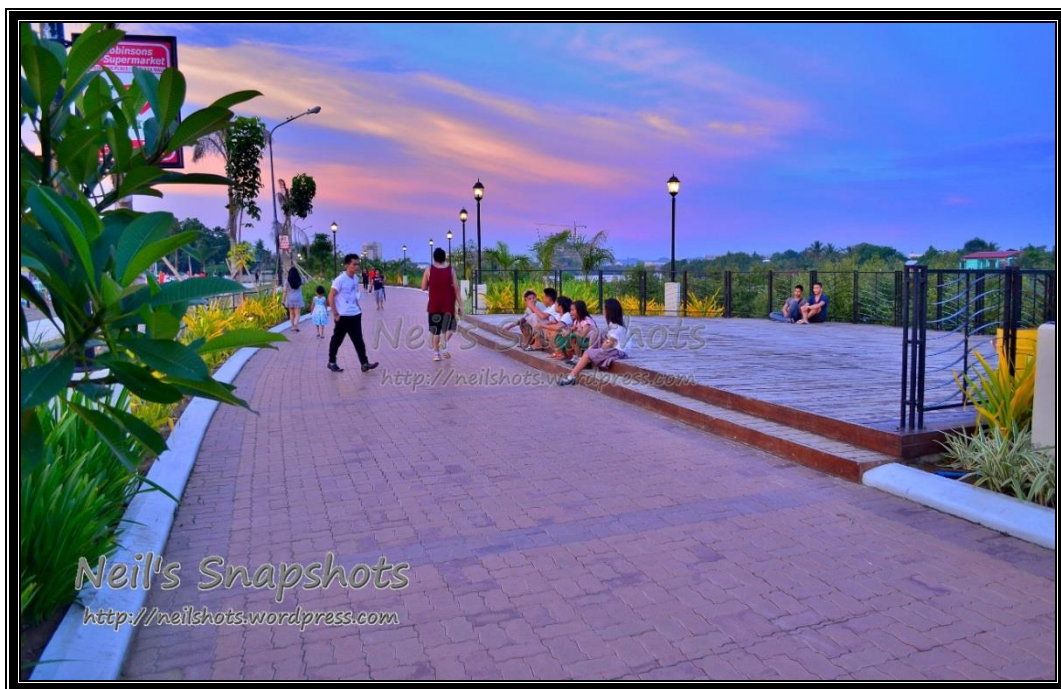
3. Programul de reabilitare și remodelare a mobilității în zona centrală.

Politici privind spațiile publice

Municipiul Târgoviște beneficiază de o prezență naturală extraordinară și care trebuie valorificată și inclusă în viața orașului – râul Ialomița. Malurile acestuia pot fi amenajate și taluzate, astfel încât să poată fi inclus într-un circuit turistic și de promenadă la nivelul întregului oraș. Prezența acestuia în imediata apropiere a Parcului Chindia și a fostei Baze de Agrement „Crizantema” trebuie exploatat și valorificat prin crearea unor piste pietonale care să le conecteze, permițând astfel permeabilizarea zonelor din punct de vedere al spațiilor publice și al zonelor de agrement. Prin amenajarea și includerea râului Ialomița la viața oralului, se poate conecta comuna Răzvad de municipiul Târgoviște.

Politica privind spațiile publice privește crearea de noi spații de agrement, parcuri, grădini și scuaruri. Aici putem menționa o serie de programe:

1. Programul „*Esplanada Ialomița*” - Râul Ialomița poate fi amenajat astfel încât să permită ambarcațiunilor să efectueze transportul persoanelor în scop turistic și de agrement, cu pontoane și centre de închirieri, care să deservească drept zone cu funcțiune mixtă – recreere și agrement, comerț, servicii, alimentație publică;



Exemplu: Amenajare maluri râul Iloilo, Filipine



Exemplu: Amenajare maluri râul Iloilo, Filipine

2. Programul „Ialomița Verde” – Râul Ialomița poate fi amenajat drept parc linear (cu râul Ialomița ca ax structurant) care va uni puncte de agrement de interes la scara orașului, cum ar fi Parcul Chindia și fosta Bază de Agrement „Crizantema”.



Schema: Integrarea râului Ialomița în viața orașului

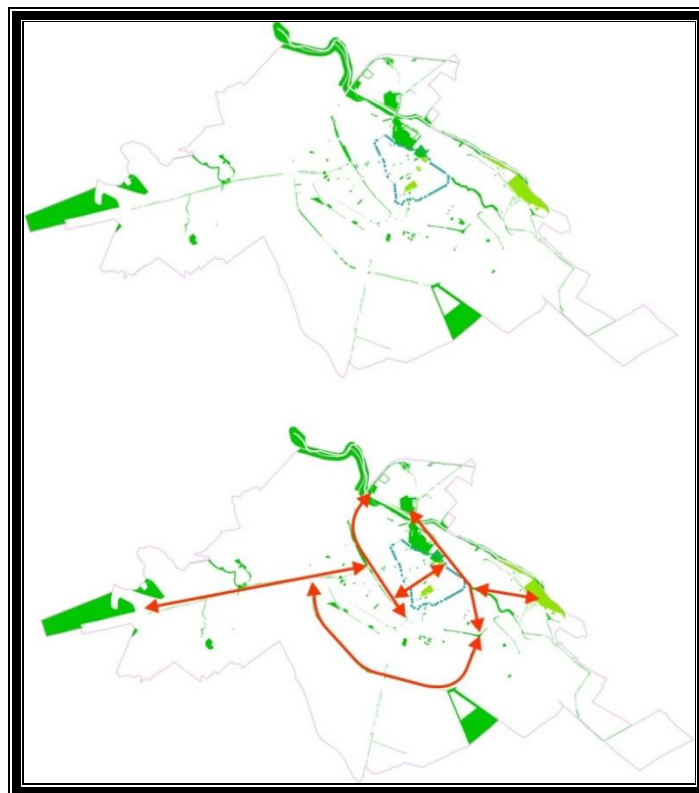
3. Un alt element de valoare de care beneficiază municipiul Târgoviște îl reprezintă **Șanțul Cetății**. Urmele acestuia sunt încă vizibile pe alocuri (de la Halta Teiș și până la intersecția cu strada Colonel Dumitru Băltărețu [1] pe o lungime de aproximativ 2,2 km și de la intersecția cu strada Stancu Ion până la intersecția cu strada Ion Ciorănescu [2] pe o lungime de aproximativ 900 m).

⁵Prima mențiune a unor fortificații ale orașului datează de la 1462, din vremea lui Vlad Țepeș, un cronicar otoman vorbind de existența unei cetăți de lemn. În timpul ocupației otomane din 1595, Sinan Pașa construiește o palancă, cu palisadă și șanțuri, în jurul Curții Domnești, incendiată însă în luna octombrie, când oștile conduse de Mihai Viteazul i-au alungat pe turci. Amenajarea unor ample fortificații care înconjurau orașul este legată de numele lui Matei Basarab la 1645. Fortificația era compusă dintr-un val de pământ și lemn, cu șanț exterior, lung de 5 km, având 10 bastioane. Accesul în oraș era asigurat prin mai multe porți, din care astăzi se mai păstrează numai Poarta Vânătorilor Dealului și Poarta Bucureștilor, în vecinătatea curții domnești. Fortificația se mai păstrează și astăzi și ne arată care era întinderea orașului medieval în secolul al XVII-lea.

⁵ <http://adhoc.ro/hellodambovita/articol/55/Valul+Cet%C4%83%C5%A3ii>



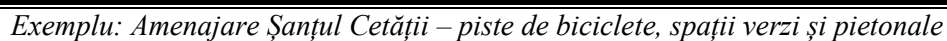
Schemă: Traseul actual al Șanțului Cetății



Schemă: Crearea unui sistem de spații verzi la nivelul municipiului prin trasee pietonale

Potențialul de amenajare a acestuia și transformarea sa într-un traseu pietonal și de biciclete este foarte mare, urmărindu-se împreunarea funcțiunilor de agrement și cultural-istorice în contextul creării unui specific al locului.

Impactul pe care acesta îl va avea asupra calității spațiului public din Târgoviște este enorm, luând naștere un oraș cu o emblemă dedicată istoriei și moștenirii a ceea ce a fost odată timp de peste 300 de ani reședință domnească și capitala Țării Românești.



Volumul II – Program de acțiuni

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ



MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE



Cuprins

Municipiul Targoviste	4
Ce este un Plan de Mobilitate Urbana Durabila?	5
Continutul documentelor	6
Aria de influenta a Planului de Mobilitate Urbana Durabila.....	7
Programul de acțiuni propus pentru perioada 2014-2020	8
Posibile scenarii raportate la starea actuală	9
Scenariu de timp al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă orizont 2020, componente modale	10
Stadiul actual	10
Scenariu pesimist.....	11
Scenariu cu rezultate minime	12
Scenariu cu rezultate maxime.....	13
Scenarii de evolutie, 2020	14
Tema 1 – Îmbunătățirea legăturilor și realizarea unei coerente în transport	15
Acțiunea 1.....	15
Acțiunea 2.....	16
Acțiunea 3.....	17
Tema 2 – Transformarea transportului public într-unul atractiv	18
Acțiunea 4.....	18
Acțiunea 5.....	19
Acțiunea 6.....	19
Acțiunea 7.....	20
Acțiunea 8.....	21
Acțiunea 9.....	22
Acțiunea 10.....	23
Acțiunea 11.....	24
Tema 3 – Utilizarea conceptului de intermodalitate.....	25
Acțiunea 12.....	25
Acțiunea 13.....	26
Acțiunea 14.....	27
Acțiunea 15.....	28
Acțiunea 16.....	28
Tema 4 – Moduri de transport blande (mersul pe jos și mersul cu bicicleta).....	29
Acțiunea 17.....	29
Acțiunea 18.....	30
Acțiunea 19.....	31
Acțiunea 20.....	32
Acțiunea 21.....	32
Acțiunea 22.....	33





Acțiunea 23.....	33
Acțiunea 24.....	34
Acțiunea 25.....	35
Acțiunea 26.....	35
Tema 5 – Coordonarea si controlul circulatiei automobilelor	36
Acțiunea 27.....	36
Acțiunea 28.....	37
Acțiunea 29.....	37
Acțiunea 30.....	38
Acțiunea 31.....	38
Acțiunea 32.....	39
Acțiunea 33.....	40
Acțiunea 34.....	41
Acțiunea 35.....	42
Acțiunea 36.....	42
Acțiunea 37.....	43
Acțiunea 38.....	44
Acțiunea 39.....	44
Acțiunea 40.....	45
Tema 6 – Organizarea transportului de marfuri	46
Acțiunea 41.....	46
Acțiunea 42.....	46
Acțiunea 43.....	47
Acțiunea 44.....	48
Tema 7 – Alte elemente importante	49
Acțiunea 45.....	49
Acțiunea 46.....	50
Acțiunea 47.....	51
Acțiunea 48.....	51
Acțiunea 49.....	52
Acțiunea 50.....	52
Acțiunea 51.....	53
Acțiunea 52.....	53
Calendar pentru desfasurarea proiectelor	54





Municipiul Târgoviste

Date generale:

- Municipiul Târgoviște este reședința județului Dâmbovița din anul 1968.
- În prezent municipiul Târgoviște se încadrează în categoria orașelor mijlocii, având o funcție predominant industrială: platforma industriei grele în partea de sud, sud-vest, platforma industriei ușoare (întreprinderi de panificație, depozite de legume, fructe, cereale, produse lactate etc.) situată în nordul orașului și zona comercială care este înconjurată în prezent de zone rezidențiale.
- În afară de funcția industrială pe care o are, orașul are și o importantă funcție turistică, deoarece dispune de o mare varietate de obiective turistice – monumente istorice, culturale și arhitecturale.
- Suprafața UAT = 4.681 ha
- Suprafața intravilan = 1.966 ha
- Populație = 94.458 locuitori (conform I.N.S.)

Date privind infrastructura majora de transport si caile de comunicatie:

- Drumuri nationale (DN) - DN 71 – Bucuresti-Targoviste-Sinaia; DN 72 – Gaesti – Targoviste – Ploiesti; DN72A – Targoviste – Campulung.
- Cai ferate: Magistrala CFR 904 si 302;
- Iesire catre A1 Bucuresti – Pitesti = 35km;
- Iesire catre A3 Bucuresti – Brasov = 43km;
- Aerodrom Ilfoveni = 20km



Ce este un Plan de Mobilitate Urbana Durabila?

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

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

- *Planul de mobilitate urbană durabilă* se adresează tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare. Două dintre țările care înregistrează progrese și care creează cadre strategice de planificare a mobilității urbane sunt Marea Britanie prin *Local Transport Plans (L.T.P.)* și Franța prin *Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.)*.
- Prin *Planurile de mobilitate urbană durabilă* se reglementează:
 - ☑ organizarea **intermodalității**;
 - ☑ dezvoltarea rețelilor de **transport public**;
 - ☑ crearea unor **artere ocolitoare**;
 - ☑ închiderea **inелеlor rutiere**;
 - ☑ crearea rețelilor pentru **trafic nemotorizat și motorizat**;
 - ☑ **redimensionarea arterelor majore** de circulație în raport cu cerințele de trafic;
 - ☑ **organizarea infrastructurilor și suprastructurilor** de staționare;
 - ☑ **clasificarea și corelarea** zonelor cu restricții de circulație;
 - ☑ **reabilitarea** zonelor centrale istorice și a zonelor garilor, autogărilor și aerogărilor;
- Cu ajutorul *Planurilor de mobilitate urbană durabilă*, autoritățile publice:
 - ☑ facilitează accesul la **locurile de muncă și la servicii**;
 - ☑ îmbunătățesc **siguranța și securitatea** în trafic;
 - ☑ **reduc nivelul de poluare**, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
 - ☑ cresc **eficiența** privind costurile transportului;
 - ☑ sporesc **atractivitatea și calitatea** mediului urban, suburban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.



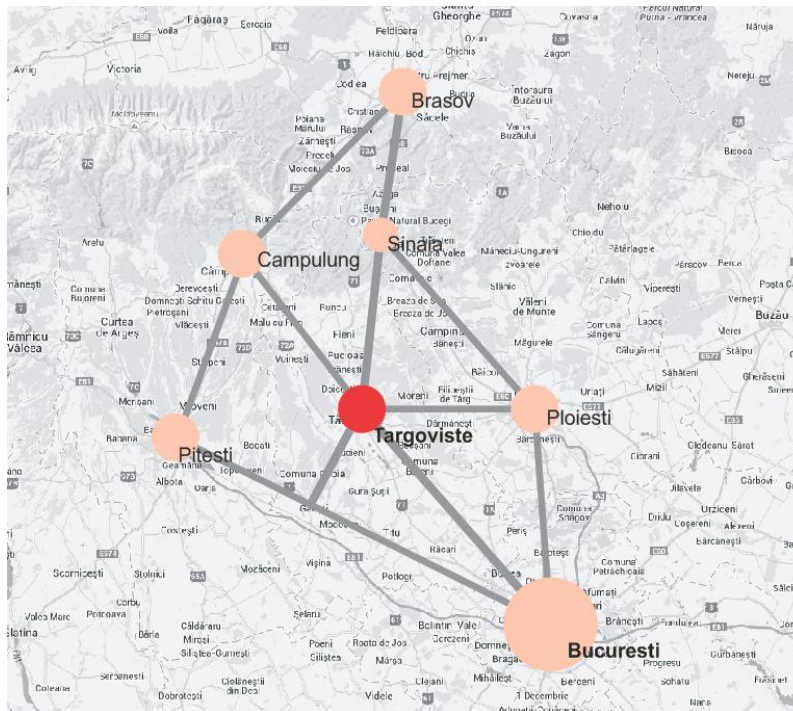
Continutul documentelor

- In ceea ce priveste continutul, Planul de Mobilitate Urbana Durabila, trateaza probleme de deplasare, stabilind un echilibru intre nevoile de mobilitate ale rezidentilor, protectia mediului si sanatatea acestora.
- Se urmaresc urmatoarele:
 - ☑ Reducerea traficului automobilelor;
 - ☑ Dezvoltarea transportului public si a unor retele eficiente de transport, nepoluante, inclusiv mersul pe bicicleta si pe jos;
 - ☑ Dezvoltarea retelelor de drumuri si a infrastructurii feroviare pentru eficientizarea transporturilor;
 - ☑ Metode de organizare a parcajelor;
 - ☑ Instituirea unor conditii cu privire la transportul de marfuri si logistica de transport;
 - ☑ Principii de instituire a unui bilet de care sa integreze toate modurile de transport in comun;
 - ☑ Incurajarea companiilor de catre autoritatile publice, in utilizarea transportului in comun.
- Se recomanda evaluarea anuala a Planului de Mobilitate Urbana Durabila si revizuirea acestuia la 5 ani.

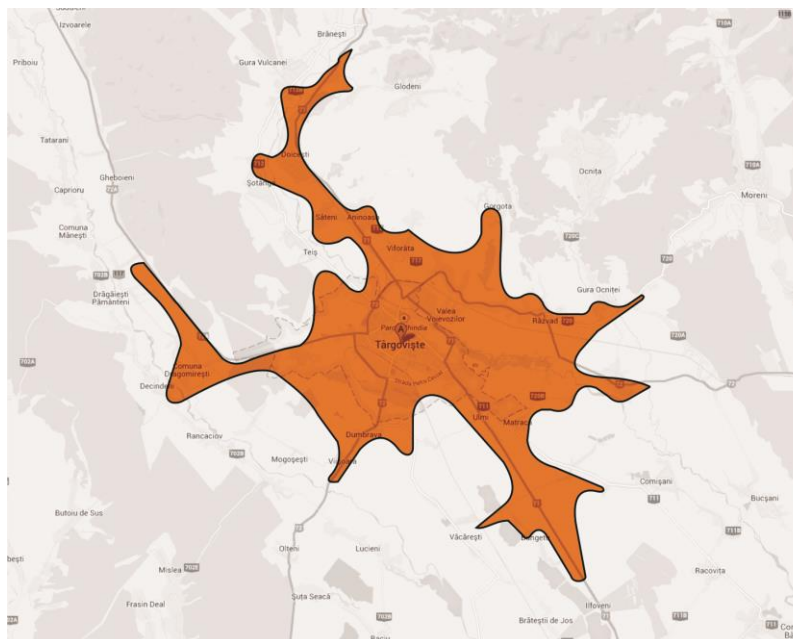


Aria de influență a Planului de Mobilitate Urbana Durabila

Arie de influență a Planului de Mobilitate Urbana Durabila – Mun. Targoviste la nivel macro-teritorial.



Aria de influență a Planului de Mobilitate Urbana Durabila – Mun. Targoviste la nivel regional – cuprinde un număr de 25 de localități aflate în jurul Municipiului Targoviste.





Programul de acțiuni propus pentru perioada 2014-2020

- Dezvoltarea acțiunilor se va realiza pe baza și în conformitatea următoarelor tipuri de transport:
 - ☑ Transport la nivel macro, îmbunătățirea legăturilor și coerenței de transport la nivel macro;
 - ☑ Realizarea transportului în comun atractiv;
 - ☑ Creșterea intermodalității;
 - ☑ Promovarea noilor moduri de transport;
 - ☑ Reducerea utilizării automobilului personal;
 - ☑ Organizarea transportului de marfuri;
 - ☑ Acțiuni pentru educarea și responsabilizarea populației pentru creșterea siguranței.



Posibile scenarii raportate la starea actuală

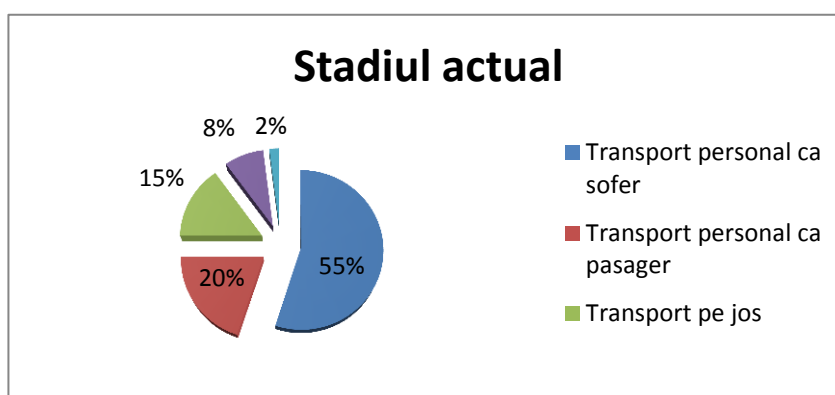
- La nivelul anului 2015, situația autovehiculelor înmatriculate în municipiul Târgoviște prezintă un total de 32.189 autovehicule, dintre care 23.972 sunt înmatriculate pe persoană fizică, iar 8.127 pe persoană juridică.
- Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, populația la nivelul municipiului Târgoviște este de 94.458 locuitori (conform I.N.S.). Raportând numărul de autovehicule înmatriculate la numărul de locuitori, se constată un procent de 34%, adică 1 din aproximativ 3 persoane posedă propriul său autovehicul.
- La nivelul parcărilor amenajate, în municipiul Târgoviște sunt amenajate 780 locuri de parcare rezidențiale. Astfel, raportat la numărul de autovehicule înmatriculate în municipiu, rezultă aproximativ 41 de autovehicule pe un 1 de parcare. După implementarea Proiectelor Integrate de Dezvoltare Urbană se vor crea încă 4.839 locuri de parcare, 1.916 în Zona A și 2.923 în Zona B (rezultând un total 5.619 locuri de parcare amenajate la nivelul municipiului), coborând astfel raportul de dependență de la 45 de autovehicule pe 1 loc de parcare la aproximativ 6 autovehicule pe 1 loc de parcare.
- Având în vedere faptul că Asociația Investitorilor Transport Târgoviște are în concesiune un număr de 1.416 locuri de parcare pe raza municipiului Târgoviște, rezultă un total 7.035 locuri de parcare amenajate la nivelul municipiului.
- Aceste valori, raportate la numărul locurilor de parcare amenajate, determină o statistică îngrijorătoare: raportul de dependență este de aproximativ 4 autovehicule pe 1 loc de parcare. Acest lucru este alarmant, dacă avem în vedere faptul că în municipiul București sunt înmatriculate aproximativ 1,25 milioane autovehicule, iar numărul locurilor de parcare amenajate este în jur de 450.000, fără a include autovehiculele aflate în tranzit sau cele înmatriculate în localitățile vecine. De aici rezultă un raport de aproximativ 3 autovehicule pe 1 loc de parcare, municipiul București fiind recunoscut pentru traficul haotic care se desfășoară în interiorul acestuia.
- Locuitorii municipiului și din localitățile vecine generează trafic prin nevoile pe care le au. Dat fiind faptul că zona centrală concentrează cele mai multe puncte de satisfacere a nevoilor, fluxurile care se petrec aici au repercusiuni direct asupra arterelor de circulație. Repartiția modurilor de transport care se manifestă pe teritoriul municipiului Târgoviște prezintă următoarele caracteristici:
 - ☑  Transportul cu autovehiculul personal este, de departe, modul predominant și reprezintă în medie 75% din totalul călătoriilor zilnice. Călătoriile sunt împărțite în 55% ca un conducător auto și 20% ca pasager. Practica folosirii autovehiculelor personale este practica cea mai des întâlnită în orașele de dimensiuni medii.
 - ☑  Deplasările pe jos reprezintă în medie 15% din totalul călătoriilor zilnice. Acestea se observă cel mai bine în zona centrală a municipiului, unde sunt concentrate marile magazine comerciale, unitățile bancare, serviciile publice și zonele de loisir.
 - ☑  Deplasările cu mijloace de transport public se situează pe locul 3 cu o cotă în medie de 10% din totalul călătoriilor zilnice, operatorul de transport public în comun utilizând în prezent 28 de autobuze și 12 microbuze. Acest grad de utilizare poate fi majorat prin introducerea unor trasee noi ale mijloacelor de transport public.
 - ☑  Deplasările cu bicicleta reprezintă în medie 5% din totalul călătoriilor zilnice, având în vedere faptul că unii locuitori ai localităților vecine se deplasează în municipiu cu ajutorul bicicletelor. Acest grad de utilizare poate fi crescut prin amenajarea traseelor pentru biciclete propuse prin Proiectul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona A și Zona B.



Scenariu de timp al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă orizont 2020, componente modale

Stadiul actual

	Mijloc de transport	Procent
Stadiul actual	Transport personal ca sofer	55%
	Transport personal ca pasager	20%
	Transport pe jos	15%
	Transport în comun	8%
	Transport cu bicicleta	2%
	TOTAL	100%

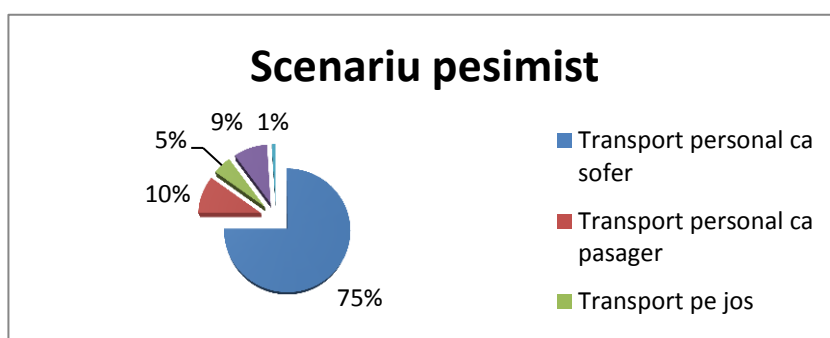


Diagramă: Stadiul actual



Scenariu pesimist

Scenariu pesimist	Mijloc de transport	Procent
	Transport personal ca sofer	75%
	Transport personal ca pasager	10%
	Transport pe jos	5%
	Transport în comun	9%
	Transport cu bicicleta	1%
	TOTAL	100%

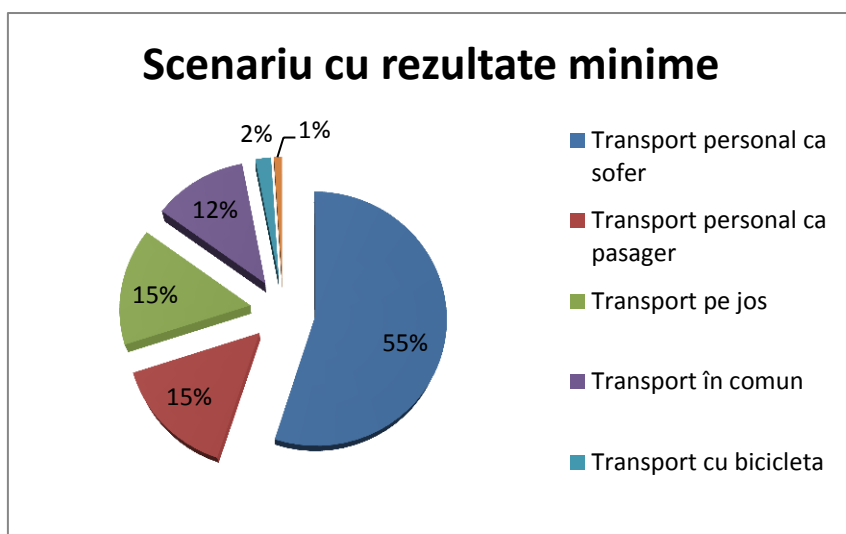


Diagramă: Scenariu pesimist



Scenariu cu rezultate minime

Scenariu cu rezultate minime	Mijloc de transport	Procent
	Transport personal ca sofer	55%
	Transport personal ca pasager	15%
	Transport pe jos	15%
	Transport în comun	12%
	Transport cu bicicleta	2%
	Altele	1%
	TOTAL	100%



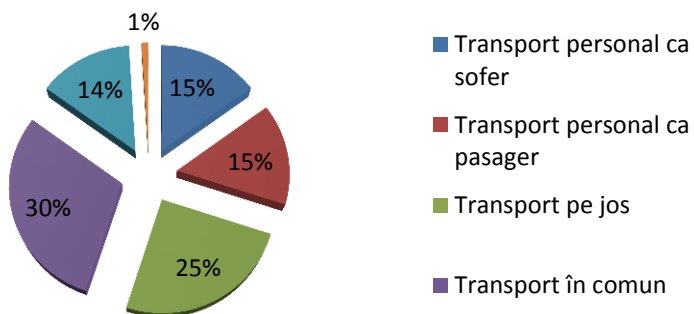
Diagramă: Scenariu cu rezultate minime



Scenariu cu rezultate maxime

Scenariu cu rezultate maxime	Mijloc de transport	Procent
	Transport personal ca sofer	15%
	Transport personal ca pasager	15%
	Transport pe jos	25%
	Transport în comun	30%
	Transport cu bicicleta	14%
	Altele	1%
	TOTAL	100%

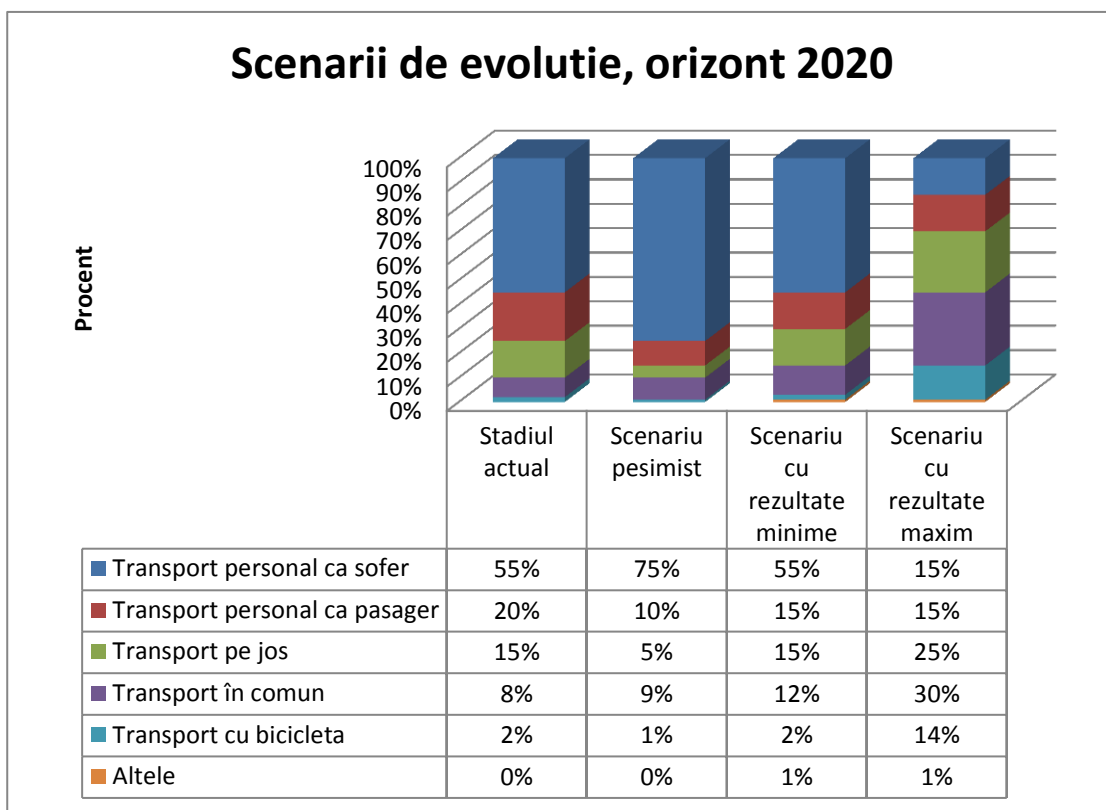
Scenariu cu rezultate maxime



Diagramă: Scenariu cu rezultate maxime



Scenarii de evolutie, 2020



Diagramă: Scenarii evoluție intermodalitate, orizont 2020

Mijloc de transport	Stadiul actual	Scenariu pesimist	Scenariu cu rezultate minime	Scenariu cu rezultate maxim
Transport personal ca sofer	55%	75%	55%	15%
Transport personal ca pasager	20%	10%	15%	15%
Transport pe jos	15%	5%	15%	25%
Transport în comun	8%	9%	12%	30%
Transport cu bicicleta	2%	1%	3%	15%
TOTAL	100%	100%	100%	100%



Tema 1 – Îmbunătățirea legăturilor și realizarea unei coerente în transport

Urbanizarea pe care au cunoscut-o orașele din România în ultimii 20 de ani au încurajat extinderea activităților și disperarea habitatului. Aceasta dispersare a condus la reducerea eficienței transporturilor în general și a transportului public în particular, precum și subutilizarea modurilor de transport alternativ. Transportul în comun, cu bicicleta sau pe jos, conform ultimelor statistici au o pondere redusă de până la 20%. Creșterea numărului de înmatriculări din ultima perioadă contribuie semnificativ la saturarea rețelelor rutiere. Dezvoltarea zonelor periferice din oraș și transformarea zonelor centrale în zone comerciale, au un impact semnificativ în încurajarea utilizării automobilelor personale. Zonele centrale și-au mărit capacitatea locurilor de parcare în detrimentul spațiilor pietonale, astfel avantajând dezvoltarea hypermarket-urilor.

În concluzie, este necesară reconsolidarea și reorganizarea circulației în teritoriu pentru întreg sistemul de circulație.

Actiunea 1	- Coordonarea politicilor de mobilitate în dezvoltarea urbană a Municipiului Târgoviște și asigurarea nevoilor de mobilitate a populației, promovând în același timp soluții alternative la utilizarea mijloacelor de transport, atenția autorităților fiind îndreptată către: ☒ Realizarea unor proiecte în zonele cu densitate mare și operațiuni de reînnoire; ☒ Echilibrarea intensității urbane cu cea a locurilor de muncă; ☒ Mixitate a funcțiunilor urbane; ☒ Rețea dimensionată și dezvoltată adecvat pentru practicarea transportului nepoluant.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Reducerea timpilor petrecuți în trafic; - Dezvoltarea și încurajarea călătoriilor pe distanțe scurte cu moduri de transport alternative (bicicleta sau pe jos de exemplu); - Reducerea utilizării automobilelor personale;
<i>Criteriu de evaluare</i>	Localizarea noilor proiecte dezvoltate.
<i>Cost estimat</i>	Fără obiect.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște – Direcția tehnică și Arhitect Șef
<i>Calendar</i>	2015 – Având în vedere importanța acestei acțiuni, ea trebuie pusă în aplicare imediat după aprobarea P.M.U.D.
<i>Măsuri suplimentare</i>	Legătura cu celelalte documentații de urbanism și amenajarea teritoriului, studii de fezabilitate, proiecte de dezvoltare etc.



Acțiunea 2	▪ Menținerea controlului cu privire la transportul în comun, deplasările pietonale, cu bicicleta, transportul de marfa sau staționarea automobilelor implicate în noile proiecte de dezvoltare urbană cu impact major pentru Municipiul Târgoviște (marimea proiectelor urmează a fi definită). ▪ Fiecare proiect va avea la bază un studiu de impact asupra mobilității din teritoriu în care se vor prezenta soluțiile de mobilitate propuse și în care se va demonstra respectarea măsurilor menționate în planul de mobilitate aprobat.
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun; ▪ Dezvoltarea și încurajarea călătoriilor pe distanțe scurte cu moduri de transport alternative (bicicleta sau pe jos de exemplu); ▪ Reducerea utilizării automobilelor personale;
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Numărul de proiecte analizate.
<i>Cost estimat</i>	▪ Fără obiect.
<i>Actori implicați</i>	▪ Dezvoltatori, investitori, Regiile de transport, Primăria Mun. Târgoviște – Direcția tehnică și Arhitect Șef
<i>Calendar</i>	▪ 2015 – Această acțiune poate fi pusă în aplicare imediat după aprobarea P.M.U.D.
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪ Implicarea regiilor/asociațiilor de transport, asociațiilor de bicicliști, pietoni etc. ▪ Trimiterea spre consultare către serviciul responsabil din teritoriu a documentației ce face obiectul investiției.



Acțiunea 3	▪ Valorificarea transportului public prin: ▪ incurajarea noilor investitii si structurarea lor in jurul axelor de transport in comun; ▪ amenajarea circuitelor pietonale, a pistelor pentru biciclisti si transformarea acestora in trasee confortabile si sigure; ▪ valorificarea potentialului de dezvoltare urbana pe baza resurselor feroviare pe care le detine Mun. Targoviste in colaborare cu CFR sau operatorii privati.
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; ▪ Dezvoltarea si incurajarea calatoriilor pe distante scurte cu moduri de transport alternative (bicicleta sau pe jos de exemplu); ▪ Reducerea utilizarii automobilelor personale;
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Analizare prin documentatii de urbanism.
<i>Cost estimat</i>	▪ Fara obiect.
<i>Actori implicati</i>	▪ Dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primaria Mun. Targoviste – Directia tehnica si Arhitect Sef
<i>Calendar</i>	▪ 2015 – Aceasta actiune poate fi pusa in aplicare imediat dupa aprobarea P.M.U.D.
<i>Masuri suplimentare</i>	▪ Legatura cu celelalte documentatii de urbanism si amenajarea teritoriului, studii de fezabilitate, proiecte de dezvoltare etc.



Tema 2 – Transformarea transportului public într-unul atractiv

Obiectivul planului de mobilitate urbana durabila este de a favoriza accesibilitatea locala si de a promova multimodalitatea. Planul de mobilitate urbana durabila are ca scop cresterea eficientei transportului in comun prin realizarea unor fluxuri care sa satisfaca nevoile prezente si viitoare ale utilizatorilor.

Obiectivul este de a realiza o crestere de 80% a utilizarii mijloacelor de transport in comun pana in anul 2020. Acest lucru este strans legat si de preturile carburantilor, o crestere a preturilor va contribui semnificativ la atractivitatea transportului public. Desigur, cresterea atractivitatii va fi influentata si de realizarea celorlalte actiuni ce nu pot fi puse in aplicare imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Mun. Targoviste, precum (Terminalul UPET, extinderea retelei de treleibuz si altele).

Acțiunea 4	Atingerea obiectivelor propuse prin Planul de Mobilitate Urbana Durabila prin cresterea ofertei si prin cresterea calitatii transportului public in zonele unde exista cerere – in special zone de locuit si de activitati economice.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Dezvoltarea rețelei de transport public si a utilizarii acesteia.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Monitorizarea numarului de km parcursi pe an a mijloacelor de transport in comun; - Numarul de pasageri transportati;
<i>Cost estimat</i>	Nedefinit
<i>Actori implicati</i>	Operatorii de transport, investitori.
<i>Calendar</i>	2015-2020 – Primele masuri de imbunatatire pot fi luate imediat dupa aprobarea P.M.U.D.
<i>Masuri suplimentare</i>	Feedback prin informatiile colectate de la calatori.



Acțiunea 5	▪ Restructurarea rețelei de transport în comun prin simplificarea liniilor, buclor și traseelor pentru îmbunătățirea serviciilor oferite utilizatorilor și prin conectarea zonelor de locuit cu cele de activități pentru facilitarea călătoriilor de acasă la muncă și invers. Aceste linii pot avea puncte de oprire în zona terminalului UPET pentru a beneficia de o dispersie în teritoriul îmbunătățit.
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun;
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Structura rețelei de transport; ▪ Frecvența și densitatea liniilor de transport în comun.
<i>Cost estimat</i>	▪ Eficientizarea liniilor de transport s-ar traduce prin economii ce ulterior s-ar putea redistribui.
<i>Actori implicați</i>	▪ Dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primăria Mun. Târgoviște – Direcția tehnică și Arhitect Șef
<i>Calendar</i>	▪ 2016 – Această acțiune ar putea fi pusă în aplicare pe termen mediu, concomitent cu realizarea unui terminal de transport (nod intermodal). ▪ Studiile prealabile cu privire la restructurarea și realizarea nodului intermodal ar putea fi lansate imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪ Feedback prin informațiile colectate de la călători; ▪ Îmbunătățirea relațiilor cu utilizatorii; ▪ Inițierea unor campanii de comunicare/dezbateri;

Acțiunea 6	▪ Îmbunătățirea performanței rețelei de transport în comun și reducerea timpilor de parcurgere a traseelor prin identificarea zonelor de hazard din punct de vedere al desfășurării traficului și eliminarea cauzelor ce produc întârzieri repetate. O altă posibilitate ar fi identificarea unor trasee alternative și schimbarea rutelor. ▪ Finalizarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor va contribui în mod pozitiv la reducerea timpilor de parcurgere a traseelor.
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun; ▪ Reducerea utilizării automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Viteza medie de deplasare a mijloacelor de transport în comun; ▪ Numărul de km parcurși de către mijloacele de transport în comun; ▪ Reabilitarea drumurilor aflate în stare de degradare sau finalizarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor începute.
<i>Cost estimat</i>	▪ Nedefinit
<i>Actori implicați</i>	▪ Dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primăria Mun. Târgoviște
<i>Calendar</i>	▪ 2015-2020 ▪ Studiile pentru coordonarea și îmbunătățirea rețelelor de transport în comun se pot lansa imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. ▪ Este o acțiune continuă, care trebuie să însoțească fiecare proiect de drum care face parte dintr-un traseu al unei linii de transport în comun.
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪ Feedback prin informațiile colectate de la călători; ▪ Îmbunătățirea relațiilor cu utilizatorii; ▪ Inițierea unor campanii de comunicare/dezbateri;



Acțiunea 7	- Imbunatatirea accesibilitatii transportului public si cresterea atractivitatii: ✓ Modernizarea parcului de mijloace de transport in comun si mentinerea varstei medii de mai putin de 7 ani; ✓ Favorizarea accesibilitatii in mijloacele de transport in comun a persoanelor cu probleme de mobilitate sau alte dizabilitati prin achizitionarea sistematica de autobuze cu podea joasa si echipate cu sisteme de informare la bord care sa permita identificarea prin semnale audio si vizuale a acestor beneficii cat si publicarea curselor disponibile pe siteul operatorilor de transport;
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; - Reducerea utilizarii automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- In prezent, parcul de autobuze urbane este format din 28 de autobuze si 12 microbuze, din care niciunul cu podea joasa. - Varsta media a parcului auto este de >14ani - Dintre statiile de transport in comun existente, niciuna nu este considerata accesibila persoanelor cu dizabilitati.
<i>Cost estimat</i>	- Costul estimat al unui autobuz hibrid este de 350.000 euro. - Costul amenajarii unei statii de autobuz este de 9.000-15.000 euro.
<i>Actori implicati</i>	Dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primaria Mun. Targoviste
<i>Calendar</i>	2015-2020 - Aceasta actiune poate fi pusa in aplicare imediat dupa aprobarea P.M.U.D. - Obiectivul acestei actiuni este de reinnoire a parcului auto pana in anul 2018. - Modernizarea statiilor in procent de 100% pana in anul 2018.
<i>Masuri suplimentare</i>	- Realizarea unei scheme de transport cu rol director; - Obtinere feedback din partea utilizatorilor; - Urmarirea in permanenta a evolutiei actiunii.



Acțiunea 8

- Utilizarea potentialului turistic si valorificarea acestuia prin infiintarea unei linii de transport in comun in scop turistic – tip City Tour;
- Achizitionarea unor autocare pentru City Bus

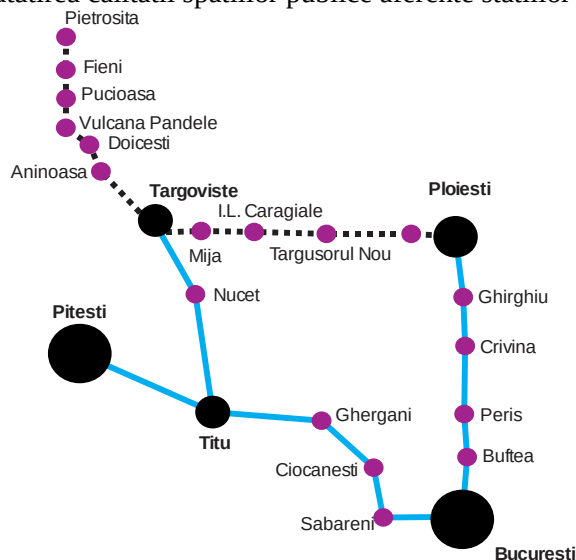


City Tour

Obiectiv/Efect	▪ Promovare turistica;
Criteriu de evaluare	▪ Cresterea numarului de vizitatori. ▪ 28.682 vizitatori in anul 2013
Cost estimat	▪ Se va evalua
Actori implicati	▪ Dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primaria Mun. Targoviste, Directia de cultura si patrimoniu.
Calendar	▪ 2015-2020 ▪ Aceasta actiune poate fi pusa in aplicare imediat dupa aprobarea P.M.U.D.
Masuri suplimentare	▪ Stabilirea traseului/traseelor de vizitare.
Schema coordonatoare	▪ DA

Acțiunea 9

- Promovarea legaturilor feroviare existente, modernizarea si dezvoltarea serviciilor de transport feroviar intre Mun. Targoviste si zonele invecinate aflate pe magistralele 904 si 302:
 - ☑ Imbunatatirea calitatii si serviciilor transportului de persoane pe cale ferata;
 - ☑ Promovarea utilizarii trenurilor pentru utilizatorii zilnici din localitatile invecinate (Axa Pucioasa – Titu);
 - ☑ Imbunatatirea calitatii spatiilor publice aferente statiilor existente.



Schema: Conexiuni la nivelul cailor ferate



Tren InterRegio Targoviste – Bucuresti Nord

Obiectiv/Efect	▪ Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; ▪ Reducerea utilizarii automobilelor personale.
Criteriu de evaluare	▪ Numarul de conexiuni pe ruta Targoviste – Bucuresti: 22 statii (anul 2015) ▪ Timpul de parcurs Targoviste – Titu: 27 min (anul 2015) ▪ Timpul de parcurs Targoviste – Bucuresti: 1h 21min (anul 2015) ▪ Numarul de pasageri.
Cost estimat	▪ Nedefinit
Actori implicati	▪ CFR, MT, dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primaria Mun. Targoviste
Calendar	▪ 2015-2020 ▪ 2015-2017 - Studiu de fezabilitate pentru modernizarea Gari Targoviste ▪ Pana in 2020 – Studiu de fezabilitate pentru modernizarea celorlalte gari si halte existente
Masuri suplimentare	▪ Obtinere feedback din partea utilizatorilor; ▪ Urmărirea in permanenta a evolutiei actiunii.

Acțiunea 10

- Studiu pentru realizarea în viitor a unui terminal de transport – nod intermodal în zona UPET pentru creșterea mobilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu, destinat atât navetistilor/rezidenților, cât și turistilor.



Propunere terminal de transport – UPET

<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Incurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun; ▪ Reducerea utilizării automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Lansarea studiului în parteneriat cu SNCF, urmărirea parteneriatelor public-private; ▪ Efectele realizării terminalului de transport.
<i>Cost estimat</i>	▪ 70.000 EURO (studiul)
<i>Actori implicați</i>	▪ CFR, MT, dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primăria Mun. Targoviste
<i>Calendar</i>	▪ 2015-2020
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪ Înscriserea/rezervarea terenului prin documentații de urbanism
<i>Schema coordonatoare</i>	▪ DA



Acțiunea 11	▪ Îmbunătățirea accesibilității cu mijloace de transport în comun în Mun. Târgoviște din localitățile învecinate, prin realizarea unor oferte destinate în special navetistilor. 
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun; ▪ Reducerea utilizării automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Numărul abonaților navetisti; ▪ Numărul ofertelor; ▪ Numărul liniilor de transport în comun.
<i>Cost estimat</i>	▪ Nedefinit
<i>Actori implicați</i>	▪ operatori de transport, Primăria Mun. Târgoviște
<i>Calendar</i>	▪ 2015 – Această acțiune poate fi pusă în aplicare imediat după aprobarea P.M.U.D.
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪ Eficientizarea rețelei de transport și realizarea unor bune conexiuni între diferite tipuri de transport în comun sau la schimbarea liniilor.

Tema 3 – Utilizarea conceptului de intermodalitate

Prin studiul realizat, s-a constatat lipsa intermodalitatii, respectiv a eficienței de transport, corelarea acestora și articularea stațiilor de așteptare la schimbul mijloacelor de transport în comun. Lipsa unor puncte intermodale duce la scăderea atractivității și a interesului asupra utilizării mijloacelor de transport în comun cu cel puțin 15%.

Acțiunea 12

- Realizarea unor noduri intermodale care să reunească mai multe tipuri de transport în comun, facilitându-se conexiunile dintre diferite moduri de transport în comun. Aceste noduri vor reuni tipuri de transport precum troleibuzele, autobuzele, autobuzele/microbuzele din regiune cu mijloacele de transport pe cale ferată, taxi, biciclete ș.a. Nodurile intermodale vor deveni în timp noi nuclee în dezvoltarea locală a Municipiului Târgoviște, din punct de vedere economic și social.



Nod intermodal D'Armentieres (Franta)

Obiectiv/Efect

- Incurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun;
- Reducerea utilizării automobilelor personale.

Criteriu de evaluare

- Realizarea studiilor necesare și a lucrărilor.

Cost estimat

- Realizarea studiilor și proiectare: 50.000-70.000 EURO
- Construire: 3-10 mil. EURO

Actori implicați

- operatori de transport locali, Primăria Mun. Târgoviște, MT, CFR,

Calendar

- Având în vedere importanța acestor proiecte, studiile ar trebui demarate imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.

Măsuri suplimentare

- Reorganizarea rețelilor de transport pentru îmbunătățirea accesibilității;
- Integrarea unui nod intermodal de transport în zona UPET;
- Realizarea unui sistem de colectare a datelor de la călători pentru optimizarea în permanență a transportului în comun.

Acțiunea 13	- Realizarea unui sistem de parcare tip PARK & RIDE in zonele periferice ale Mun. Targoviste in care utilizatorii isi pot plasa automobilele personale, motociclete sau bicicletele in siguranta pentru a calatori mai departe cu mijloacele de transport in comun. Zone propuse spre infiintare P & R: ☒ Toate punctele de jonctiune ale drumurilor ce intra in Mun. Targoviste cu Soseaua Ocolitoare  Park & Ride (Franta)
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; - Reducerea utilizarii automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Realizarea si utilizarii P & R; - Reducerea traficului in zona centrala;
<i>Cost estimat</i>	- Se va evalua posibilitatea de amenajare a P & R in urmatoarele zone: ☒ Punctele de jonctiune ale drumurilor ce intra in Mun. Targoviste cu Magistrala Soseaua Ocolitoare
<i>Actori implicati</i>	operatori de transport locali, Primaria Mun. Targoviste.
<i>Calendar</i>	2015 – Se poate incepe realizarea studiului cu privire la construirea P & R; 2016 – 2020 – Construire P&R
<i>Masuri suplimentare</i>	- Adaptarea/extinderea retelei de transport in comun si conectarea la P & R; - Construirea Soselei Ocolitoare a mun. Targoviste; - Obtinere feedback din partea utilizatorilor; - Urmarirea in permanenta a evolutiei actiunii.
<i>Schema coordonatoare</i>	DA



Acțiunea 14	Realizarea unor parcarri pentru biciclete sigure aflate in proximitatea statiilor principale, aferente mijloacelor de transport in comun si a garilor.  Bike & Ride (Franta)
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; - Reducerea utilizarii automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Cererea de locuri de parcare pentru biciclete;
<i>Cost estimat</i>	Costul pentru instalarea unor locuri de parcare pentru biciclete securizate: 10.000 EURO
<i>Actori implicati</i>	operatori de transport locali, Primaria Mun. Targoviste, CFR
<i>Calendar</i>	Aceasta actiune poate fi pusa in aplicare impreuna cu modernizarea statiilor de transport si a garilor.
<i>Masuri suplimentare</i>	- Obtinere feedback din partea utilizatorilor; - Realizarea nodurilor intermodale; - Modernizarea garilor si autogarilor.

Acțiunea 15	- Realizarea unui sistem de taxare si procurare(inclusiv prin plata online) a biletelor pentru mijloacele de transport in comun, tip E-ticket, ce pot fi utilizate in toate tipurile de transport in comun ales de fiecare utilizator in parte. - Dotarea mijloacelor de transport in comun cu sisteme de validare.  Sistem de validare – E-Ticket
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; - Reducerea utilizarii automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Implementarea;
<i>Cost estimat</i>	Nedefinit.
<i>Actori implicati</i>	operatori de transport locali, Primaria Mun. Targoviste.
<i>Calendar</i>	2016 – Punerea in aplicare a sistemului de ticketing
<i>Masuri suplimentare</i>	- Masuri de informare a pasagerilor; - Realizarea infopointurilor. - Parteneriate intre Primaria Targoviste si comercianti privati pentru integrarea unor beneficii, reduceri la muzee, magazine, suveniruri, etc in costul biletelor turistice.
Acțiunea 16	Infiintare campanie de informare a cetatenilor asupra avantajelor utilizarii transportului in comun si asupra intermodalitatii.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; - Reducerea utilizarii automobilelor personale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Implementarea.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicati</i>	operatori de transport locali, Primăria Mun. Targoviste;
<i>Calendar</i>	Studiile se pot realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
<i>Masuri suplimentare</i>	Feedback utilizatori.

Tema 4 – Moduri de transport blande (mersul pe jos si mersul cu bicicleta)

Mersul pe jos reprezinta aproximativ 15% din deplasările cotidiene ale locuitorilor, efectuate pe jos. Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Targoviste urmareste cresterea procentului pentru deplasarea pe jos si cresterea deplasarilor cu bicicleta.

Acțiunea 17

- Reconfigurarea profilelor rețelei stradale pentru favorizarea deplasărilor pietonale, pentru desfasurarea circulației in siguranta si intr-un mod placut, in special in apropierea scolilor, a institutiilor publice si de servicii, existente si viitoare. Dotarea acestora cu mobilier urban adecvat si implementarea unor restrictii de viteza de 30 km/h pentru zonele cele mai aglomerate si zonele de locuit.



Sistem de validare – E-Ticket

Obiectiv/Efect	- Încurajarea utilizării mijloacelor de transport in comun; - Reducerea utilizării automobilelor personale.
Criteriu de evaluare	Creșterea procentului de deplasare pe jos;
Cost estimat	Se va evalua.
Actori implicați	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local
Calendar	Se poate pune in aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Masuri suplimentare	Feedback utilizatori.

Acțiunea 18

- Identificarea, modernizarea traseelor pietonale și punerea în valoare a acestora prin mobilare adecvată, vegetație de aliniament care să vină în sprijinul circulației pietonale.



Exemplu amenajare trasee pietonale

<i>Obiectiv/Efect</i>	- Cresterea atractivității și a imaginii urbane. - Incurajarea și susținerea circulației pietonale prin funcțiuni comerciale la parterul clădirilor.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Creșterea procentului de deplasare pe jos;
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local
<i>Calendar</i>	Se poate pune în aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
<i>Măsuri suplimentare</i>	Feedback utilizatori.
<i>Schema coordonatoare</i>	DA

Acțiunea 19

- Identificarea unor trasee pietonale între diferite puncte de interes și zone de agrement:
 - ☑ Utilizarea arterei Calea Domneasca în axa turistică majoră;
 - ☑ Amenajarea Santului Cetatii în traseu mixt (accesibil atât pietonilor cât și biciclistilor);
 - ☑ Amenajarea raului Ialomita și transformarea acestuia în culoar de agrement.



Exemplu amenajare axa majoră

Obiectiv/Efect	▪ Creșterea atractivității imaginii urbane și a turismului; ▪ Încurajarea și susținerea circulației pietonale prin funcțiuni comerciale la parterul clădirilor;
Criteriu de evaluare	▪ Creșterea procentului de deplasare pe jos;
Cost estimat	▪ Se va evalua.
Actori implicați	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local
Calendar	▪ Se poate pune în aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Măsuri suplimentare	▪ Feedback utilizatori.
Schema coordonatoare	▪ DA



Acțiunea 20	Realizarea unor campanii de educare si respectare a circulatiei pietonale precum si de crestere a confortului si sigurantei persoanelor cu dizabilitati in circulatia urbana. Reducerea numarului de parcarile nereglementare.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Incurajarea mersului pe jos si cu bicicleta; - Reducerea utilizarii automobilului personal.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Reducerea amenzilor pentru parcarile nereglementare.
<i>Cost estimat</i>	Nedefinit.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local
<i>Calendar</i>	Se poate pune in aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
<i>Masuri suplimentare</i>	Angajarea unui observator pentru parcarile nereglementare.

Acțiunea 21	Initierea unui studiu, a unui plan VELO al Municipiului Targoviste pentru a extinde piste pentru biciclisti existente sau in curs de construire si pentru a defini o retea completa de piste pentru biciclisti, in vederea cresterii numarului de utilizatori.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Incurajarea mersului cu bicicleta; - Reducerea utilizarii automobilului personal. Schemă posibilitate extindere rețea piste biciclete
<i>Criteriu de evaluare</i>	Lansarea studiului;
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local, comunitati locale.
<i>Calendar</i>	Studiul se poate realiza dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
<i>Masuri suplimentare</i>	Angajarea unui observator evaluarea pistelor pentru bicicliști.

Acțiunea 22	Construirea unei rețele pentru bicicliști confortabilă și sigură pentru toți utilizatorii Municipiului Târgoviște în vederea oferirii unei alternative deplasare în detrimentul utilizării automobilului personal. Amenajarea pistelor pentru bicicliști cu sens dublu în locurile unde este posibilă amenajarea. 
Obiectiv/Efect	- Incurajarea mersului cu bicicleta; - Reducerea utilizării automobilului personal.
Criteriu de evaluare	Numărul de km de pistă pentru bicicliști.
Cost estimat	Se va evalua.
Actori implicați	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local, comunități locale.
Calendar	Se poate realiza după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
Măsuri suplimentare	- Angajarea unui observator pentru evaluarea pistelor pentru bicicliști. - Coordonarea rețelelor cu noile proiecte de drumuri și integrarea acestora în rețeaua VELO.

Acțiunea 23	Incurajarea dezvoltatorilor privați în realizarea unor locuri de parcare pentru biciclete care să ofere siguranță utilizatorilor.  Parcare pentru biciclete
Obiectiv/Efect	- Incurajarea mersului cu bicicleta; - Reducerea utilizării automobilului personal.
Criteriu de evaluare	Numărul locurilor de parcare amenajate pe domeniu public și pe proprietățile private.
Cost estimat	Se va evalua.
Actori implicați	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local, comunități locale, investitori locali.
Calendar	Se poate realiza după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
Măsuri suplimentare	- Identificarea unei persoane responsabile cu dezvoltarea parcarilor pentru biciclete. - Coordonarea rețelelor cu noile proiecte de drumuri și integrarea acestora în rețeaua VELO.



Acțiunea 24

- Realizarea unui sistem de inchiriere a bicicletelor pe raza Municipiului Targoviste destinat rezidentilor si in scop turistic.
 - ☑ Promovarea unor abonamente lunare/semestriale/anuale pentru populatia/utilizatorii stabili;
 - ☑ Posibilitatea inchirierii in scop turistic a bicicletelor;
 - ☑ Dezvoltarea rețelei locale de predare/preluare a bicicletelor;



Parcare pentru biciclete amenajata

Obiectiv/Efect	▪ Incurajarea mersului cu bicicleta; ▪ Reducerea utilizarii automobilului personal; ▪ Promovare turistica.
Criteriu de evaluare	▪ Numarul de utilizatori.
Cost estimat	▪ Se va evalua.
Actori implicați	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local, comunitati locale, investitori locali.
Calendar	▪ Se poate realiza dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Masuri suplimentare	▪ Identificarea unei persoane responsabile cu dezvoltarea parcarilor pentru biciclete. ▪ Coordonarea rețelelor cu noile proiecte de drumuri si integrarea acestora in rețeaua VELO.
Schema coordonatoare	▪ DA



Acțiunea 25	- Realizarea si implementarea unuia sau a mai multor Planuri de Accesibilitate la drumuri si spatii publice: ☑ Destinat pietonilor; ☑ Persoanelor cu dizabilitati; ☑ Biciclistilor.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Cresterea atractivitatii spatiilor publice.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Numarul de utilizatori.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local, comunitati locale, investitori locali.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
<i>Masuri suplimentare</i>	Infiintarea unei comisii de accesibilitate.
<i>Plan coordonator</i>	NU

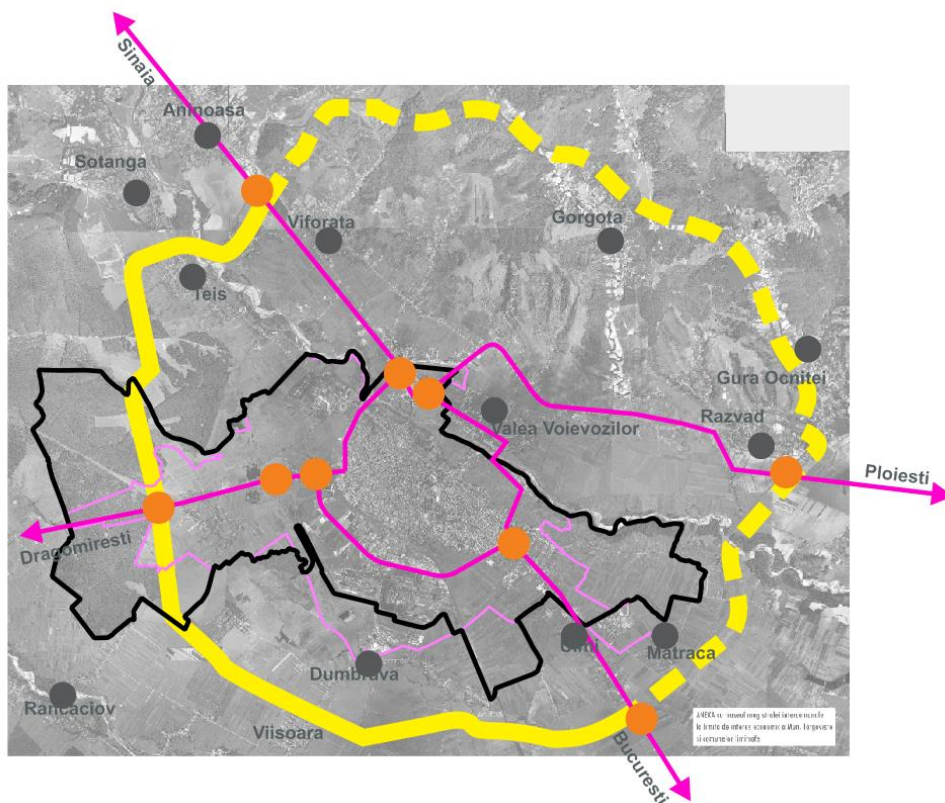
Acțiunea 26	Cresterea sigurantei pietonilor si combaterea infractiunilor prin amplasarea camerelor video pe raza Municipiului Targoviste, in special in zonele aglomerate.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Cresterea sigurantei locuitorilor Mun. Targoviste.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Numarul de infractiuni.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Consiliul Local, comunitati locale, investitori locali.
<i>Calendar</i>	- Se poate realiza dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila. 2015 – Amplasarea camerelor video de supraveghere in zonele cele mai aglomerate. 2016 – 2020 – Continuarea amplasarii camerelor in resul zonelor(in prezent mai putin aglomerate)
<i>Masuri suplimentare</i>	Infiintarea unui departament responsabil cu supravegherea populatiei.
<i>Plan coordonator</i>	NU

Tema 5 – Coordonarea și controlul circulației automobilelor

Dintre toate modurile de transport, mașina personală este cea mai utilizată. Aproximativ 65% din deplasările în oraș se efectuează cu ajutorul automobilelor personale, de mici dimensiuni, ceea ce aduce o contribuție semnificativă a emisiilor de CO₂, principalul factor în creșterea efectului de seră. Conform evidențelor fiscale, există un număr de 32.189 autovehicule înmatriculate pe raza municipiului Târgoviște.

Acțiunea 27

- Realizare sosea ocolitoare a Mun. Târgoviște pentru reducerea traficului de tranzit:
 - Varianta ocolire a municipiului prin zona de sud și vest pentru fluidizarea traficului pe axa DN71 București – Târgoviște – Sinaia.



Propunere sosea ocolitoare Mun. Târgoviște – cu linie punctată închiderea inelului ocolitor

Obiectiv/Efect	▪ Optimizarea rețelei rutiere; ▪ Reducerea traficului de tranzit prin municipiul Târgoviște; ▪ Reducerea gradului de poluare cauzat de către autovehicule în mun. Târgoviște cu 20%.
Criteriu de evaluare	▪ Lansarea studiilor de specialitate pentru implementarea proiectului.
Cost estimat	▪ Se va evalua.
Actori implicați	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Poliția Rutieră, CNADNR, MT.
Calendar	▪ Studiile pentru alegerea unei variante sau a ambelor variante, se pot realiza după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă.
Măsuri suplimentare	▪ Consultare reprezentanți ai transportatorilor, studii de specialitate.
Schema coordonatoare	▪ DA



Acțiunea 28	Amenajarea intersecțiilor dintre Soseaua Ocolitoare și arterele existente de circulație.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Optimizarea rețelei rutiere;
<i>Criteriu de evaluare</i>	Lansarea studiilor de specialitate pentru implementarea proiectului.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia Rutiera, CNADNR, MT.
<i>Calendar</i>	Se pot realiza concomitent cu Soseaua Ocolitoare.
<i>Măsuri suplimentare</i>	
<i>Schema coordonatoare</i>	DA

Acțiunea 29	Amenajare parcaje subterane de capacitate medie în zonele din exteriorul perimetrului central.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Descongestionarea zonei centrale; - Marirea gradului de pietonizare în zona centrală.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Identificarea unui număr necesar de locuri de parcare; - Realizarea studiilor.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia Rutiera.
<i>Calendar</i>	Studiile pot începe imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
<i>Măsuri suplimentare</i>	
<i>Schema coordonatoare</i>	DA

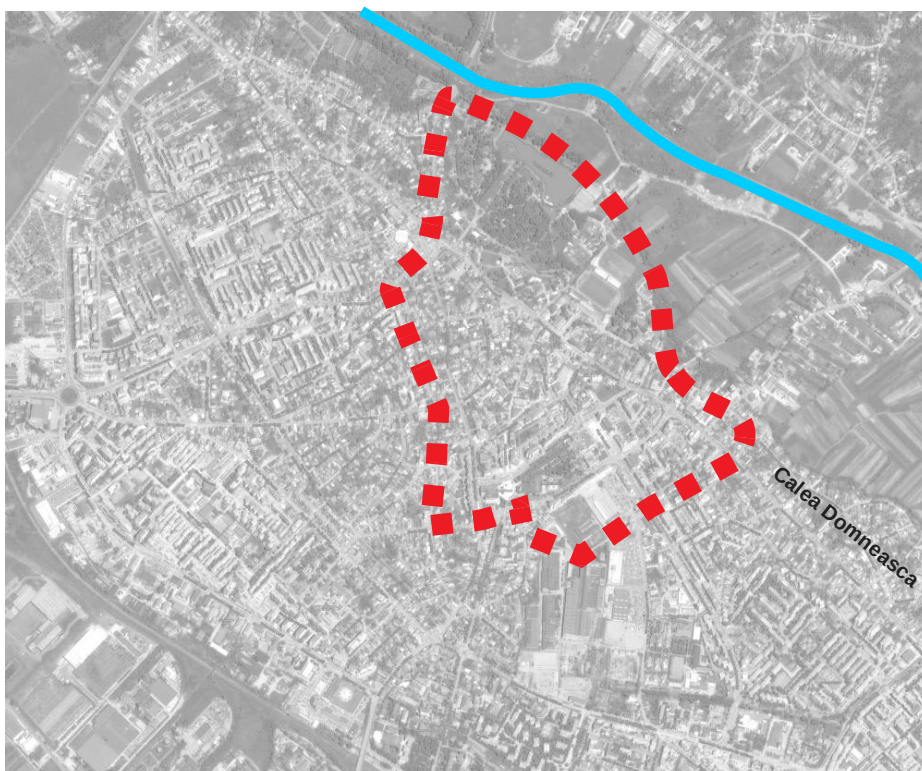


Acțiunea 30	- Extindere rețele de transport in comun pentru conectarea zonei periurbane de zona urbana a Mun. Targoviste. ☒ Realizare puncte de schimb la jonctiunile cu Soseaua Ocolitoare.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Reducerea traficului de tranzit prin municipiul Targoviste; - Reducerea gradului de poluare in mun. Targoviste cu 20%.
<i>Criteriu de evaluare</i>	Lansarea studiilor de specialitate pentru implementarea proiectului.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia Rutiera, operatorii de transport locali si nationali.
<i>Calendar</i>	2015 – Studiile pot incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila. - Extinderile efective pot incepe simultan cu lucrarile de construire a Soselei Ocolitoare;
<i>Masuri suplimentare</i>	Consultare reprezentanti ai transportatorilor, studii de specialitate.
<i>Schema coordonatoare</i>	NU

Acțiunea 31	Cresterea sigurantei in trafic prin amenajarea intersectiilor cu probleme, implementarea sensurilor unice de circulatie si realizarea unui sistem de supraveghere video a traficului.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Cresterea sigurantei in trafic si descongestionarea traficului si a intersectiilor aglomerate.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Numarul de accidente. - Timpul petrecut in trafic.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia Rutiera, populatia locala, administratorul drumului.
<i>Calendar</i>	2015 – Studiile pot incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
<i>Masuri suplimentare</i>	- Consultare reprezentanti ai transportatorilor, studii de specialitate; - Parteneriat cu politia rutiera.
<i>Schema coordonatoare</i>	DA

Acțiunea 32

- Realizarea unui inel de circulație ca varianta ocolitoare la zona centrală cu rolul de descongestionare a zonei centrale și de eliminare a traficului de tranzit.
- Străzi recomandate:
 - ☑ Bd. Mircea Cel Batran;
 - ☑ Str. Arsenalului;
 - ☑ Str. Profesor Nicolae Radian;
 - ☑ Calea Domnească;
 - ☑ Str. Gimnaziului;
 - ☑ Str. Justiției;
 - ☑ Aleea Cocorilor;
 - ☑ Str. Mihai Bravu;
 - ☑ Str. Constantin Brancoveanu;
 - ☑ Str. Maior Breziseanu Eugen;
 - ☑ Str. Liniștei;
 - ☑ Str. Cetății.

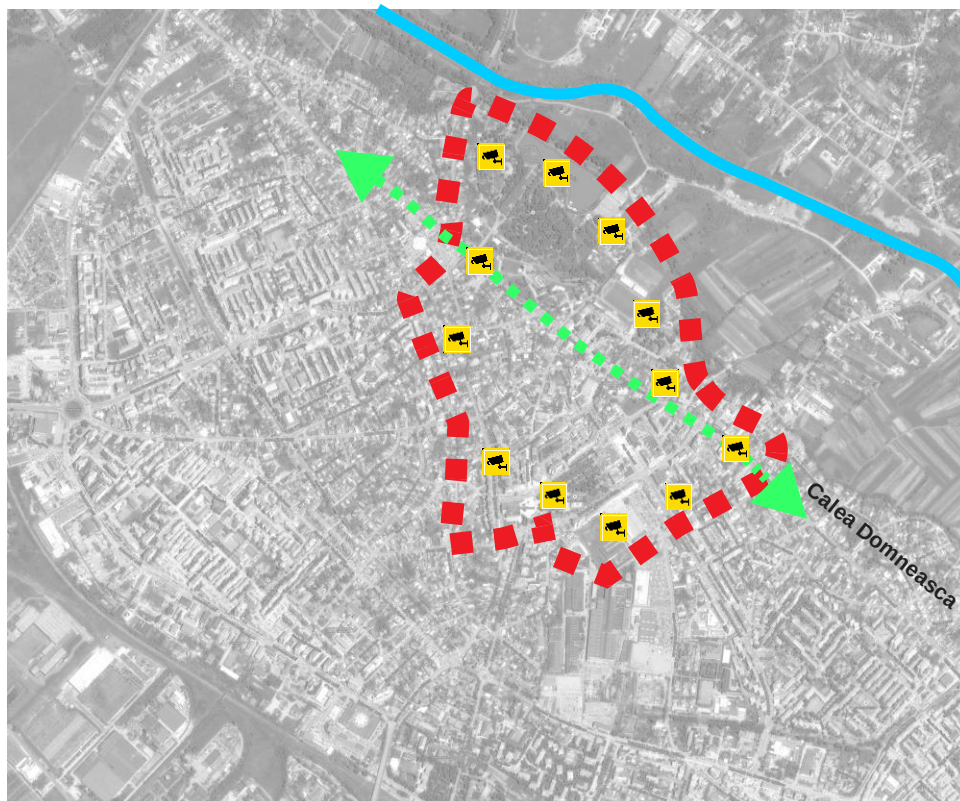


Recomandare traseu inel de circulație

Obiectiv/Efect	▪ Optimizarea rețelei rutiere și reducerea traficului auto.
Criteriu de evaluare	▪ Lansarea studiilor de specialitate pentru implementarea proiectului.
Cost estimat	▪ Se va evalua.
Actori implicați	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Poliția Rutieră.
Calendar	▪ Se poate realiza după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
Măsuri suplimentare	▪ Consultare reprezentanți ai transportatorilor locali.
Plan coordonator	▪ DA

Acțiunea 33

- Restrictionare a accesului in interiorul inelului de circulatie pe baza de vigneta.
 - ☑ Monitorizare video si realizare sistem automat de filtrare a accesului in zona centrala.
 - ☑ Posibilitatea procurarii vignetei online, statii de alimentare cu carburant sau centre de informare;
 - ☑ Semnalistica.

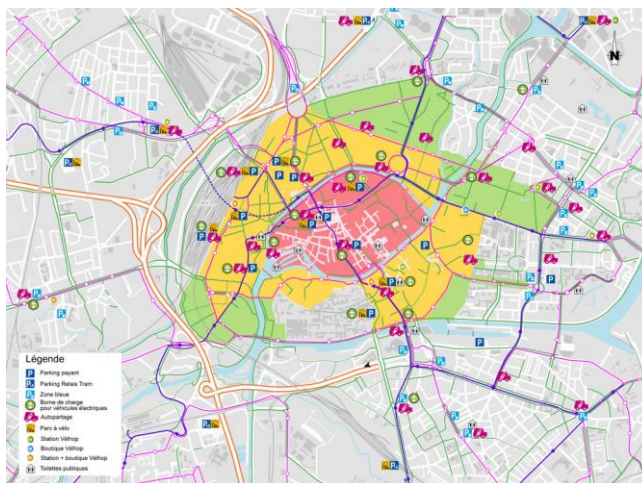


Propunere zone de filtrare si control

Obiectiv/Efect	▪ Reducerea traficului auto.
Criteriu de evaluare	▪ Lansarea studiilor de specialitate pentru implementarea proiectului.
Cost estimat	▪ Se va evalua.
Actori implicați	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Politia Rutiera, investitori locali, operatori de transport locali.
Calendar	▪ Studiul se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila; ▪ 2016-2017 Implementarea sistemului
Masuri suplimentare	▪ Realizarea infrastructurii de monitorizare.
Plan coordonator	▪ DA

Acțiunea 34

- Implementarea unor zone de taxare diferentiată pentru locurile de parcare amenajate la sol, în funcție de zonele stabilite de taxare.
 - ☑ Creșterea tarifului de parcare pe ora exponențial cu timpul de parcare;
 - ☑ Prima ora poate fi gratuită pentru mașinile electrice, pentru persoanele cu dizabilități sau mașini ale vizitatorilor din afara județului (după caz se va stabili prin Regulamentul de parcare)
- Instalarea unor mijloace de control eficiente pentru aplicarea politicilor de parcare și respectarea acestora de către utilizatori;
- Mărirea gradului de siguranță prin sprijinul poliției și sancționarea severă a parcarilor neregulate, obstrucționării circulației pietonale sau a persoanelor cu dizabilități;
- Se recomandă consultarea cu locuitorii pentru stabilirea condițiilor de parcare a riveranilor din zona centrală;
- Se recomandă evitarea investițiilor în parcaje cu capacitate foarte mare în zona centrală a orașului.



Zone de taxare diferentiată (Strasbourg)

Obiectiv/Efect	▪ Reducerea traficului auto; ▪ Creșterea ciclurilor de schimb a automobilelor pe locurile de parcare; ▪ Reducerea staționării autovehiculelor pe termen lung.
Criteriu de evaluare	▪ Scăderea numărului de parcaje realizate neregulate.
Cost estimat	▪ Se va evalua.
Actori implicați	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Poliția Rutieră, Administrația Domeniului Public.
Calendar	▪ Se poate realiza imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă;
Măsuri suplimentare	▪ Realizarea infrastructurii de monitorizare; ▪ Stabilirea și aprobarea unui regulament de parcare; ▪ Definirea zonelor de taxare, prin HCL; ▪ Definirea tarifelor de taxare, prin HCL; ▪ Elaborarea unui masterplan în vederea gestionării locurilor de parcare din zona centrală a orașului.
Plan coordonator	▪ DA



Acțiunea 35	Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare din zona centrala a orasului.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Optimizarea parcajelor din zona centrala a orasului; - Integrarea noilor politici de mobilitate; - Favorizarea circulatiei pietonale.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Scaderea numarului de parcaje realizate neregulamentar. - Numarul locurilor de parcare; - Estetica urbana;
<i>Cost estimat</i>	Studiul – 50.000 EURO
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia Rutiera, Administratia Domeniului Public.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	- Constituirea unei comisii de coordonare a proiectului; - De avut in vedere extinderea in viitor a Zonei Centrale.
<i>Plan coordonator</i>	NU

Acțiunea 36	Modernizarea drumurilor si realizarea unor proiecte de by-pass pentru facilitarea accesului catre si dinspre zonele in curs de dezvoltare sau dezvoltate in viitor spre zonele de activitati, inclusiv integrarea tuturor modurilor de transport in comun.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Optimizarea cailor rutiere de comunicare; - Scaderea timpilor de stat in trafic; - Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun in regiune.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Realizare proiectelor; - Noi investitii in teritoriu.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia Rutiera, Administratia Domeniului Public, operatorii locali de transport.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	Constituirea unei comisii de evaluare si monitorizare a noilor investitii;
<i>Plan coordonator</i>	NU



Acțiunea 37

- Realizarea unor parări supraetajate mecanizate și amplasarea acestora în zonele de locuit.



Parcări supraetajate mecanizate (China, Regiunea Shandong)

<i>Obiectiv/Efect</i>	Îmbunătățirea imaginii urbane și reducerea parcarilor neregulate.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Cresterea numărului locurilor de parcare. - În 2015 există 780 locuri de parcare în zonele de locuit, aflate în D.A.P.P.P.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Administratorul Drumurilor, Administrația Domeniului Public.
<i>Calendar</i>	2015 – Studiile pot începe după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă;
<i>Măsuri suplimentare</i>	Identificarea terenurilor libere de construcții cu potențial de amenajare a parcarilor supraetajate mecanizate.



Acțiunea 38	Dezvoltarea unei politici globale cu scopul de reducere a vitezei de deplasare atât pe strazile principale cât și pe celelalte categorii de strazi, pentru reducerea emisiilor de CO₂ și pentru îmbunătățirea siguranței în trafic. Aceasta politică are ca obiectiv principal reducerea vitezei pe arterele sau axele principale (din periurban) de penetrație a Mun. Târgoviște.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Optimizarea cailor rutiere de comunicare; - Îmbunătățirea siguranței în trafic;
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Scaderea nivelului de zgomot (db) și CO₂; - Numărul de km cu nivel scăzut de zgomot și CO₂.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Poliția Rutieră, Administrația Domeniului Public, Agenția pentru Proiectia Mediului.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă;
<i>Măsuri suplimentare</i>	Constituirea unei comisii de evaluare și monitorizare a traficului în parteneriat cu Poliția rutieră;
<i>Plan coordonator</i>	NU

Acțiunea 39	- Realizarea unui sistem de observare și monitorizare a traficului în vederea creșterii siguranței rutiere. - Stabilirea și punerea în practică a unui obiectiv ambițios, precum „Zero persoane accidentate/ucise în accidente rutiere în anul 2020” prin acțiuni emblematiche: ☑ Realizarea unor campanii de responsabilizare a tuturor participanților la trafic; ☑ Realizarea unor campanii de educare și informare a populației; ☑ Realizarea unor campanii de creștere a conștiinței și respectului în trafic; ☑ Asigurarea trecerilor la nivel cu calea ferată; ☑ Îmbunătățirea semnalisticii rutiere.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Îmbunătățirea siguranței în trafic;
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Scaderea evenimentelor Rutiere; - În 2014 au fost înregistrate 536 evenimente rutiere din care au rezultat vătămări de persoane.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Poliția Rutieră, Administrația Domeniului Public.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă;
<i>Măsuri suplimentare</i>	NU
<i>Plan coordonator</i>	NU



Acțiunea 40	▪ Elaborarea unui studiu pentru identificarea si combaterea poluarii fonice din Municipiul Targoviste. ▪ Identificarea unui plan de actiune si a unor masuri pentru diminuarea zgomotului, precum: ☑ Montare ecrane acustice; ☑ Plantare material vegetal de aliniament; ☑ Mutarea in subteran a liniilor de transport feroviar din Mun. Targoviste; ☑ Utilizare asfalt cauciucat pe noile bulevarde amenajate/pe strazile ce prezinta un nivel crescut de zgomot.
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Scaderea nivelului de zgomot <50db;
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ In anul 2014 s-au inregistrat valori ~70db; ▪ Populatie afectata; ▪ Opinia publica.
<i>Cost estimat</i>	▪ 90.000 EURO.
<i>Actori implicați</i>	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Agentia pentru Protectia Mediului
<i>Calendar</i>	▪ Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	▪ NU
<i>Plan coordonator</i>	▪ NU



Tema 6 – Organizarea transportului de marfuri

Transportul de marfuri este esential si indispensabil pentru mediul urban. Scopul nu este cel de reducere a transportului de marfuri din Municipiul Targoviste, ci o optimizare a acestuia, ceea ce se traduce printr-o scadere a gradului de poluare cu noxe si o crestere a nivelului de confort al locuitorilor.

Acțiunea 41	Realizarea unui studiu privind fluxul de marfuri la nivel zonal si infiintarea unui departament care sa analizeze si sa amelioreze in permanent logistica si transportul de marfuri din oras.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Reducerea distantelor de parcurgere pentru livrarea bunurilor;
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Lansarea studiului si infiintarea departamentului responsabil cu logistica de transport a marfurilor; - Reducerea numarului de km parcursi pentru livrarea marfurilor.
<i>Cost estimat</i>	50.000-100.000 EURO.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Transportatori, CNADNR.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfa.
<i>Plan coordonator</i>	NU

Acțiunea 42	- Studiu privind oportunitatea realizarii unor parteneriate intre CFR, MT, CNADNR, Primaria Mun. Targoviste si noi investitori pentru dezvoltarea unor noi parcuri logistice si crearea de noi locuri de munca, tinand cont si de accesibilitatea pe cale ferata. - Se recomanda incurajarea utilizatii resurselor de teren disponibile si a fostelor platforme industriale aflate in proximitatea magistrelor CFR 904(Petrosita – Targoviste - Titu) si 302(Ploiesti Sud – Targoviste)
<i>Obiectiv/Efect</i>	Reducerea distantelor de parcurgere pentru livrarea bunurilor;
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Conectarea facila si accesul favorabil al parcurilor logistice; - Oferirea sprijinului din partea autoritatilor in dezvoltarea Parcurilor Logistice si utilizarea infrastructurii existente.
<i>Cost estimat</i>	Nedefinit.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Transportatori, CNADNR, MT, CFR.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	- Rezervarea si conservarea resurselor de teren si a infrastructurii existente prin documentatii de urbanism; - Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfa.
<i>Plan coordonator</i>	NU



Acțiunea 43	Se va studia si posibilitatea realizarii unei/mai multor zone de asteptare pentru camioane in cazul dezvoltarii parcurilor logistice. Exemplu zona asteptare pentru camioane
<i>Obiectiv/Efect</i>	Reducerea disconfortului locuitorilor cauzat de transportatorii de marfuri;
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Realizarea zonelor de asteptare; - Utilizarea/nivelul de aglomerare a zonelor de asteptare.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Transportatori.
<i>Calendar</i>	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfa.
<i>Plan coordonator</i>	NU



Acțiunea 44

- Studierea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private (transportatori, comercianți cu amănuntul) și autoritatea publică cu privire la distribuirea marfurilor în oraș;
- Realizarea unui regulament de aprovizionare care să răspundă nevoilor comercianților, mai ales în zonele aglomerate, fără a perturba liniștea și confortul locuitorilor prin:
 - ☑ Identificarea unei scheme optime de aprovizionare;
 - ☑ Facilitarea achiziționării unor autovehicule de aprovizionare electrice (cu zero emisii CO₂);
 - ☑ Încărcare gratuită cu curent electric pentru vehiculele de aprovizionare



<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Reducerea disconfortului locuitorilor cauzat de transportatorii de marfuri;
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Lansarea studiilor; ▪ Feedback după lansarea experimentelor.
<i>Cost estimat</i>	▪ Nedefinit.
<i>Actori implicați</i>	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Transportatori/firme aprovizionare, comercianți.
<i>Calendar</i>	▪ Studiile se pot realiza imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă; ▪ 2015 – 2020+ Proiect pe termen mediu și lung.
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪ Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfa.
<i>Plan coordonator</i>	▪ NU

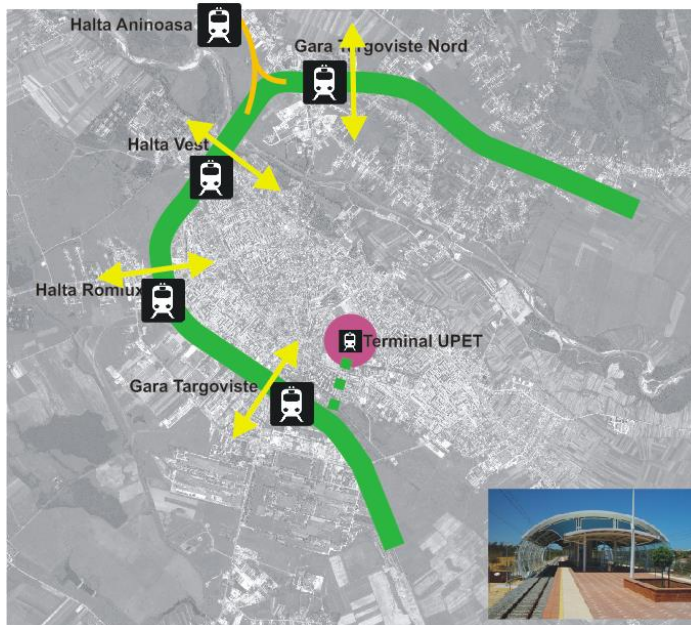


Tema 7 – Alte elemente importante

Acțiunea 45	Dezvoltarea si sustinerea unor programe de sensibilizare, responsabilizare si constientizare a locuitorilor cu privire respectarea planului de mobilitate si la importanta acestuia in dezvoltarea socio-economica a Municipiului Targoviste. In special prin activitati educative destinate publicului tanar.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Reducerea utilizarii automobilului personal; - Incurajarea utilizarii transportului in comun si promovarea acestuia.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Numarul de campanii efectuate in acest sens; - Numarul de actiuni si activitati educative.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia rutiera, Operatori locali de transport, CNADNR, MT, Transportatori/firme aprovizionare, comercianti.
<i>Calendar</i>	Aceasta actiune poate incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfa.
<i>Plan coordonator</i>	NU

Acțiunea 46

- Ameliorarea efectelor cauzate de barierele antropice – respectiv liniile de cale ferată existente, prin:
 - ☑ Amenajări la nivelul solului;
 - ☑ Transformarea garilor și a haltelor existente în puncte de legătură între cele două zone;
 - ☑ Mutarea în subteran a liniilor de cale ferată și amenajarea unei zone verzi, la nivelul solului, în locul liniilor de cale ferată



Obiectiv/Efect	▪ Reducerea utilizării automobilului personal; ▪ Încurajarea utilizării transportului în comun și promovarea acestuia.
Criteriu de evaluare	▪ Numărul de campanii efectuate în acest sens; ▪ Numărul de acțiuni și activități educative.
Cost estimat	▪ Se va evalua.
Actori implicați	▪ Primăria Mun. Târgoviște, Poliția rutieră, Operatori locali de transport, CNADNR, MT, Transportatori/firme aprovizionare, comercianți.
Calendar	▪ Această acțiune poate începe imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă;
Măsuri suplimentare	▪ Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfă.
Plan coordonator	▪ NU



Acțiunea 47	- Imbunatatirea semnalisticii si cresterea gradului de promovare a Municipiului in scop turistic, prin: ☒ Promovare in media; ☒ Infiintare retea info-pointuri; ☒ Brosuri; ☒ Video-prezentari.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Promovare turistica si imbunatatirea imaginii orasului.
<i>Criteriu de evaluare</i>	- Numarul anual de vizitatori; - Impresii vizitatori.
<i>Cost estimat</i>	Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Politia rutiera, Investitori privati, Operatori locali de transport, comercianti.
<i>Calendar</i>	Aceasta actiune poate incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	Colectarea impresiilor vizitatorilor.
<i>Plan coordonator</i>	Se va studia.

Acțiunea 48	Imbunatatirea relatiei utilizator-transportator prin colectarea permanenta a propunerilor venite din cetatenilor pentru a mentine un nivel maxim de atractivitate asupra mijloacelor de transport in comun.
<i>Obiectiv/Efect</i>	Incurajarea utilizarii transportului in comun si promovarea acestuia;
<i>Criteriu de evaluare</i>	Feedback utilizatori;
<i>Cost estimat</i>	Nedefinit.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, Operatori locali de transport, populatia locala.
<i>Calendar</i>	Aceasta actiune poate incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	
<i>Plan coordonator</i>	NU



Acțiunea 49	Mentinerea unei transparente si a unui flux de informatii intre autoritatea publica responsabila cu managementul orasului si investitorii majori(marii generatori de trafic) din Municipiul Targoviste cu privire la orarul de aprovizionare/deschidere/inchidere a activitatilor, pentru mentinerea unui control din partea autoritatilor si permanenta optimizare din punct de vedere al accesibilitatii prin utilizarea transportului in comun.
<i>Obiectiv/Efect</i>	- Reducerea utilizarii automobilelor personale; - Incurajarea utilizarii transportului in comun;
<i>Criteriu de evaluare</i>	Numarul de evaluari;
<i>Cost estimat</i>	Nedefinit.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, investitori privati, populatia locala.
<i>Calendar</i>	Aceasta actiune poate incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	
<i>Plan coordonator</i>	NU

Acțiunea 50	Dezvoltarea mobilitatii electrice in mediul urban prin achizitonaea unor mijloace de transport electrice (taxi, autobuze, microbuze, biciclete electrice, scutere si orice alte mijloace de transport electrice).
<i>Obiectiv/Efect</i>	Reducerea poluarii cu noxe;
<i>Criteriu de evaluare</i>	Parcul auto electric;
<i>Cost estimat</i>	Nedefinit.
<i>Actori implicați</i>	Primăria Mun. Târgoviște, investitori privati, operatori de transport locali;
<i>Calendar</i>	Aceasta actiune poate incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
<i>Masuri suplimentare</i>	
<i>Plan coordonator</i>	NU



Acțiunea 51	▪ Incurajarea achiziționării mijloacelor de transport electrice și instalarea stațiilor de încărcare a automobilelor electrice pe marile bulevarde, precum și pe actuala centură a Mun. Târgoviște. ▪ Pentru încurajarea înnoirii parcului taximetrelor cu unele electrice, se recomandă susținerea din partea autorităților prin încărcarea gratuită a acestora.
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Reducerea poluării cu noxe;
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Numărul de automobile electrice înmatriculate în Mun. Târgoviște; ▪ Numărul stațiilor de încărcare a automobilelor electrice.
<i>Cost estimat</i>	▪ Nedefinit.
<i>Actori implicați</i>	▪ Primăria Mun. Târgoviște, investitori privați, operatori de transport locali;
<i>Calendar</i>	▪ Aceasta acțiune poate începe imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă;
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪
<i>Plan coordonator</i>	▪ NU

Acțiunea 52	▪ Stabilirea și menținerea sub un management bine organizat în toate domeniile conexe ale mobilității urbane: ☑ Transport public; ☑ Pietonal; ☑ Mersul cu bicicleta; ☑ Parcaje; ☑ Energie electrică; ☑ Siguranța rutieră și trafic; ☑ Noduri intermodale; ☑ Transport local de marfuri; ☑ Depozitare și logistică; ☑ Comunicare; ▪ Evaluarea și punerea în aplicare a acțiunilor propuse prin Planul de Mobilitate Urbana Durabilă; ▪ Continuă monitorizarea a noilor mari investiții și optimizare a mobilității urbane.
<i>Obiectiv/Efect</i>	▪ Îmbunătățirea mobilității, creșterea economică, îmbunătățirea calității vieții și protejarea mediului.
<i>Criteriu de evaluare</i>	▪ Raport anual de evaluare.
<i>Cost estimat</i>	▪ Se va evalua.
<i>Actori implicați</i>	▪ Primăria Mun. Târgoviște, investitori privați, operatori de transport locali, CFR, CNADNR, MT, poliția rutieră
<i>Calendar</i>	▪ Aceasta acțiune poate începe imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă;
<i>Măsuri suplimentare</i>	▪ Elaborarea grilelor de evaluare
<i>Plan coordonator</i>	▪ NU



Calendar pentru desfasurarea proiectelor

Nr.	Actiune	ETAPIZARE PROIECTE					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Coordonarea politicilor de mobilitate in dezvoltarea urbana a Municipiului Târgoviște	•	•	•	•	•	•
2.	Mentinerea controlului cu privire la transportul in comun, deplasările pietonale, cu bicicleta, transportul de marfa sau stationarea automobilelor implicate in noile proiecte de dezvoltare urbana	•	•	•	•	•	•
3.	Valorificarea transportului public	•	•	•	•	•	•
4.	Atingerea obiectivelor propuse prin Planul de Mobilitate Urbana Durabila prin cresterea ofertei si prin cresterea calitatii transportului public in zonele unde exista cerere	•	•	•	•	•	•
5.	Restructurarea rețelei de transport in comun		•	•	•	•	•
6.	Imbunatatirea performantei rețelei de transport in comun si reducerea timpilor de parcurgere a traseelor	•	•	•	•	•	•
7.	Imbunatatirea accesibilitatii transportului public si cresterea atractivitatii	•	•	•	•	•	•
8.	Utilizarea potentialului turistic si valorificarea acestuia prin infiintarea unei linii de transport in comun in scop turistic – tip City Tour	•	•	•	•	•	•
9.	Promovarea legaturilor feroviare existente, modernizarea si dezvoltarea serviciilor de transport feroviar intre Mun. Targoviste si zonele invecinate aflate pe magistralele 904 si 302	•	•	•	•	•	•
10.	Studiu pentru realizarea in viitor a unui terminal de transport – nod intermodal in zona UPET pentru cresterea mobilitatii si imbunatatirea relatiilor in teritoriu, destinat atat navetistilor/rezidentilor, cat si turistilor.	•	•	•	•	•	•
11.	Imbunatatirea accesibilitatii cu mijloace de transport in comun in Mun. Targoviste din localitatile invecinate, prin realizarea unor oferte destinate in special navetistilor.	•	•	•	•	•	•
12.	Realizarea unor noduri intermodale care sa reuneasca mai multe tipuri de transport in comun, facilitandu-se conexiunile dintre diferite moduri de transport in comun	•	•	•	•	•	•
13.	Realizarea unui sistem de parcare tip PARK & RIDE in zonele periferice ale Mun. Targoviste in care utilizatorii isi pot plasa automobilele personale, motociclete sau bicicletele in siguranta pentru a calatori mai departe cu mijloacele de transport in comun.	•	•	•	•	•	•
14.	Realizarea unor parcare pentru biciclete sigure aflate in proximitatea statiilor principale, aferente mijloacelor de transport in comun si a garilor		•	•	•	•	•
15.	Realizarea unui sistem de taxare si procurare(inclusiv prin plata online) a biletelor pentru mijloacele de transport in comun, tip E-ticket, ce pot fi utilizate in toate tipurile de transport in comun ales de fiecare utilizator in parte.		•	•	•	•	•
16.	Infiintare campanie de informare a cetatenilor asupra avantajelor utilizarii transportului in comun si asupra intermodalitatii	•	•	•	•	•	•
17.	Reconfigurarea profilelor rețelei stradale pentru favorizarea deplasărilor pietonale, pentru desfasurarea circulatiei in siguranta si intr-un mod placut, in special in apropierea scolilor, a institutiilor publice si de servicii, existente si viitoare	•	•	•	•	•	•
18.	Identificarea, modernizarea traseelor pietonale si punerea in valoare a acestora prin mobilare adecvata, vegetatie de aliniament care sa vina in sprijinul circulatiei pietonale	•	•	•	•	•	•
19.	Identificarea unor trasee pietonale intre diferite puncte de interes si zone de agrement	•	•	•	•	•	•
20.	Realizarea unor campanii de educare si respectare a circulatiei pietonale precum si de crestere a confortului si sigurantei persoanelor cu dizabilitati in circulatia urbana. Reducerea numarului de parcare nereglementare	•	•	•	•	•	•
21.	Initierea unui studiu, a unui plan VELO al Municipiului Targoviste pentru a extinde piste pentru biciclisti existente sau in curs de construire si pentru a defini o retea completa de piste pentru biciclisti, in vederea cresterii numarului de utilizatori.	•	•	•	•	•	•
22.	Construirea unei retele pentru biciclisti confortabila si sigura pentru toti utilizatorii Municipiului Targoviste in vederea oferirii unei alternative deplasare in detrimentul utilizarii automobilului personal.	•	•	•	•	•	•
23.	Incurajarea dezvoltatorilor privati in realizarea unor locuri de parcare pentru biciclete care sa ofere siguranta utilizatorilor	•	•	•	•	•	•
24.	Realizarea unui sistem de inchiriere a bicicletelor pe raza Municipiului Targoviste destinat rezidentilor si in scop turistic.	•	•	•	•	•	•
25.	Realizarea si implementarea unuia sau a mai multor Planuri de Accesibilitate la drumuri si spatii publice	•	•	•	•	•	•
26.	Cresterea sigurantei pietonilor si combaterea infractiunilor prin amplasarea camerelor video pe raza Municipiului Targoviste, in special in zonele aglomerate.	•	•	•	•	•	•
27.	Realizare sosea ocolitoare a Mun. Targoviste pentru reducerea traficului de tranzit.	•	•	•	•	•	•
28.	Amenajarea intersectiilor dintre Soseaua Ocolitoare si arterele existente de circulatie.	•	•	•	•	•	•
29.	Amenajare parcaje subterane de capacitate medie in imediata vecinatate a zonei centrale.	•	•	•	•	•	•





30.	Extindere retele de transport in comun pentru conectarea zonei periurbane de zona urbana a Mun. Targoviste.	•	•	•	•	•	•
31.	Cresterea sigurantei in trafic prin amenajarea intersectiilor cu probleme, implementarea sensurilor unice de circulatie si realizarea unui sistem de supraveghere video a traficului.	•	•	•	•	•	•
32.	Realizarea unui inel de circulatie ca varianta ocolitoare la zona centrala cu rolul de descongestionare a zonei centrale si de eliminare a traficului de tranzit.	•	•	•	•	•	•
33.	Restrictionare a accesului in interiorul inelului de circulatie pe baza de vigneta.		•	•	•	•	•
34.	Implementarea unor zone de taxe diferentiata pentru locurile de parcare amenajate la sol, in functie de zonele stabilite de taxe.	•	•	•	•	•	•
35.	Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare din zona centrala a orasului.	•	•	•	•	•	•
36.	Modernizarea drumurilor si realizarea unor proiecte de by-pass pentru facilitarea accesului catre si dinspre zonele in curs de dezvoltare sau dezvoltate in viitor spre zonele de activitati, inclusiv integrarea tuturor modurilor de transport in comun.	•	•	•	•	•	•
37.	Realizarea unor parcuri supraterrane mecanizate si amplasarea acestora in zonele de locuit	•	•	•	•	•	•
38.	Dezvoltarea unei politici globale cu scopul de reducere a vitezei de deplasare.	•	•	•	•	•	•
39.	Realizarea unui sistem de observare si monitorizare a traficului in vederea cresterii sigurantei rutiere.	•	•	•	•	•	•
40.	Elaborarea unui studiu pentru identificarea si combaterea poluarii fonice din Municipiul Targoviste.	•	•	•	•	•	•
41.	Realizarea unui studiu privind fluxul de marfuri.	•	•	•	•	•	•
42.	Studiu privind oportunitatea realizarii unor parteneriate intre CFR, MT, CNADNR, Primaria Mun. Targoviste si noi investitori pentru dezvoltarea unor noi parcuri logistice.	•	•	•	•	•	•
43.	Se va studia si posibilitatea realizarii unei/mai multor zone de asteptare pentru camioane in cazul dezvoltarii parcurilor logistice	•	•	•	•	•	•
44.	Studierea si realizarea unui parteneriat intre entitatile comerciale private (transportatori, comercianti cu amanuntul) si autoritatea publica cu privire la distribuirea marfurilor in oras;	•	•	•	•	•	•
45.	Dezvoltarea si sustinerea unor programe de sensibilizare, responsabilizare si constientizare a locuitorilor cu privire respectarea planului de mobilitate si la importanta acestuia in dezvoltarea socio-economica a Municipiului Targoviste	•	•	•	•	•	•
46.	Ameliorarea efectelor cauzate de barierele antropice – respectiv liniile de cale ferata existente.	•	•	•	•	•	•
47.	Imbunatatirea semnalisticii si cresterea gradului de promovare a Municipiului in scop turistic.	•	•	•	•	•	•
48.	Imbunatatirea relatiei utilizator-transportator prin colectarea permanenta a propunerilor venite din cetatenilor pentru a mentine un nivel maxim de atractivitate asupra mijloacelor de transport in comun.	•	•	•	•	•	•
49.	Mentinerea unei transparente si a unui flux de informatii intre autoritatea publica responsabila cu managementul orasului si investitorii majori(marii generatori de trafic) din Municipiul Targoviste	•	•	•	•	•	•
50.	Dezvoltarea mobilitatii electrice in mediul urban prin achizitionarea unor mijloace de transport electrice (taxi, autobuze, microbuze, biciclete electrice, scutere si orice alte mijloace de transport electrice).	•	•	•	•	•	•
51.	Incurajarea achizitionarii mijloacelor de transport electrice si instalarea statiilor de incarcare a automobilelor electrice pe marile bulevarde, precum si pe actuala centura a Mun. Targoviste.	•	•	•	•	•	•
52.	Stabilirea si mentinerea sub un management bine organizat in toate domeniile conexe ale mobilitatii urbane.	•	•	•	•	•	•

