ROMÂNIA
JUDEŢUL VÂLCEA
PRIMĂRIA ORAŞULUI BĂILE GOVORA

Băile Govora, str. Tudor Vladimirescu, nr. 95,
245200, judeţul Vâlcea, ROMÂNIA
☎ 004 0250 770 460; 🖷 004 0250 770 800
C.U.I. 2541827
www.primaria-baile-govora.ro, primaria@primaria-baile-govora.ro



* REDESCOPERĂ BĂILE GOVORA - OAZA TA DE LINISTE SI SĂNĂTATE! *

HOTĂRÂREA Nr. 56

privind aprobarea "Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Băile Govora pentru perioada 2023-2030"

Consiliul Local al orașului Băile Govora, județul Vâlcea, întrunit în ședință ordinară, astăzi 27.11.2023, la care participă un număr de 10 consilieri din totalul de 11 din care este constituit;

Văzând că prin HCL nr.9 din 28.02.2023, domnul consilier Istrătescu Teodor Mircea a fost ales președinte de ședință;

Având in vedere temeiurile juridice, respectiv prevederile:

a) art. 120 și art. 121, alin. (1) și (2) din Constituția României, republicată;
b) art. 8 și 9 din Carta europeană a autonomiei locale, adoptată la Strasbourg la 15 octombrie 1985, raritică prin Legea nr. 199/1997;
c) art. 35, alin (1) și art. 47 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
d) Anexa nr. 2 la Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

Ținând seama de prevederile art. 43, alin. (4) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare, respectiv prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică locală;

Luând act de:

- Referatul de aprobare al Primarului orașului Băile Govora nr.15401 din 14.11.2023;
- Raportul de specialitate al Compartimentului informatică, nr.15402 din 14.11.2023;
- Rapoartele de avizare ale Comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului local al orașului Băile Govora:

  Comisia nr. 1 - nr.16036, din 23.11.2023;
  Comisia nr. 2 - nr.15934 din 22.11.2023;
  Comisia nr. 3 - nr.15927 din 22.11.2023;

În conformitate cu prevederile art. 129, alin. (2), lit. b) și e), alin. (4), lit. a) și d), alin. (9), lit. c), art. 139, alin. (3), lit. a) și f) și ale art.196, alin. (1), lit. a) din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, cu un număr de 10 voturi pentru adoptă prezenta:

HOTĂRÂRE

Art. 1. Se aprobă **PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA PENTRU PERIOADA 2023-2030**, conform anexei la prezenta hotărâre.

Art. 2. Primarul orașului Băile Govora, prin intermediul personalului din structura compartimentelor de resort ale aparatului de specialitate, va asigura aducerea la îndeplinire a dispozițiilor prezentei hotărâri.

Art. 3. Prezenta hotărâre se comunică prin intermediul secretarului general al orașului Băile Govora, în termenul prevăzut de lege, Primarului orașului Băile Govora, compartimentelor informatică, contabilitate, achiziții publice, UAT, ADPP, Instituției Prefectului - Județul Vâlcea și se aduce la cunoștință publică prin postarea în Monitorul Oficial Local pe pagina web a Primăriei orașului Băile Govora la adresa https://www.primaria-baile-govora.ro

Președinte de ședință
Istrătescu Teodor Mircea

Contrasemnează:
Secretar general al UAT
jr. Butoeru Maria-Iuliana

27.11.2023

Cartuș cu proceduri obligatorii ulterioare adoptării hotărârii consiliului local:

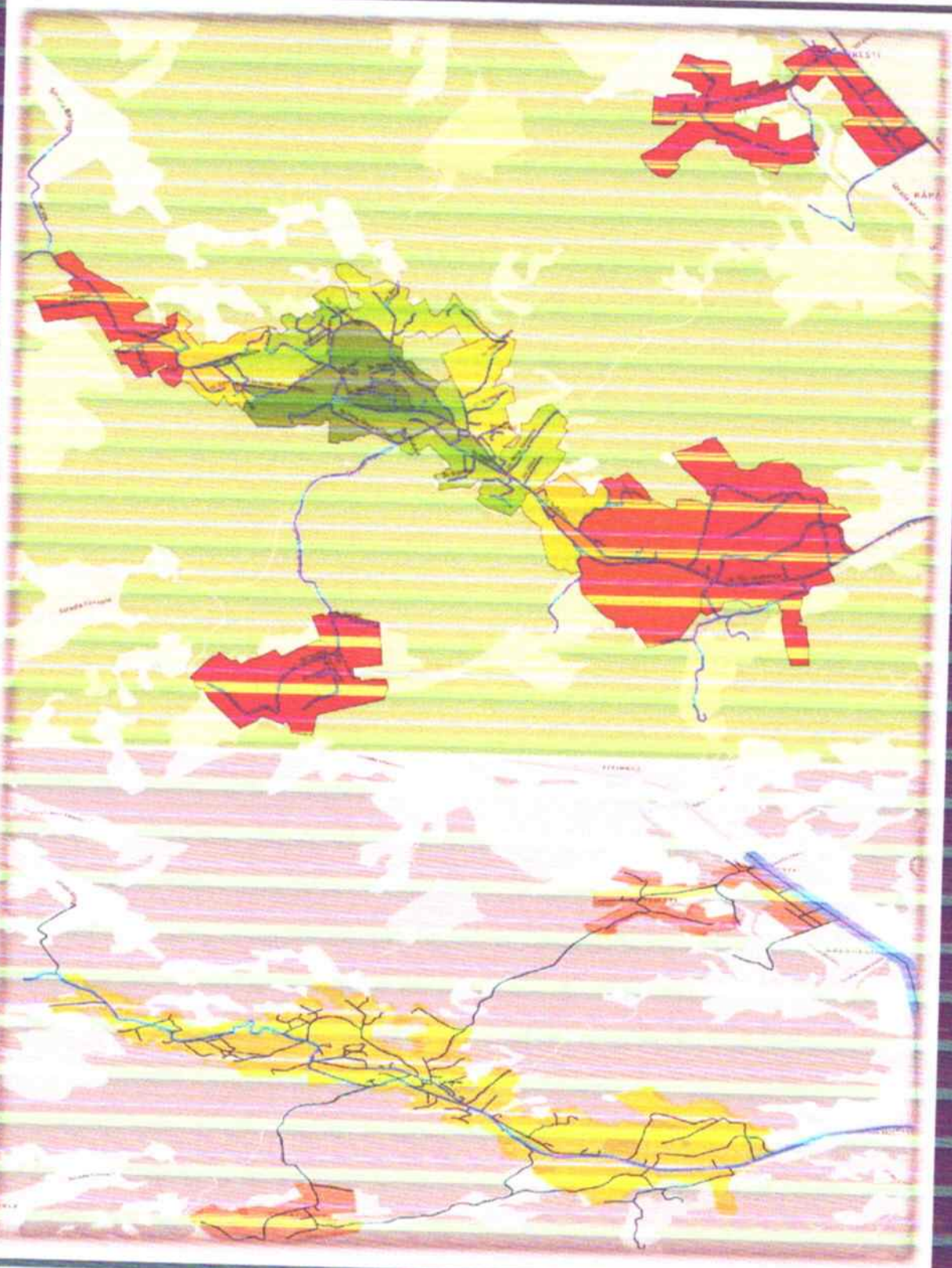
PROCEDURI OBLIGATORII ULTERIOARE ADOPTARII HOTARARII CONSILIULUI LOCAL NR.56/27.11.2023			
Nr. crt.	Operațiuni efectuate	Data ZZ/LL/AN	Semnătura persoanei responsabile sa efectueze procedura
0	1	2	3
1	Adoptarea hotărârii s-a făcut cu majoritate simplă	27.11.2023	S.G.O.
2	Comunicarea către primar	14.12.2023	S.G.O.
3	Comunicarea către prefectul județului	14.12.2023	S.G.O.
4	Aducerea la cunoștința publică	20.12.2023	S.G.O.
5	Comunicarea, numai în cazul celei cu caracter individual		S.G.O.
6	Hotărârea devine obligatorie	27.12.2023	S.G.O.

S.G.O.= Secretarul General al Orașului , prin intermediul compartimentelor Secretariat și Informatică. Redactat în 4(patru) exemplare originale

Anexa la HCL nr. 56 / 27.11.2023

ORAȘUL
BĂILE GOVORA

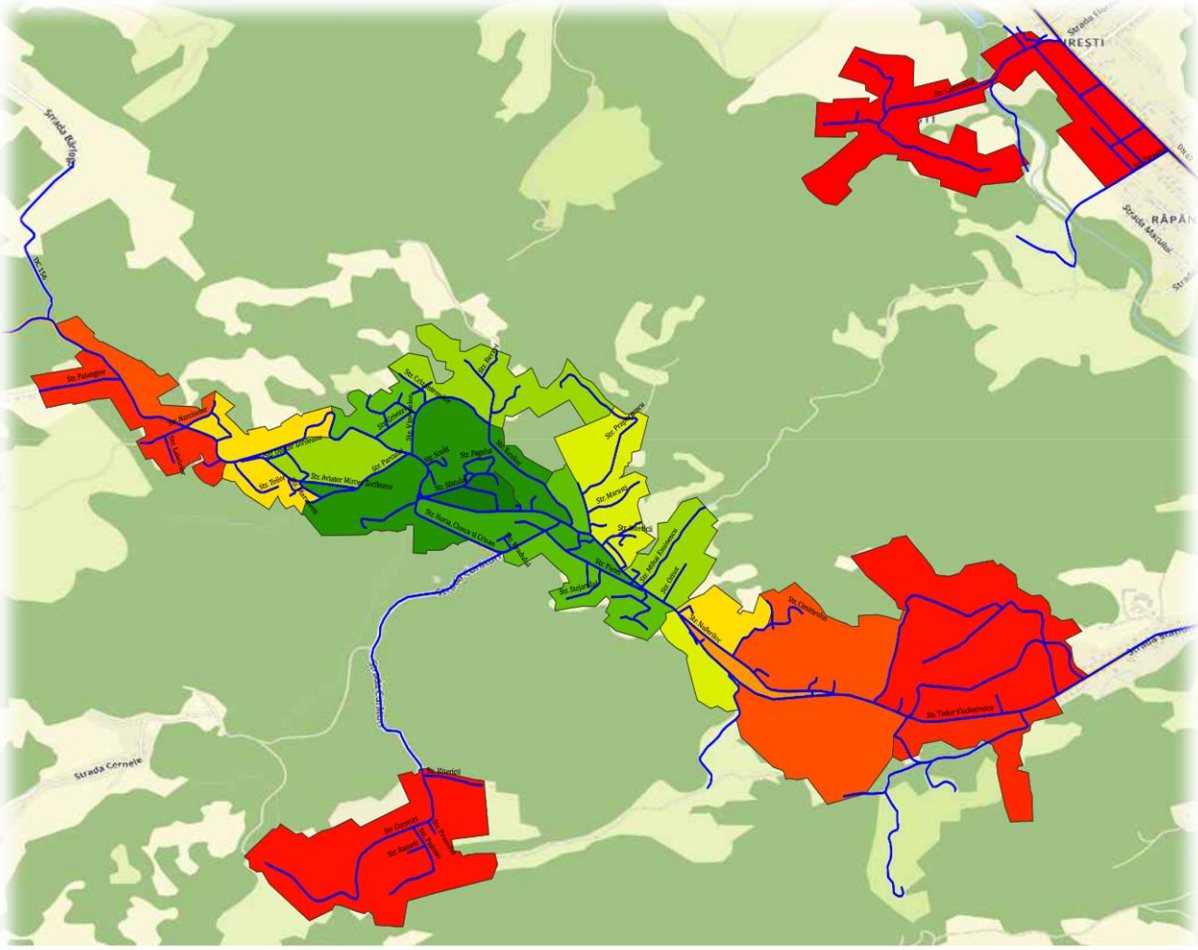
PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA 2023-2030

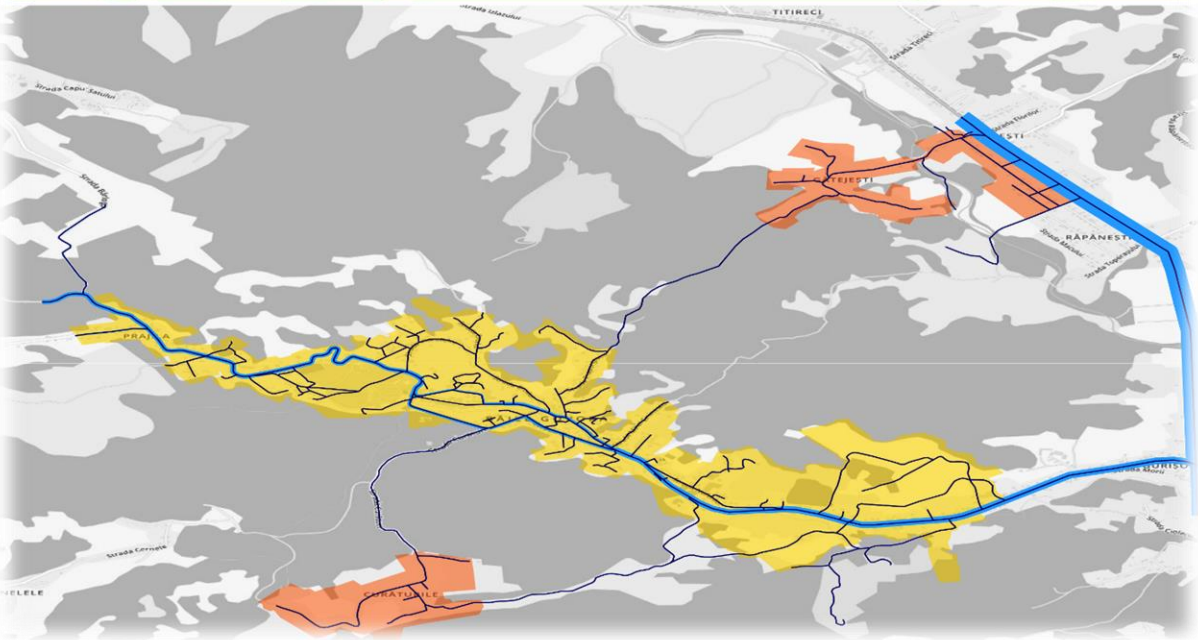


Beneficiar: **ORAȘUL BĂILE GOVORA**
Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**
2023

ORAȘUL
BĂILE GOVORA

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA 2023-2030





Beneficiar: **ORAȘUL BĂILE GOVORA**
Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**
2023

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA 2023-2030

Contract de Servicii Nr. 9297/3377 din 12.05.2023

«SERVICII DE REALIZARE PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA 2023-2030»

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

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

Beneficiar: ORAȘUL BĂILE GOVORA

Str. Tudor Vladimirescu, Nr. 95, Băile Govora, Jud. Vâlcea, România

Tel.: 0250 770 460 Fax: 0250 770 800 E-mail: primaria@primaria-baile-govora.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

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

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

CUPRINS

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

1. INTRODUCERE 8

1.1. Scopul şi rolul documentaţiei 8

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spaţială 14

1.2.1. Cadrul european 18

1.2.2. Cadrul naţional 27

1.2.3. Cadrul regional 37

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale 44

1.3.1. Plan Planul Urbanistic General al Oraşului Băile Govora 44

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială şi de cadru natural din documentele de planificare ale UAT 45

1.4.1. Strategia de Dezvoltare Locală pentru perioada 2014-2020 a Oraşului Băile Govora, judeţul Vâlcea 45

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. al Oraşului Băile Govora 2023-2030 46

2. ANALIZA SITUAŢIEI EXISTENTE 49

2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice 49

2.1.1. Date demografice 49

2.1.2. Date socio-economice 53

2.1.3. Indicele de motorizare 65

2.2. Reţeaua stradală 67

2.3. Transport public 77

2.3.1. Transport public local 77

2.3.2. Transport public judeţean prin servicii regulate 77

2.3.3. Transport public interjudeţean prin servicii regulate 79

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi 80

2.4. Transport de marfă 81
2.5. Mijloace alternative de mobilitate 83
2.6. Managementul traficului 90
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate 92

3. MODELUL DE TRANSPORT 95
3.1. Prezentare generală şi definirea domeniului 95
3.2. Colectarea de date 97
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare 98
3.2.2. Date privind volumele de trafic 102
3.2.3. Anchete Origine – Destinaţie 106
3.2.4. Date privind timpii de parcurs 108
3.3. Dezvoltarea reţelei de transport 109
3.4. Cererea de transport 112
3.4.1. Generarea şi atragerea deplasărilor 114
3.4.2. Distribuţia pe destinaţii 115
3.4.3. Alegerea modală 115
3.4.4. Distribuţia pe itinerarii 117
3.5. Calibrarea şi validarea datelor 123
3.6. Prognoze 126
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz 133

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂŢII 135
4.1. Eficienţa economică 136
4.2. Impactul asupra mediului 142
4.2.1. Emisii de substanţe poluante 145
4.2.2. Zgomot 147
4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră 149
4.3. Accesibilitate 152
4.4. Siguranţă 157
4.5. Calitatea vieţii 161

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE 165
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale 165
5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor 171

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE 179

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport 180

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale 183

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale 185

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale 186

6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană 186

6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință 187

6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate 189

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE 191

7.1. Eficiența economică 191

7.2. Impactul asupra mediului 191

7.3. Accesibilitate 193

7.4. Siguranță 197

7.5. Calitatea vieții 198

ETAPA a II-a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL 199

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG 200

1.1. Cadrul de prioritizare 200

1.2. Prioritățile stabilite 201

2. PLANUL DE ACȚIUNE 207

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale 208

2.2. Transport public 210

2.3. Transport de marfă 215

2.4. Mijloace alternative de mobilitate 216

2.5. Managementul traficului 222

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate 226

2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare 227

2.8. Aspecte instituționale 227

ETAPA a III-a: P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 228

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 229

2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D. 232

ANEXE 235

Anexa 1. Lista cuprinzătoare de acţiuni de intervenţie 236

ETAPA I

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

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul şi rolul documentaţiei

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

Numărul accidentelor rutiere mortale în Uniunea Europeană rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 19.900 cazuri în anul 2021. O pondere de 40% dintre accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanţii la trafic vulnerabili, precum pietonii, sunt expuşi în mod special. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicaţi *participanţi vulnerabili la trafic –pietoni şi biciclişti*. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedaţi în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39% comparativ cu 49% în cazul conducătorilor auto, progresele în reducerea numărului de accidente rutiere în zonele urbane situându-se sub medie. Indicatorul exprimat prin numărul de victime raportat la un milion de locuitori, situează România pe primul loc în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, cu o valoare de 92 victime la 1 milion de locuitori în anul 2021, în condiţiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în acelaşi an a fost de 45 victime la 1 milion de locuitori[1]. Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranţa rutieră urbană şi pentru a evita decesele şi accidentele grave, în special în rândul participanţilor la trafic vulnerabili.

[1] https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO_annual_report_20220509.pdf

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

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora 2023-2030 stabileşte modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare şi management al mobilităţii urbane durabile, aşa cum au fost definite şi implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Oraşului Băile Govora, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătăţirea indicatorilor de mobilitate pe termen lung, până la nivelul anului 2030. Totodată, planul stabileşte mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă şi revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiţionale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetăţenilor şi a tuturor părţilor interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranţă etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică şi între autorităţile învecinate.

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

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

documentaţie complementară strategiei de dezvoltare teritorială şi planului urbanistic general.

Totodată, scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilităţii în aria de studiu, acesta urmând a funcţiona ca un suport pentru pregătirea şi implementarea proiectelor şi măsurilor finanţate prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021–2027, alte programe operaţionale din viitoarele perioade de programare şi surse asociate bugetelor locale, dar şi pentru susţinerea implementării unor proiecte de interes naţional care influenţează mobilitatea în aria de studiu.

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

În perioada de programare 2021-2027, potrivit Strategiei Programului Regional Sud-Vest Oltenia, finanţarea proiectelor pentru mobilitate urbană este condiţionată de existenţa unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, instrument de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spaţială a localităţilor cu nevoile de mobilitate şi transport ale persoanelor şi mărfurilor.

În acest context, PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 va avea un rol esenţial în accesarea finanţării din fonduri nerambursabile prin mecanisme de finanţare care vor fi disponibile în exerciţiul financiar 2021-2027, precum şi în următoarele. Prin implementarea măsurilor / acţiunilor de intervenţie propuse se estimează soluţionarea problemelor identificate în etapa de analiză a situaţiei actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilităţi urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2023-2030.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unităţii administrativ-teritoriale Oraşul Băile Govora, situat în centrul judeţului Vâlcea, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia a României şi este format din localităţile componente Curăturile, Gătejeşti şi Prajila (figura 1.1). Alegerea arealului acoperit de PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 s-a realizat prin corelarea cu prevederile Planului de Urbanism General.

De asemenea, la alegerea arealului selectat al PMUD – teritoriul unităţii administrativ-teritoriale Oraşul Băile Govora – s-a ţinut seama de omogenitatea crescută în ceea ce priveşte dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor (inclusiv a sistemului de transport public), precum şi de considerente legate de utilizarea teritoriului.

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este de îmbunătăţire a accesibilităţii în zonele urbane şi asigurare a mobilităţii durabile, precum şi a unor servicii de transport de calitate ridicată.

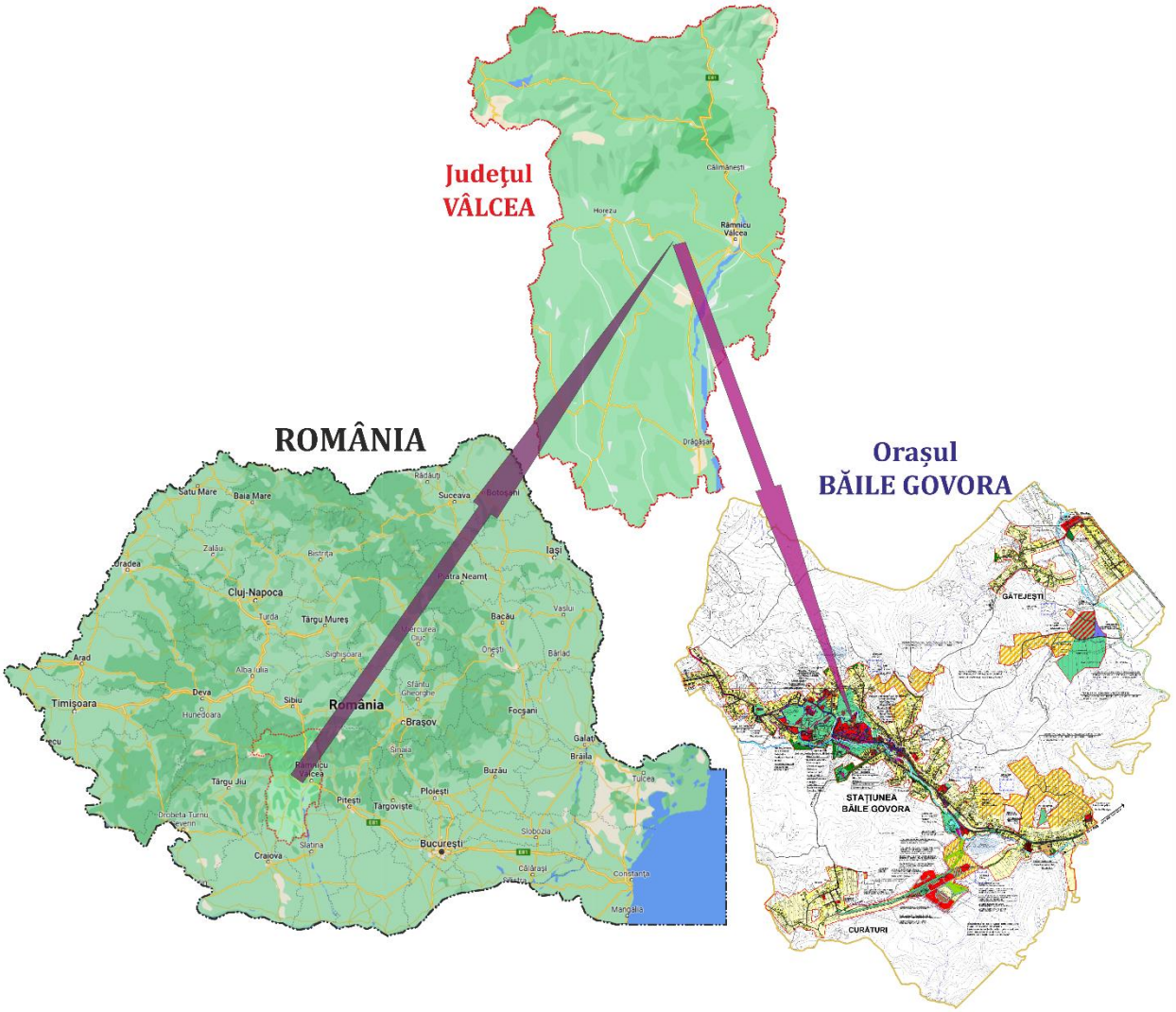


Figura 1.1. *Arealul PMUD al Oraşului Băile Govora.*

PMUD al Oraşului Băile Govora urmăreşte îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- → **Accesibilitate şi conectivitate** – sistemul de transport şi mobilitate va facilita accesul către destinaţii în care se desfăşoară activităţi esenţiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- → **Eficienţa economică** – sistemul de transport şi mobilitate va sprijini desfăşurarea activităţilor economice în Oraşul Băile Govora, în condiţii de dezvoltare durabilă;
- → **Siguranţă şi securitate** - sistemul de transport şi mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidentele rutiere, cu precădere din rândul participanţilor la trafic vulnerabili;

- → **Protejarea mediului şi dezvoltarea durabilă** – sistemul de transport şi mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de substanţe poluante, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- → **Calitatea vieţii** – sistemul de transport şi mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă şi la creşterea calităţii vieţii în localităţile cuprinse în Oraşul Băile Govora.

Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate şi ţinând cont de obiectivele urmărite pentru arealul de studiu, se poate evidenţia faptul că măsurile recomandate prin PMUD urmăresc dezvoltarea unui ***sistem de transport urban care***:

- → *Este accesibil şi răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce priveşte mobilitatea;*
- → *Echilibrează şi satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate şi transport provenite de la cetăţeni, întreprinderi şi industrie;*
- → *Trasează o dezvoltare echilibrată şi o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;*
- → *Întruneşte cerinţele de durabilitate, punând în balanţă nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate şi calitate a mediului înconjurător;*
- → *Optimizează eficienţa şi eficacitatea costurilor;*
- → *Utilizează mai bine spaţiul urban, precum şi infrastructura şi serviciile de transport existente;*
- → *Îmbunătăţeşte atractivitatea mediului urban, calitatea vieţii şi sănătatea publică;*
- → *Îmbunătăţeşte siguranţa şi securitatea traficului;*
- → *Reduce poluarea aerului şi poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră şi consumul de energie;*
- → *Contribuie la o performanţă generală mai bună a reţelei transeuropene de transport şi a sistemului european de transport ca întreg.*

Mobilitatea persoanelor şi a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluţiei globale cu care ne confruntăm. Zonele urbane au cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale şi economice care au influenţat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creşterea veniturilor, dezvoltarea pieţelor de consum, apariţia locurilor de muncă, creşterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în oraşe şi îi sunt asociate externalităţi precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătăţii, deteriorarea spaţiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a Oraşului Băile Govora, care să asigure calitatea de localitate model din punct de vedere al durabilităţii. Reprezintă un plan de lucru care urmăreşte schimbări ale comportamentului de deplasare al cetăţenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât

aceştia să îşi recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora 2023-2030 reprezintă instrumentul de planificare şi management pe care autorităţile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce priveşte atingerea obiectivelor generale de îmbunătăţire a calităţii mediului, a competitivităţii şi siguranţei, prin conturarea de politici sectoriale integrate şi măsuri privind întărirea cooperării instituţionale, managementul mobilităţii orientat pe cerere şi ITS (sisteme inteligente de transport), conectivitatea şi coerenţa în transport, multimodalitatea şi promovarea transportului public de călători, noduri de transport ecologice şi durabile, sinergii între măsurile de îmbunătăţire a siguranţei si securităţii, integrarea mobilităţii cu planificarea urbană, logistica urbană. Acesta încorporează tehnologii de informare şi comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării iniţiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor şi ţintelor, alegerea politicilor şi a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea şi evaluarea, precum şi identificarea lecţiilor învăţate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora 2023-2030 cuprinde acţiuni adresate UAT Oraşul Băile Govora, grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. ***Intervenţii majore asupra reţelei stradale*** – sunt propuse soluţii de adaptare a reţelei existente astfel încât să se asigure îmbunătăţirea circulaţiei, ca urmare a distribuţiei fluxurilor de trafic, creşterea accesibilităţii teritoriale şi reducerea costurilor externe;
2. ***Transport public*** – planul oferă o strategie pentru a îmbunătăţi calitatea, securitatea, integritatea şi accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport şi tehnici de operare (managementul traficului);
3. ***Transport de marfă*** – prezintă măsuri de translatare către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum şi de îmbunătăţire a eficienţei logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenţi precum zgomot, emisiile de CO_2, emisiile de substanţe poluante);
4. ***Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate*** – planul include un pachet de măsuri de creştere a atractivităţii, siguranţei şi securităţii mersului pe jos şi cu bicicleta. Dezvoltarea infrastructurii velo şi amenajarea de trasee pietonale ia în considerare şi alte opţiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei sunt propuse campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune

accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezenţa în trafic a bicicliştilor;

5. ***Managementul traficului*** – element cheie pentru planificarea mobilităţii urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate şi gestionarea operaţiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetăţenii, prin prezentarea unor opţiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce priveşte siguranţa circulaţiei, la elaborarea PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare şi educare în domeniul siguranţei rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului;
6. ***Zone cu nivel ridicat de complexitate*** – complementar soluţiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spaţiului public şi reglementări ale circulaţiei, astfel încât să se asigure accesibilitate şi siguranţă pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale);
7. ***Structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare*** – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;
8. ***Aspecte instituţionale*** – sunt propuse intervenţii pentru monitorizarea implementării planului de acţiune şi pentru aplicarea legislaţiei europene şi naţionale în domeniul transporturilor.

Analiza efectelor mobilităţii propuse este realizată prin dezvoltarea scenariului "A face ceva". Costurile necesare acoperirii în întregime a măsurilor / acţiunilor de intervenţie propuse în cadrul scenariului preferat pentru perioada 2023-2030 sunt de 46.769.100 Euro (Anexa 1).

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spaţială

La nivel naţional Legea Nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă stabileşte cadrul general pentru promovarea şi gestionarea mobilităţii urbane durabile la nivel naţional. În acest scop sunt definite condiţiile necesare pentru dezvoltarea unui sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient şi incluziv, pentru realizarea unor condiţii mai bune de mobilitate în zonele urbane şi rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi şi pentru creşterea siguranţei rutiere în zonele urbane, utilizând soluţii verzi şi digitale.

Potrivit Legii, mobilitatea urbană durabilă reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic şi operaţional pentru corelarea dintre planificarea şi dezvoltarea urbană şi

transportul de persoane şi de mărfuri la nivelul cartierului, oraşului şi la nivelul teritoriului metropolitan.

Mobilitatea urbană durabilă are la bază următoarele principii:

a) planificarea oraşelor pentru oameni;

b) implicarea cetăţenilor şi a altor părţi interesate;

c) coordonarea şi colaborarea multinivel între administraţiile publice locale şi centrale;

d) planificarea de la nivel de teritoriu metropolitan până la nivel de cartier;

e) dezvoltarea orientată spre transport public - corelarea modalităţilor de transport cu densitatea urbană;

f) încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;

g) asigurarea accesului la serviciile de transport public al tuturor cetăţenilor, inclusiv accesorizarea tuturor modurilor de transport în mod funcţional şi incluziv, în concordanţă cu nevoile diferiţilor participanţi la trafic;

h) dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată şi interoperabilă, cu accent pe modurile de transport nepoluante;

i) managementul parcării, staţionării şi controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public şi transportul nemotorizat;

j) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilităţii, inclusiv managementul traficului, al parcărilor şi al transportului public;

k) managementul transportului de mărfuri;

l) monitorizarea şi evaluarea performanţelor aferente mobilităţii urbane durabile.

Prin Lege se stabileşte faptul că Planificarea strategică şi operaţională a mobilităţii se face prin Planul de mobilitate urbană durabilă.

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

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

b) strategia de dezvoltare spaţială a localităţii;

c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;

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

e) planul de mobilitate urbană.

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

- → Planul de mobilitate urbană are ca ţintă principală îmbunătăţirea accesibilităţii localităţilor şi a relaţiei între acestea, diversificarea şi utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic şi de mediu, precum şi buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate şi transport;
- → Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport, incluzând transportul public şi privat, de marfă şi pasageri, motorizat şi nemotorizat, în mişcare sau în staţionare;
- → P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială iniţiatoare şi poate fi realizat şi pentru teritoriul unităţilor administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate;
- → Pe baza referatelor elaborate de structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului şi urbanismului şi de structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei şedinţe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului şi urbanism, Comisia de circulaţii/Comisia de siguranţă rutieră şi fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor judeţene, şi se aprobă de către consiliile locale. În situaţia în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităţilor administrativ-teritoriale, documentaţia se avizează de către acestea şi se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competenţă în statut;
- → Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG şi P.M.U., acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autorităţile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;
- → Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilităţii pentru persoane şi marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populaţiei şi locuinţelor şi din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială şi la nivel de unitate teritorială de referinţă, necesare în vederea realizării prognozei distribuţiei în profil spaţial a populaţiei şi locurilor de muncă, precum şi prin:
  - *efectuarea interviurilor privind mobilitatea populaţiei (eşantion minim 1,0 % din total populaţie);*
  - *realizarea recensămintelor de circulaţie în intersecţiile principale şi la intrările în localitate;*

- *realizarea anchetelor privind originea/ destinaţia deplasărilor în trafic la intrările în localitate şi în interiorul localităţilor, la nivel de unitate teritorială de referinţă.*

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

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

- *îmbunătăţirea eficienţei serviciilor şi infrastructurii de transport;*
- *reducerea necesităţilor de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului şi reducerea consumului de energie pentru activităţile de transport;*
- *asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localităţii şi în cadrul zonelor metropolitane/ periurbane;*
- *asigurarea unui mediu sigur pentru populaţie;*
- *asigurarea accesibilităţii tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru cele cu dizabilităţi.*

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

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

- *dezvoltarea de politici şi infrastructură pentru a susţine siguranţa pietonilor;*
- *îmbunătăţirea condiţiilor pentru transport şi pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri şi a logisticii urbane;*
- *utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare şi pentru transportul public.*

În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 se corelează cu alte documente de planificare spaţială relevante, la nivelurile european, naţional, regional şi local. Planul de mobilitate întocmit susţine politicile adoptate la nivel regional şi naţional, ţintele stabilite şi restricţiile legale.

1.2.1. Cadrul european

Cunoscându-se faptul că transportul urban este un important consumator de energie şi emiţător de gaze poluante şi cu efect de seră, se poate sublinia că zonele urbane joacă un rol esenţial în atingerea obiectivelor privind îmbunătăţirea eficienţei energetice şi reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumate de Comisia Europeană prin documentele publicate. Potrivit acestor documente, o abordare strategică presupune integrarea politicilor de planificare a transporturilor cu alte politici sectoriale, cum ar fi protecţia mediului, amenajarea teritoriului, locuinţe, aspectele sociale ale accesibilităţii şi mobilităţii, precum şi dezvoltarea economică. Documentele cheie care fac referire la planificarea mobilităţii urbane la nivel european sunt prezentate în ordine cronologică în tabelul următor.

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

Anul	Document / Program
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – "Spre o Nouă Cultură a Mobilităţii Urbane"
2009	Planul de Acţiune pentru Mobilitatea Urbană
2010	Strategia Europa 2020 – "O strategie europeană pentru o creştere inteligentă, ecologică şi favorabilă incluziunii"
2011	Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spaţiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv şi Eficient din punct de vedere al Resurselor"
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic şi Social European şi Comitetul Regiunilor – "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele"
2013	Linii directoare pentru dezvoltarea şi implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

Anul	Document / Program
2017	Europa în mişcare – O agendă pentru o tranziţie echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă şi conectată pentru toţi
2019	Linii directoare pentru dezvoltarea şi implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediţia a doua
2020	Pactul verde european
2020	Strategia pentru o mobilitate sustenabilă şi inteligentă

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

Potrivit acestui document, mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a oraşelor, îmbunătăţirea calităţii vieţii locuitorilor şi protecţia mediului din oraşe. În acest sens, oraşele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate:

- → *Oraşe cu trafic fluid;*
- → *Oraşe mai puţin poluate;*
- → *Transport urban mai inteligent;*
- → *Transport urban accesibil;*
- → *Transport urban în condiţii de siguranţă şi securitate.*

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

1.2.1.2. Planul de Acţiune pentru Mobilitatea Urbană

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

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

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

- → promovarea de politici integrate pentru a face faţă complexităţii sistemelor de transport;
- → optimizarea mobilităţii urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele reţele de transport;
- → diseminarea experienţelor şi cunoştinţelor.

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

→ Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

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

→ Tema 2 – Centrarea pe cetăţeni

- *Acţiunea 4 - O platformă privind drepturile călătorilor din reţeaua de transport public urban*
- *Acţiunea 5 - Îmbunătăţirea accesibilităţii pentru persoanele cu mobilitate redusă*
- *Acţiunea 6 - Îmbunătăţirea informaţiilor privind călătoriile*
- *Acţiunea 7 - Accesul în zonele verzi*
- *Acţiunea 8 - O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă*
- *Acţiunea 9 - Condusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto*

→ Tema 3 – Transport urban mai ecologic

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

→ Tema 4 – Consolidarea finanţării

- *Acţiunea 14 - Optimizarea surselor de finanţare existente*
- *Acţiunea 15 - Analiza nevoilor de finanţare viitoare*

→ Tema 5 –Schimbul de experienţă şi de cunoştinţe

- *Acţiunea 16 – Actualizarea datelor şi a statisticilor*
- *Acţiunea 17 - Crearea unui observator al mobilităţii urbane*
- *Acţiunea 18 - Participarea la dialogul internaţional şi la schimbul de informaţii*

→ Tema 6 – Optimizarea mobilităţii urbane

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

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

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

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

Obiectivele statelor membre/ UE	Reducerea emisiilor de CO_2	Surse regenerabile de energie	Eficienţă energetică – reducerea consumului de energie [Mtone]
Uniunea Europeană	Reducere cu 20%*	20%	Creştere cu 20%
România	Reducere cu 19%	24%	Creştere cu 10%

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

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

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

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

- → ***Înjumătăţirea*** *utilizării autovehiculelor "alimentate în mod convenţional" în transportul urban până în* ***2030****;* ***dispariţia*** *lor progresivă din oraşe până în* ***2050****;*
- → *Implementarea unei* ***logistici urbane practic lipsite de CO_2*** *în marile aglomerări urbane până în* ***2030****;*

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

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

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

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

«Condiţionarea acordării fondurilor de dezvoltare regională şi a fondurilor de coeziune de prezentarea de către oraşe şi regiuni a unui certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanţa acestora în materie de mobilitate urbană şi de sustenabilitate».

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

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituţiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte şi mai bine coordonate. Anexa acestui

document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experţi în mobilitate durabilă şi factori interesaţi la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privinţa principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanţele individuale ale statelor membre şi ale zonelor urbane.

«Este necesară o schimbare radicală:

- *Prezenta comunicare urmăreşte să solidifice sprijinul care se acordă oraşelor europene în încercarea lor de a soluţiona problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce priveşte modul de abordare a mobilităţii urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă şi că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv şi eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite;*
- *Este de asemenea esenţial să se depăşească abordările fragmentate şi să se dezvolte piaţa unică a soluţiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor problematici cum ar fi standardele şi specificaţiile comune sau achiziţiile publice comune;*
- *Comunicarea stabileşte modul în care Comisia îşi va consolida acţiunile privind mobilitatea urbană durabilă în domeniile în care există o valoare adăugată pentru UE. Comisia încurajează* ***totodată statele membre să adopte măsuri mai ferme şi mai bine coordonate».***

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

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

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

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

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilităţii urbane durabile. Iniţiative finanţate de Uniunea Europeană au reunit părţi interesate şi experţi cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice şi de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea şi implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităţilor locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situaţiei

actuale, precum şi pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilităţii urbane durabile contribuie la creşterea calităţii vieţii şi este o modalitate de abordare a problemelor de transport în oraşe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puţin poluante, precum şi transportul intermodal, motiv pentru care oraşele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri. Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câştigat importanţă deosebită pe scena europeană, diferenţierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

1.2.1.7. Europa în mişcare - O agendă pentru o tranziţie echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă şi conectată pentru toţi

Documentul "Europa în mişcare - O agendă pentru o tranziţie echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă şi conectată pentru toţi" a fost elaborat în anul 2017 de către Comisia Europeană.

Prin această comunicare, Comisia propune o agendă pentru viitorul mobilităţii în Uniunea Europeană care să cuprindă măsuri de reglementare şi de sprijin pentru conturarea viitorului unei mobilităţi curate, competitive şi conectate pentru toţi.

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

- → *Investiţii în infrastructură;*
- → *Proiecte de cercetare şi inovare;*
- → *Teste transfrontaliere pentru utilizare interoperabilă;*
- → *Platforme de cooperare între părţile interesate, etc.*

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

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

O infrastructură de reîncărcare de bază pentru UE până în 2025: Comisia va aborda problema finanţării investiţiilor în contextul unui Plan de acţiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru a sprijini instalarea unei infrastructuri de reîncărcare de bază în UE, cu scopul furnizării de acoperire completă pentru coridoarele

rețelei centrale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T) cu puncte de reîncărcare până în 2025.

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

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



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

1.2.1.9. Pactul verde european

Documentul creionează investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile, de unde rezultă obținerea unei economii durabile. Acest lucru se realizează transformând

problemele legate de schimbările climatice şi de mediu în oportunităţi şi asigurând tranziţia echitabilă şi incluzivă pentru toţi europenii.

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

- → investiţii în tehnologii ecologice;
- → sprijin pentru inovare în sectorul industrial;
- → introducerea unor forme de transport privat şi public mai puţin poluante, mai ieftine şi mai sănătoase;
- → decarbonizarea sectorului energetic;
- → îmbunătăţirea eficienţei energetice a clădirilor;
- → colaborarea cu partenerii internaţionali pentru îmbunătăţirea standardelor de mediu la nivel mondial.

1.2.1.10. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă şi inteligentă

Acest document a fost elaborat în decembrie 2020 fiind însoţit de un plan de acţiune ce cuprinde 82 de iniţiative în 10 domenii-cheie de acţiune şi vine în completarea Pactului verde european, având ca obiectiv realizarea sistemului de transport verde şi digital şi reducerea cu 90% a emisiilor până în 2050. Potrivit documentaţiei, pentru o mobilitate sustenabilă şi inteligentă trebuie să se ţină cont de următoarele condiţii:

- → Stimularea adoptării **vehiculelor, navelor şi aeronavelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili şi cu emisii scăzute de carbon** şi a infrastructurii aferente – de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte publice de încărcare până în 2030;
- → Crearea de **aeroporturi şi porturi cu emisii zero** – de exemplu, prin noi iniţiative de promovare a combustibililor sustenabili în sectorul aviaţiei şi în cel maritim.
- → Realizarea unei **mobilităţi interurbane şi urbane sănătoase şi sustenabile** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză şi dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani;
- → **"Înverzirea" transportului de marfă** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050;
- → **Tarifarea carbonului şi oferirea de stimulente mai bune utilizatorilor** – de exemplu, prin aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă şi eficientă în întreg sectorul transporturilor;
- → Transformarea **mobilităţii multimodale conectate şi automatizate** în realitate - de exemplu, oferind pasagerilor posibilitatea să cumpere bilete pentru călătorii multimodale şi asigurând o trecere fără probleme a mărfurilor de la un mod de transport la altul;

→ Stimularea **inovării şi a utilizării datelor şi a inteligenţei artificiale** (IA) pentru o mobilitate mai inteligentă – de exemplu, acordând un sprijin deplin implementării dronelor şi a aeronavelor fără pilot la bord, precum şi altor acţiuni care vizează construirea unui spaţiu european comun al datelor privind mobilitatea.

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

→ Până în 2030:

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

→ Până în 2035:

- *aeronavele de mare capacitate cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piaţă.*

→ Până în 2050:

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

1.2.2. Cadrul naţional

La nivel naţional, în scopul definirii unei viziuni cu privire la domeniile în care ar trebui să se investească cu prioritate din fondurile acordate de Uniunea Europeană (reglementate de Cadrul Strategic Comun), au fost realizate strategii la nivel naţional şi regional. Documentele din această categorie care vizează domeniile conexe mobilităţii şi transporturilor, de care s-a ţinut cont în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora 2023-2030 sunt specificate în tabelul 1.3.

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

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2014	Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune şi	Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
	competitivitate teritorială, dezvoltare şi şanse egale pentru oameni	
2016	Master Planul General de Transport al României	Ministerul Transporturilor
2016	Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050	Ministerul Energiei
2018	Strategia Naţională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	Guvernul României
2020	Planul Naţional Integrat în domeniul Energiei şi Schimbărilor Climatice 2021-2030	Ministerul Economiei
2021	Planul Naţional de Redresare şi Reziliență	Ministerul Fondurilor Europene
2022	Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027	Ministerul Fondurilor Europene

1.2.2.1. Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune şi competitivitate teritorială, dezvoltare şi şanse egale pentru oameni

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

«Crearea cadrului necesar pentru sprijinirea şi ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel naţional, cu scopul valorificării oportunităţilor şi a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu, ţinând cont de prevederile principalelor documentele strategice europene şi naţionale».

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

În cadrul studiilor de fundamentare se regăseşte "*Studiul 13. Căi de comunicaţii şi transport*", al cărui scop este pe de o parte, să prezinte sintetic o analiză-diagnostic a dezvoltării reţelelor de transport, cu evidenţierea disfuncţionalităţilor, şi pe de altă parte, ţinând cont de ***oportunităţile, potenţialul de dezvoltare teritorială şi de obiectivele de amenajare echilibrată a teritoriului naţional***, racordate la obiectivele strategice ale spaţiului comunitar, să identifice viziunea, obiectivele şi priorităţile pentru dezvoltarea

reţelelor de transport, pentru orizontul de planificare teritorială 2020-2035. Sunt sintetizate cercetări şi studii realizate de centre şi institute de cercetare şi de departamente specializate din cadrul instituţiilor cu responsabilităţi în amenajarea teritoriului şi urbanism, precum şi documente strategice ale comunităţii europene din domeniul amenajării teritoriale şi transporturilor.

1.2.2.2. Master Planul General de Transport al României

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

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

În anul 2021 a fost aprobat Programul Investiţional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pentru perioada 2021-2030, prin care s-a realizat o actualizare a Master Planului de Transport a României aprobat în 2016. Documentul vizează un parcurs eficient al proiectelor astfel încât la finele decadei să se recupereze o mare parte din decalajul de dezvoltare faţă de celelalte State membre, precum şi o participare activă la modernizarea conectivităţii europene şi introducerea noilor tehnologii sustenabile.

Programul Investiţional a avut ca scop principal corelarea politicilor publice relevante în vederea realizării obiectivelor de infrastructură necesare la nivel naţional, materializată prin:

- *prioritizarea investiţiilor, condiţie favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual;*
- *actualizarea strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României;*
- *adoptarea unui document cadru de referinţă pentru politicile publice relevante şi pentru toate instituţiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport naţională.*

Programul Investiţional vizează o schimbare de paradigmă în sensul concentrării eforturilor politice, instituţionale şi financiare ale României pe un set clar de priorităţi, în linie cu interesele naţionale şi europene, care să conducă la finele decadei 2021-2030 la crearea unei reţele naţionale de transport care să reprezinte coloana vertebrală de dezvoltare a economiei naţionale.

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

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

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

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

1.2.2.4. Strategia Naţională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

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

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

Ca membru al Organizaţiei Naţiunilor Unite şi Uniunii Europene, România şi-a exprimat adeziunea la cele 17 obiective de dezvoltare durabilă. *Strategia Naţională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030* conturează cadrul naţional românesc pentru susţinerea *Agendei 2030* şi implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă:

- → Eradicarea sărăciei în toate formele sale şi în orice context;
- → Eradicarea foamei, asigurarea securităţii alimentare, îmbunătăţirea nutriţiei şi promovarea unei agriculturi sustenabile;
- → Asigurarea unei vieţi sănătoase şi promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă;
- → Garantarea unei educaţii de calitate şi promovarea oportunităţilor de învăţare de-a lungul vieţii pentru toţi;
- → Realizarea egalităţii de gen şi întărirea rolului femeilor şi al fetelor în societate;

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

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

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

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

Prioritizarea măsurilor și politicilor pentru atingerea obiectivelor a fost efectuată în principal pe baza interacțiunilor dintre dimensiuni, având în vedere maximizarea impactului preconizat al respectivelor politici și măsuri. Investițiile pentru creșterea eficienței energetice vor avea ca impact și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, creșterea ponderii de energie regenerabilă, dar și în combaterea sărăciei energetice.

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

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

1.2.2.6. Planul Naţional de Redresare şi Reziliență

Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe şi proiecte esenţiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situaţii de criză, capacitatea de adaptare şi potenţialul de creştere, prin reforme majore şi investiţii cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare şi Reziliență.

Obiectivul specific vizează atragerea fondurilor puse la dispoziţie de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor şi a ţintelor în materie de reforme şi investiţii.

PLanul este structurat pe 15 componente care acoperă 6 piloni:

→ *Pilonul I. Tranziţia verde*

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

→ *Pilonul II. Transformare digitală*

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

→ *Pilonul III. Creştere inteligentă, sustenabilă şi favorabilă incluziunii*

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

→ *Pilonul IV Coeziune socială şi teritorială*

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

→ *Pilonul V. Sănătate, precum şi reziliență economică, socială şi instituţională*

- *V.1 Sănătate*
- *V.2 Reforme sociale*
- *V.3 Reforma sectorului public, creşterea eficienţei justiţiei şi întărirea capacităţii partenerilor sociali*

→ *Pilonul VI. Politici pentru noua generație*

- *VI.1. România Educată*

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

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

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

Prin derularea programului se urmărește modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/ metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimiliate autobuzelor pentru transportul public de călători pe apă) la 60 % în 2025, comparativ cu 45,4 % în 2019. De asemenea, în urma punerii în aplicare a investițiilor în stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, România ar dispune în total de cel puțin 30 000 de stații de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv din Planul Național de Redresare și Reziliență. Potrivit Ghidului specific, investițiile se vor baza, în egală măsură, pe alinierea

obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/ planul integrat de dezvoltare durabilă/ planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcţională şi periurbană, prioritizarea şi promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferenţiale şi a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/ aglomerate, precum şi pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispoziţiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

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

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

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

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

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

- *Dezvoltarea capacităţilor de cercetare, dezvoltare şi inovare atât pentru organizaţiile de cercetare (institute de cercetare şi insituţii de învăţământ superior), cât şi pentru întreprinderi;*
- *Utilizarea digitalizării, în beneficiul cetăţenilor, al întreprinderilor şi al guvernelor;*
- *Impulsionarea creşterii şi competitivităţii IMM-urilor;*
- *Intervenţii în cercetarea din domeniul medical;*
- *Intervenţii pentru digitalizare în domeniul medical.*

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

Contribuţia României la atingere acestui obiectiv se referă la finanţarea nevoilor de dezvoltare din următoarele sectoare:

- *eficienţă energetică;*
- *sisteme şi reţele inteligente de energie;*
- *apă şi apă uzată;*
- *calitatea aerului;*
- *managementul riscurilor;*
- *situri contaminate;*
- *regenerare urbană;*

- *economia circulară;*
- *biodiversitate;*
- *mobilitate urbană;*
- *pescuit și acvacultură*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prin acest obiectiv se are în vedere sprijinirea dezvoltării urbane, pe baza priorităţilor identificate în Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană cum ar fi alocarea de sume pentru investiţii în municipiile reşedinţă de judeţ, zone funcţionale, în scopul creşterii economice, inovare, acces la noi locuri de muncă. În acelaşi timp, sunt prevăzute investiţii şi în zonele urbane de mici dimensiuni pentru asigurarea unui nivel de trai minim acceptabil pentru populaţie.

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

- → Programul Creştere Inteligentă, Digitalizare şi Instrumente Financiare
- → Programul Sănătate
- → Programul Incluziune şi Demnitate Socială
- → Programul Educaţie şi Ocupare
- → Programul Dezvoltare Durabilă
- → Programul Transport
- → Programul Asistenţă Tehnică
- → Programul Tranziţie Justă
- → Programul Acvacultură şi Pescuit
- → Programul Regional Bucureşti-Ilfov
- → Programul Regional Nord-Vest
- → Programul Regional Sud-Est
- → Programul Regional Sud Muntenia
- → Programul Regional Sud-Vest Oltenia
- → Programul Regional Vest
- → Programul Regional Centru
- → Programul Regional Nord-Est

În domeniul mobilităţii urbane sunt avute în vedere acţiuni referitoare la:

- *dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi);*
- *dezvoltarea unor culoare de mobilitate;*
- *realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi;*
- *dezvoltarea transportului metropolitan, precum şi infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism şi infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea şi optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de*

tramvai, achiziţionare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziţionare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing;

- *dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport cu metroul, inclusiv achiziţie de material rulant;*
- *dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar metropolitan, inclusiv achiziţie de material rulant;*
- *construirea/ modernizarea de parcări "park-and-ride", staţii şi conexiuni inter-modale, staţii de transport.*

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

1.2.3. Cadrul regional

Documentele existente la nivel regional care vizează domeniile conexe mobilităţii şi transporturilor, ale căror politici şi ţinte sunt susţinute de către Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora 2023-2030, sunt specificate în tabelul 1.4.

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

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2020	Planul de Menţinere a Calităţii Aerului pentru Judeţul Vâlcea 2020-2024	Consiliul Judeţean Vâlcea
2022	Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Judeţului Vâlcea 2023-2030	Consiliul Judeţean Vâlcea
2021	Planul de Dezvoltare Regională (PDR) al Regiunii Sud-Vest Oltenia 2021-2027	Agenţia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2021	Strategia Regională de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027	Agenţia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2022	Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027	Agenţia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia

1.2.3.1. Planul de Menţinere a Calităţii Aerului pentru Judeţul Vâlcea 2020-2024

Planul de Menţinere a Calităţii Aerului pentru Judeţul Vâlcea 2020-2024 reprezintă setul de măsuri cuantificabile din punctul de vedere al eficienţei lor pe care Consiliul Judeţean Vâlcea trebuie să le aplice, astfel încât nivelul poluantilor sa se pastreze sub valorile limită/ţintă, astfel cum sunt ele stabilite în anexa nr. 3 la Legea nr. 104 din 2011 privind calitatea aerului înconjurător.

În scopul menţinerii valorilor poluanţilor sub valorile-limită / valorile-ţintă au fost propuse măsuri de acţiune în următoarele domenii:

- Surse de suprafaţă;
- Transport;

Setul de măsuri cuantificabile din planul de menţinere a calităţii a aerului a fost stabilit pe o perioadă de 5 ani.

Comisia tehnică judeţeană pentru elaborarea Planului de menţinere a calităţii aerului în judeţul Vâlcea este compusă din reprezentanţii compartimentelor/ serviciilor/ direcţiilor tehnice, şi reprezentanţi ai instituţiilor şi autorităţilor publice locale sau judeţene din domeniile silvicultură, sănătate, transport, agricultură, ordine publică, statistică şi Poliţia Română şi operatori economici relevanţi.

1.2.3.2. Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Judeţului Vâlcea pentru perioada 2023-2030

Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Judeţului Vâlcea pentru perioada 2023-2030 a fost elaborată în anul 2023 de către Consiliul Judeţean Vâlcea având ca viziune de dezvoltare: *Judeţul Vâlcea – judeţ dinamic, competitiv şi prosper.*

Misiunea pentru dezvoltarea judeţului Vâlcea în perioada 2023-2030 constă în: *Îmbunătăţirea calităţii vieţii pentru cetăţenii şi comunitatea judeţului prin dezvoltarea sustenabilă, prin servicii publice eficiente şi prin cooperarea cu alte organizaţii publice şi private în vederea optimizării utilizării resurselor disponibile şi dezvoltării de servicii de un înalt nivel calitativ.*

Obiectivul general al Strategiei urmăreşte *dezvoltarea socio-economică inteligentă şi sustenabilă a judeţului Vâlcea bazată pe creşterea competitivităţii economice, incluziune socială şi specializarea resurselor umane în scopul creşterii calităţii vieţii tuturor locuitorilor judeţului, în perspectiva anului 2030.*

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost identificate 8 obiective strategice, după cum urmează:

> ***OS 1.*** *Dezvoltarea capacităţii administrative prin implementarea unui management performant - strategic, digitalizare, dezvoltarea resursei umane şi cultivarea relaţiilor cu cetăţenii şi factorii interesaţi;*

OS 2. *Creşterea competitivităţii economice judeţene prin accentuarea rolului cercetării-dezvoltării, promovării inovării, a specializării inteligente şi a digitalizării în domeniile economice competitive;*

OS 3. *Organizarea şi planificarea durabilă a teritoriului prin asigurarea mobilităţii durabile, eficientizare energetică şi infrastructură verde, accesibilitate şi conectivitate la nivel judeţean.*

OS 4. *Dezvoltarea sustenabilă a spaţiului rural judeţean prin diminuarea discrepanţelor de dezvoltare urban-rural;*

OS 5. *Dezvoltarea sistemului educaţional şi de formare profesională în scopul specializării sustenabile a resursei umane şi adaptării sale la nevoile factorilor interesaţi de la nivel judeţean;*

OS 6. *Dezvoltarea sistemului sanitar şi de asistenţă socială;*

OS 7. *Creşterea atractivităţii judeţene prin îmbunătăţirea infrastructurii, valorificarea zonelor urbane, a patrimoniului cultural şi a potenţialului turistic;*

OS 8. *Protecţia şi conservarea mediului natural şi construit.*

În cadrul ***OS 3 Organizarea şi planificarea durabilă a teritoriului prin asigurarea mobilităţii durabile, eficientizare energetică şi infrastructură verde, accesibilitate şi conectivitate la nivel judeţean*** sunt propuse o serie de proiecte de dezvoltare a infrastructurii de transport şi mobilitate încadrate în următoarele domenii:

- *Transport urban sustenabil şi durabil;*
- *Digitaliarea transportului urban;*
- *Modernizarea şi reabilitarea reţelei de drumuri judeţene care asigură conectivitatea directă cu reţeaua TEN-T sau construirea a noi segmente de drum pentru conectarea la autostrăzi;*
- *Creşterea siguranţei traficului în zonele urbane aglomerate;*
- *Dezvoltarea, reabilitarea şi modernizarea infrastructurii de transport rutier secundar (intrajudeţean).*

Propunerile de dezvoltare a sistemului de transport din zona de influenţă a PMUD Băile Govora se încadrează în prevederile strategice adoptate la nivel judeţean prin *Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Judeţului Vâlcea pentru perioada 2023-2030*.

1.2.3.3. Planul de Dezvoltare Regională (PDR) al Regiunii Sud-Vest Oltenia 2021-2027

PDR este un document de planificare strategică, elaborat de Agenţia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, în care este analizată situaţia existentă şi identificate nevoile de dezvoltare ale regiunii, în vederea diminuării disfuncţiilor existente în raport cu celelalte regiuni mai dezvoltate.

Viziunea de dezvoltare a regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada de programare 2021-2027 este aceea de a deveni un promotor al competitivităţii atât în domeniul industrial, cât şi în agricultură, dar şi al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative şi promovarea dezvoltării durabile.

Obiectivul general al Planului de Dezvoltare Regională al Regiunii Sud-Vest Oltenia 2021-2027 vizează *dezvoltarea durabilă a Regiunii Sud-Vest Oltenia în vederea reducerii disparităţilor existente între regiunea SV Oltenia şi celelalte regiuni ale ţării în scopul creşterii nivelului de trai al cetăţenilor.*

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost elaborate o serie de obiective specifice, priorităţi de dezvoltare şi domenii de intervenţie după cum urmează:

- → O.S. 1. Creşterea competitivităţii regionale prin accentuarea rolului cercetării-dezvoltării, promovarea inovării, a specializării inteligente şi a digitalizării şi modernizarea infrastructurii (Priorităţile 1, 2, 3, 4 şi 5);
- → O.S. 2. Dezvoltarea resurselor umane, asigurarea accesului la piaţa muncii, acces egal la servicii sociale şi combaterea sărăciei şi a excluziunii (Priorităţile 1 şi 5).
- → O.S. 3. Creşterea atractivităţii regionale şi dezvoltarea durabilă a regiunii prin îmbunătăţirea infrastructurii, valorificarea zonelor urbane şi a potenţialului turistic (Priorităţile 3 şi 6).

Priorităţile şi domeniile de intervenţie propuse sunt:

- → PRIORITATEA REGIONALĂ 1: Creşterea competitivităţii economice a regiunii
  - *Domeniul de intervenţie 1.1: Consolidarea capacităţilor şi competenţelor în materie de cercetare şi inovare, precum şi preluarea tehnologiilor avansate;*
  - *Domeniul de intervenţie 1.2: Consolidarea creşterii şi competitivităţii întreprinderilor mici şi mijlocii;*
  - *Domeniul de intervenţie 1.3: Investiţii prioritare pentru a valorifica avantajele digitalizării pentru cetăţeni, societăţi comerciale şi guverne.*
- → PRIORITATEA REGIONALĂ 2: Modernizarea şi dezvoltarea infrastructurii regionale
  - *Domeniul de intervenţie 2.1: Dezvoltarea de reţele transeuropene de transport durabile, mobilitatea naţională, regională şi transfrontalieră;*
  - *Domeniul de intervenţie 2.2: Sprijinirea infrastructurii de sănătate (cu accent pe centrele de asistenţă medicală primară/ ambulatorie şi de îngrijire intermediară);*
  - *Domeniul de intervenţie 2.3: Îmbunătăţirea infrastructurii educaţionale;*
  - *Domeniul de intervenţie 2.4: Modernizarea infrastructurii sociale;*
  - *Domeniul de intervenţie 2.5: Modernizarea infrastructurii de mediu;*
  - *Domeniul de intervenţie 2.6: Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor.*

→ PRIORITATEA REGIONALĂ 3: Dezvoltare urbană durabilă

- *Domeniul de intervenţie 3.1: Mobilitate urbană intermodală;*
- *Domeniul de intervenţie 3.2: Smart city;*
- *Domeniul de intervenţie 3.3: Îmbunătăţirea eficienţei energetice în sectorul public şi privat;*
- *Domeniul de intervenţie 3.4: Reabilitarea zonelor urbane degradate;*
- *Domeniul de intervenţie 3.5: Dezvoltarea capacităţii administrative.*

→ PRIORITATEA REGIONALĂ 4: Dezvoltarea rurală durabilă şi modernizarea agriculturii şi a pescuitului

- *Domeniul de intervenţie 4.1: Modernizarea şi creşterea viabilităţii exploataţiilor agricole;*
- *Domeniul de intervenţie 4.2: Infrastructura rurală – servicii de bază şi reînnoirea satelor;*
- *Domeniul de intervenţie 4.3: Promovarea creării şi dezvoltării IMM;*
- *Domeniul de intervenţie 4.4: Promovarea anumitor sectoare cu nevoi specifice.*

→ PRIORITATEA REGIONALĂ 5: Dezvoltarea resurselor umane în sprijinul unei ocupări durabile şi a incluziunii sociale

- *Domeniul de intervenţie 5.1: Investiţii în educaţie, competenţe şi învăţământ bazat pe rezultate;*
- *Domeniul de intervenţie 5.2: Ocupare şi mobilitate pe piaţa forţei de muncă;*
- *Domeniul de intervenţie 5.3: Incluziune socială şi combaterea sărăciei.*

→ PRIORITATEA REGIONALĂ 6: Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural şi a moştenirii cultural-istorice

- *Domeniul de intervenţie 6.1: Conservarea, protecţia şi valorificarea patrimoniului natural şi cultural al regiunii;*
- *Domeniul de intervenţie 6.2: Crearea/ modernizare infrastructurii de turism în vederea creşterii atractivităţii regiunii.*

1.2.3.4. Strategia Regională de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027

Strategia Regionala de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027 propune un cadru coerent pentru investiţii, care se concentrează pe susţinerea start-up-urilor şi a IMM-urilor inovative, consolidarea actualelor infrastructuri, capacităţi şi competenţe în materie de cercetare şi inovare, stimularea cooperării între organizaţiile publice de cercetare şi industriile inovatoare sau facilitarea ascensiunii regiunilor în cadrul lanţului economic. Viziunea consideră cele mai importante provocări, situaţia la nivel regional şi situaţia regiunii în context naţional, European, oferă o imagine atractivă, dar în acelaşi timp este şi realistă.

→ Viziunea regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada de programare 2021-2027 este aceea de a deveni un promotor al competitivităţii atât în domeniul industrial, cât şi

în agricultură, dar şi al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative şi promovarea dezvoltării durabile (PDR SV 2021-2027).

→ Viziunea RIS: Regiunea Sud-Vest Oltenia va accelera procesele de transformare economică prin sprijinirea investiţiilor în cercetare şi inovare pentru creşterea durabilă şi favorabilă incluziunii.

Obiectivul general al *"Strategiei Regionale de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027"* este reprezentat de asigurarea cadrului optim de dezvoltare şi implementare a acţiunilor şi activităţilor inovatoare la nivel regional, prin crearea precondiţiilor care să asigure sustenabilitatea acestora pe termen mediu şi lung, cu efecte pozitive asupra dezvoltării durabile a regiunii.

Îndeplinirea obiectivului general determinat la nivelul strategiei are la bază următoarele priorităţi strategice:

→ Sprijin pentru consolidarea capacităţii de cercetare-inovare la nivel regional;

→ Dezvoltarea capacităţii de transfer tehnologic şi eficientizarea transferului de know-how;

→ Creşterea competitivităţii mediului de afaceri şi sprijinirea tranziţiei industriale;

→ Sprijin pentru digitalizare;

→ Consolidarea ecosistemului de inovare.

1.2.3.5. Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027

Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 este un document strategic elaborat de ADR Sud-Vest Oltenia care reflectă orientările politicii de coeziune a UE pentru perioada 2021-2027, luând in considerare nevoile şi provocările existente la nivelul regiunii, precum şi concluziile Raportului de ţară din 2019/2020 pentru România.

Obiectivul strategic al PR SV Oltenia este de a îmbunătăţi competitivitatea economică, coeziunea socială şi accesibilitatea regiunii în vederea creşterii calităţii vieţii cetăţenilor. Strategia programului se concentrează pe valorificarea avantajelor competitive ale regiunii şi pe abordarea blocajelor cheie în sectoare specifice (cum ar fi transportul, educaţia, mobilitatea, eficienţa energetică, regenerarea urbană).

Investiţiile pentru dezvoltarea regională durabilă vor fi realizate prin urmărirea a şase obiective specifice regionale (OSR) care contribuie la Obiectivele Politice ale UE pentru perioada 2021-2027, precum şi la implementarea obiectivelor de dezvoltare durabilă ale ONU (4, 5, 7, 8, 9, 11, 17). Cele şase OSR sunt:

→ OSR 1. Creşterea capacităţii de CDI şi a competitivităţii întreprinderilor;

→ OSR 2. Accelerarea transformării digitale a economiei regionale şi a domeniilor de interes public;

- → OSR 3. Reducerea emisiilor de carbon prin promovarea eficientei energetice, dezvoltarea infrastructurii verzi şi imbunatatirea transportului public urban;
- → OSR 4. Creşterea mobilitatii si conectivitatii prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport rutier moderne;
- → OSR 5. Promovarea incluziunii prin asigurarea conditiilor optime in educatie si sprijinirea infrastructurilor dedicate copiilor si tinerilor;
- → OSR 6. Dezvoltare integrata si valorificarea partimoniului cultural si turistic.

Pentru *Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă*, în care sunt vizate măsuri/ activităţi privind îmbunătăţirea eficienţei si atractivitatii sistemului de transport public, inclusiv a transportului pentru elevi, a timpilor de parcurs, accesibilităţii, transferului către transportul public de călători (intermodal) şi modurile nemotorizate de transport, atât la nivelul municipiilor reşedinţă de judeţ, cât şi la nivelul celorlalte municipii şi oraşe, alocarea financiară orientativă este de 98,54 milioane Euro.

Intervenţiile eligibile prin acest program vizează următoarele tipuri de activitati orientative:

- înfiinţarea, dezvoltarea şi optimizarea sistemelor de transport public prin investiţii în achiziţia de material rulant de transport urban curat (tramvai, autobuz, troleibuz, etc), susţinerea infrastructurii de transport urban curate; Intervenţiile în drumuri/ străzi vor avea în vedere îmbunătăţirea parametrilor tehnici şi funcţionali prin introducerea/ reconfigurarea unei piste de biciclete, a unei linii de tramvai/ troleibuz, a unei benzi de circulaţie destinată exclusiv autobuzelor/ transportului public, introducerea sau lărgirea semnificativă a trotuarelor pentru încurajarea mersului pe jos; Investiţiile pot include, într-un procent redus, intervenţii care să vizeze infrastructura rutieră generală, ca acţiuni complementare celor de mai sus, într-un procent limitat.
- construirea/ modernizarea/ reabilitarea depourilor/ autobazelor aferente transportului public local/ zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;
- îmbunătăţirea staţiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi staţii şi terminale intermodale pentru mijloacele de transport în comun;
- infrastructuri pentru combustibili alternativi, staţii/ puncte de încărcare pentru mijloacele de transport public;
- realizarea de sisteme de tip park and ride în afara centrelor oraşelor, integrate cu transportul public;
- sprijinirea realizării/ modernizării de infrastructuri pentru moduri de transport active: crearea/ modernizarea traseelor pentru pietoni, investiţii în infrastructura pentru ciclism, sisteme de inchiriere biciclete, etc;
- măsuri de sprijin a autorităţilor şi instituţiilor publice în elaborarea/ actualizarea PMUD, în operaţionalizarea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători şi creşterea capacităţii administrative;

- măsuri pentru digitalizarea transportului urban (ex.: sisteme de e-ticketing pentru călători, sistematizarea intersecţiilor, panouri cu afisaj electronic în staţiile de transport etc.)

Conform strategiei programului, proiectele care vor fi depuse pentru obţinerea de finanţare nerambursabilă prin PR S-V Oltenia 2021-2027 vor fi obligatoriu bazate pe PMUD.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planul Urbanistic General al Oraşului Băile Govora

Conform legislaţiei în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare şi răspunde programului de amenajare a teritoriului şi de dezvoltare a localităţilor care compun unitatea administrativ – teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

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

Planul Urbanistic General al Oraşului Băile Govora a fost reactualizat în anul 2010.

Obiectivele de utilitate publică propuse prin documentaţie vizează:

→ Modernizare străzi în Staţiunea Balneară Băile Govora;

→ Amenajarea unor alei pietonale de-a lungul pârâului Hinţa către izvoarele de apă minerală;

→ Amenajarea unui traseu de cură balneară spre localitatea Curături;

- → Asfaltarea Str. Curături;
- → Finalizarea asfaltării Str. Palangine, în parteneriat cu Consiliul Local Păuşeşti;
- → Reabilitarea întregii retele stradale a oraşului după executarea lucrărilor de refacere a instalaţiilor de apă, canalizare şi gaze;
- → Continuarea şi finalizarea lucrarilor de executie a podurilor pe străzile Izlazului, Pieţii, Dragalina, în Zona Ştrandului, Valea Seacă şi Căpşunilor;
- → Punerea în executare a proiectului privind drumul de acces Băile Govora - Gătejeşti (prelungirea Str. General Praporgescu).

Propunerile planului de mobilitate se încadrează în prevederile PUG al Oraşului Băile Govora şi sprijină atingerea unor priorităţi asumate prin acesta.

Planul de mobilitate ia în considerare toate propunerile din PUG care vor conduce la rezolvarea disfuncţionalităţilor de mobilitate identificate, precum şi pe acelea care au un important rol strategic. De asemenea, în stabilirea planului de acţiune al PMUD s-a ţinut cont de anvelopa bugetară disponibilă în perioada de implementare a documentaţiei.

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

1.4.1. Strategia de Dezvoltare Locală pentru perioada 2014-2020 a Oraşului Băile Govora, judeţul Vâlcea

Strategia de Dezvoltare Locală pentru perioada 2014-2020 a Oraşului Băile Govora, judeţul Vâlcea este un document de planificare strategică în vederea dezvoltării urbane durabile a localităţii în perioada pentru care a fost elaborat. Scopul Strategiei este acela de a conduce la creşterea calităţii vieţii şi crearea de noi locuri de muncă implementând măsuri de reabilitare / modernizare, dezvoltarea infrastructurii, dezvoltarea tuturor formelor de turism, dezvoltarea societăţii civile, dezvoltarea serviciilor sociale, dezvoltarea culturii şi susţinerea tradiţiilor populare, sprijinirea mediului de afaceri.

Obiectivul general al strategiei îl îl constituie stabilirea unui cadru general de dezvoltare a oraşului Băile Govora prin creşterea capacităţii sale economice, astfel încât acesta să devină un *centru de referinţă în domeniul turismului balnear.*

Pentru îndeplinirea obiectivului general au fost stabilite următoarele obiective specifice:

- Modernizarea şi extinderea infrastructurii de utilităţi publice;
- Dezvoltarea urbanistică coerentă şi protejarea mediului;
- Dezvoltarea şi promovarea turismului balnear;

- Eficientizarea serviciilor publice şi a relaţiei cu cetăţenii;
- Dezvoltarea resursei umane, formare profesională, încurajarea dobândirii de noi competenţe şi creşterea ratei de ocupare a populaţiei.

În cadrul portofoliului de proiecte al Strategiei sunt propuse o serie de intervenţii privind infrastructura, transporturile şi mobilitatea, respectiv:

- Modernizare străzi în Staţiunea Balneoclimaterică Băile Govora şi localităţile componente Curături şi Gătejeşti, judeţul Vâlcea;
- Amenajarea staţiilor de călători;
- Modernizarea sistemului rutier prin montarea de indicatoare, refacerea marcajelor rutiere şi semnalizarea instituţiilor şi obiectivelor turistice şi culturale din Băile Govora şi împrejurimi;
- Prelungirea străzii Praporgescu care face legătura cu localitatea componentă Gătejeşti în traseu turistic şi de agrement.

În prezent, este în curs de elaborare Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru perioada 2023-2030.

Propunerile din Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană vor fi corelate cu cele din prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) (precondiţie pentru accesarea finanţărilor în domeniul mobilităţii), în scopul sprijinirii atingerii unor priorităţi care vor fi asumate prin aceasta. Astfel, în Strategia aflată în curs de elaborare vor fi luate în considerare toate propunerile din PMUD care vor conduce la rezolvarea disfuncţionalităţilor de mobilitate identificate, precum şi acelea care au un important rol strategic.

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. al Oraşului Băile Govora 2023-2030

Planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un document strategic care defineşte caracteristicile reţelelor de transport existente, obiectivele la nivel global şi direcţiile de acţiune pentru atingerea obiectivelor, în concordanţă cu studiile de specialitate elaborate la nivel zonal şi sectorial. Procesul metodologic aplicat pentru elaborarea PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 este reprezentat grafic în figura următoare.

În acord cu cadrul strategic şi normativ valabil la nivel naţional şi internaţional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora 2023-2030 este structurat în 3 părţi principale, corespunzătoare următoarelor etape:

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

  (1) Introducere

(2) Analiza situaţiei existente

(3) Modelul de transport

(4) Evaluarea impactului actual al mobilităţii

(5) Viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane

(6) Direcţii de acţiune şi proiecte de dezvoltare a mobilităţii urbane

(7) Evaluarea impactului mobilităţii pentru cele 3 nivele teritoriale

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul şi rolul documentaţiei, urmărind încadrarea în cadrul strategic şi normativ valabil la nivel naţional şi internaţional şi în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local.



Figura 1.3. *Schema metodologică de elaborare a PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030.*

În capitolele 2, 3 şi 4 se realizează caracterizarea şi diagnosticarea situaţiei actuale. Caracteristicile socio-economice şi demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilităţii asupra societăţii (mediu, cadru social, dezvoltare urbană). Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relaţiei dintre cererea şi oferta de transport pentru fiecare element al reţelei de transport analizate, facilitând astfel evidenţierea disfuncţionalităţilor. Odată calibrat şi validat, modelul de

transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate.

Urmărind reducerea disfuncţionalităţilor cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu şi având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Acestora le sunt asociate direcţii de acţiune şi măsuri grupate în scenarii de evoluţie, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilităţii măsurilor propuse.

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

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

  (2) Planul de acţiune

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

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

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

  (2) Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora este conceput pentru perioada 2023-2030, perioadă care acoperă valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, naţional şi european, respectiv care interferează cu perioada de programare curentă stabilită de Comisia Europeană, 2021-2027.

2. ANALIZA SITUAŢIEI EXISTENTE

2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice

2.1.1. Date demografice

Variaţia demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 13 ani evidenţiază reducerea cu 13,0% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Oraşul Băile Govora, tendinţă de variaţie similară cu cea înregistrată la nivel judeţean (-5,9%) şi naţional (-2,2%), însă mult mai accentuată (figura 2.1).

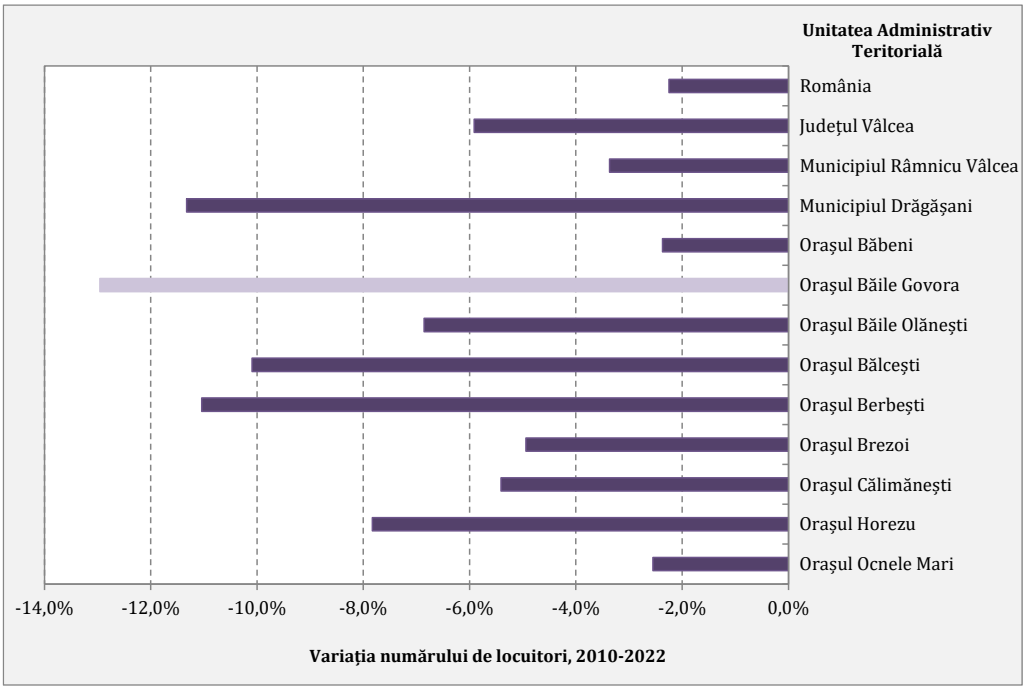


Figura 2.1. *Variaţia numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2022, zonele urbane din Judeţul. Vâlcea. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

În figura 2.1 este reprezentată variaţia numărului de locuitori în perioada 2010 – 2022 pentru România, judeţul Vâlcea şi localităţile urbane din acest judeţ. După Oraşul Băile

Govora, Municipiul Drăgăşani este a doua localitate în care s-a înregistrat scăderea substanţială a numărului de locuitori (-11,3%).

Datele privind numărul total de locuitori înregistraţi în Oraşul Băile Govora, sunt prezentate în tabelul 2.1.

***Tabelul 2.1**. Numărul de locuitori - Oraşul Băile Govora, 2022.*

Localitatea	Număr de locuitori	Sursa
Oraşul Băile Govora	2.586	Institutul Naţional de Statistică, TEMPO On-line
	2.578	Direcţia pentru Evidenţa Persoanelor şi Administrarea Bazelor de Date, Ministerul Afacerilor Interne

În figura 2.2 este prezentată distribuţia pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2010 - 2022. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul *"Populaţia după domiciliu"*.

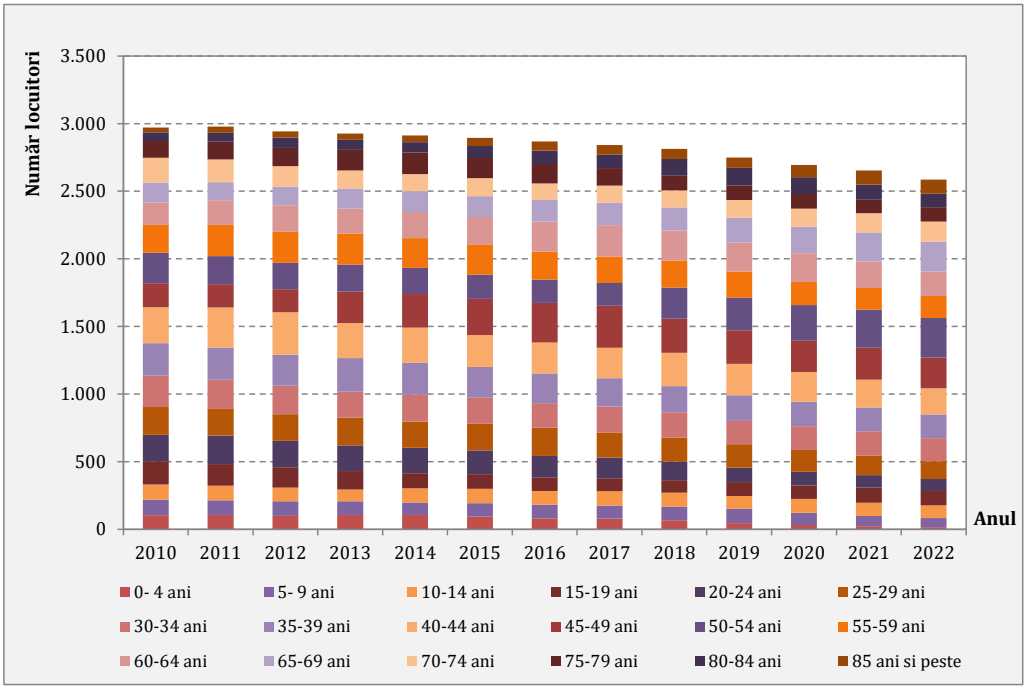


***Figura 2.2**. Distribuţia populaţiei pe grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2022, Oraşul Băile Govora.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Analiza distribuţiei ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3), relevă scăderea cu 39% a ponderii populaţiei tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 şi 24 ani, concomitent cu majorarea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 41%), aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilităţi în sensul creşterii accesibilităţii sistemului de transport.

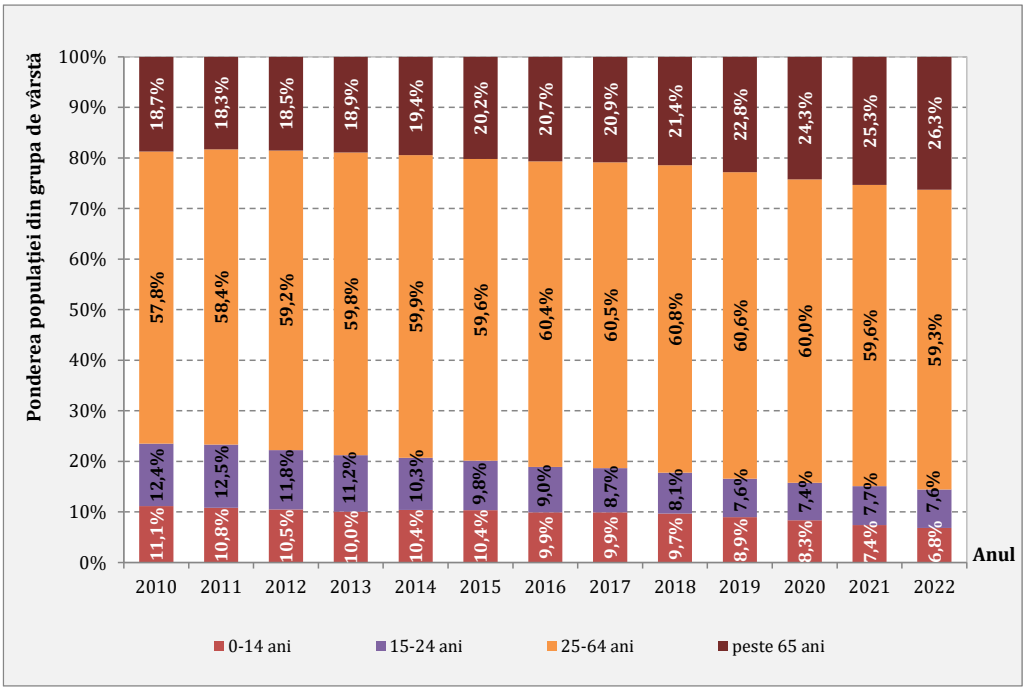


***Figura 2.3**. Ponderea populaţiei din principalele grupe de vârstă, perioada 2010-2022.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Ca urmare a solicitării Oraşului Băile Govora, Direcţia pentru Evidenţa Persoanelor şi Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziţie situaţia cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil şi flotant în Oraşul Băile Govora înregistraţi la sfârşitul anului 2022. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuţia populaţiei pe zone de trafic[1], în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcţia pentru Evidenţa Persoanelor şi Administrarea Bazelor de Date. Distribuţia pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.4) s-a făcut respectând proporţia deţinută de fiecare clasă pentru anul 2022, conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică.

Conform datelor statistice existente (Institutul Naţional de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Oraşului Băile Govora este de 339 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafaţa teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populaţiei la nivelul anului 2021 este de 783 persoane/km^2.

[1] În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărţit în 32 zone de trafic, 23 zone interne în Oraşul Băile Govora, 3 zone interne reprezentând localităţile componente şi 6 zone externe reprezentând potenţialul de deplasare al localităţilor deservite în raport cu arealul de studiu de drumul naţional, judeţean şi drumurile comunale care penetrează acest teritoriu.

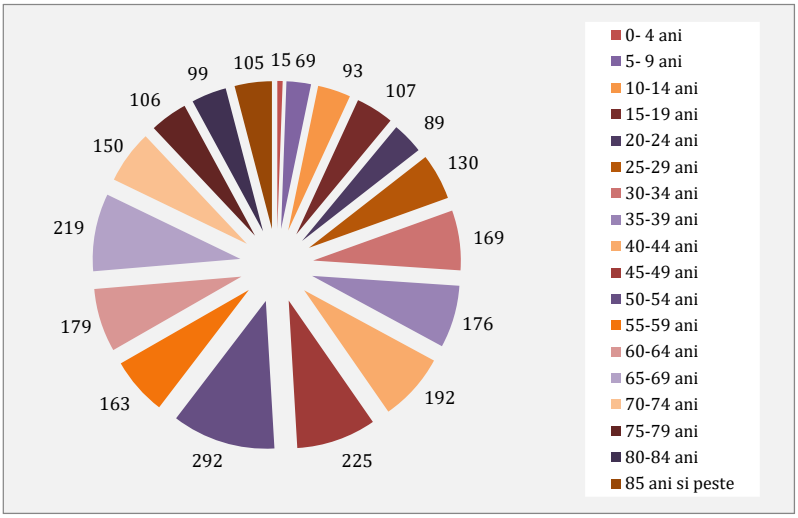


***Figura 2.4**. Distribuţia populaţiei înregistrate în anul 2022 pe grupe de vârstă, Oraşul Băile Govora. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Distribuţia spaţială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilităţii urbane. În acest context, este esenţială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori: *populaţia totală; densitatea populaţiei.*

În cadrul PMUD al Oraşului Băile Govora distribuţia spaţială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2022) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.5 şi 2.6).



***Figura 2.5**. Distribuţia teritorială a populaţiei. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.*

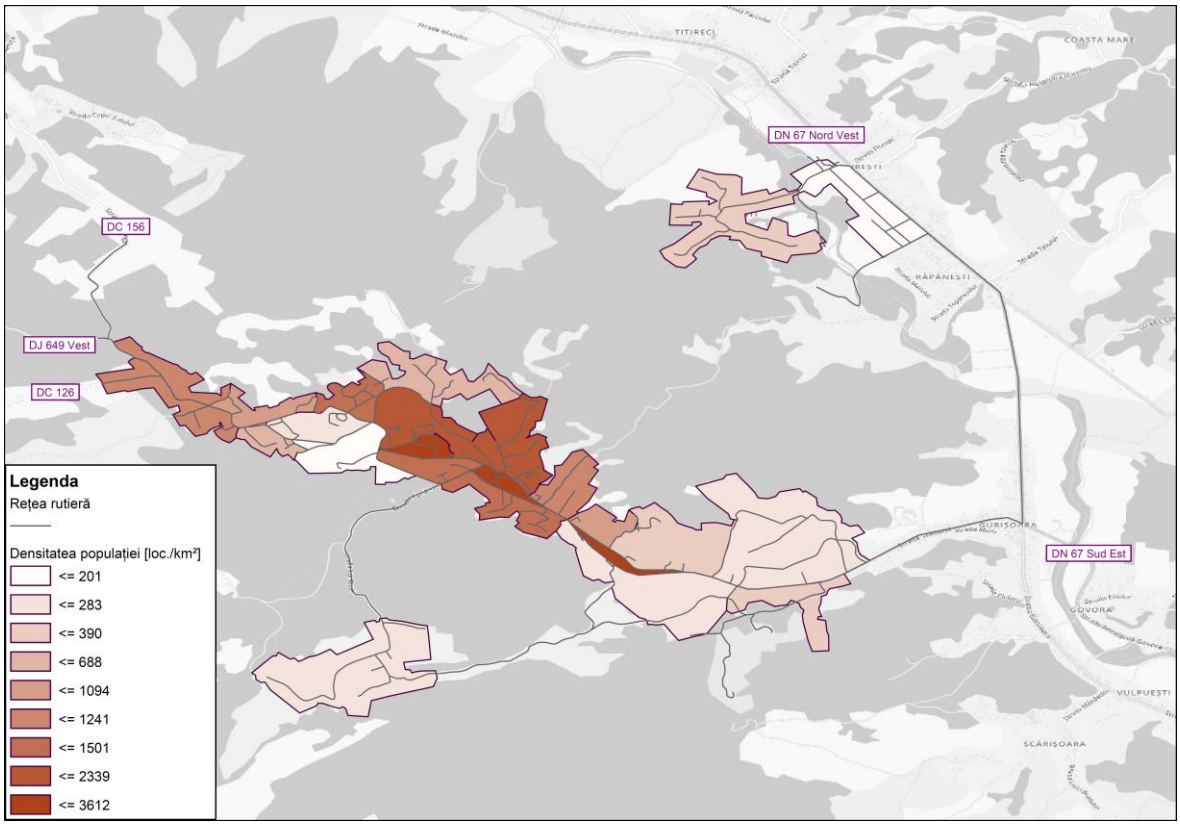


***Figura 2.6**. Densitatea populaţiei la nivelul zonelor de trafic.*
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zona centrală şi în extremităţile de est şi vest ale Oraşului Băile Govora, iar ale densităţii populaţiei în zona centrală a oraşului.

Zonele în care se regăsesc valori mari ale densităţii de locuire reprezintă zone cu potenţial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenţie deosebită în ce priveşte oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanţă medie şi facilităţile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanţă scurtă.

2.1.2. Date socio-economice

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

Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul Teritorial de Muncă Vâlcea, la nivelul anului 2022, în Oraşul Băile Govora au fost înregistraţi 418 salariaţi activi, distribuiţi celor 132 angajatori publici şi privaţi cu sediul în această localitate. La nivelul teritoriului de analiză ponderea populaţiei ocupate reprezintă 23% din totalul numărului de locuitori, iar valoare

manifestată la nivel judeţean este de 20% (conform INS Tempo Online), tabelul 2.2 (cele mai recente date statistice corespund anului 2021) .

***Tabelul 2.2**. Ponderea populaţiei ocupate, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Salariaţi	Număr de locuitori	Ponderea salariaţilor din numărul de locuitori
Oraşul Băile Govora	622	2.653	23%
Judeţul Vâlcea	80.131	392.106	20%

În anul 2022, din totalul celor 132 angajatori, 7 au avut cel puţin 15 salariaţi activi, concentrând 64% din numărul total de locuri de muncă ocupate (tabelul 2.3). Cu excepţia serviciilor oferite de instituţii publice (învăţământ, servicii de administraţie publică), principalii angajatori activează în domeniul serviciilor, cu accent în sectorul ospitalităţii (HoReCa).

***Tabelul 2.3**. Principalii angajatori, anul 2022. Sursa datelor: ITM Vâlcea.*

Nr. crt.	Angajator	CAEN	Domeniul de activitate	Număr Salaraţi activi
1	S.C. Băile Govora S.A.	5510	Hoteluri şi alte facilităţi de cazare similare	147
2	Primăria Băile Govora	8411	Servicii de administraţie publică generală	29
3	S.C. Roriv Team Concept S.R.L.	5320	Alte activităţi poştale şi de curier	22
4	S.C. Dublumar S.R.L.	4321	Lucrări de instalaţii electrice	20
5	S.C. Cad Design&Building S.R.L.	7111	Activităţi de arhitectură	18
6	S.C. MAC - A.P.C. S.R.L.	7112	Activităţi de inginerie şi consultanţă tehnică legate de acestea	16
7	S.C. Pro Chemicals	4120	Lucrări de construcţii a clădirilor rezidenţiale şi nerezidenţiale	16

Din totalul celor 132 angajatori, 67,4% au cel mult 10 salariaţi activi, situaţie în care sunt înregistrate 124 cazuri (figura 2.7).

Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori şi distribuţia în teritoriu a locurilor de muncă asigurate de agenţii economici (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărţit teritoriul Oraşului Băile Govora) sunt prezentate în figurile 2.8 şi 2.9. Se observă că locurile de muncă ocupate sunt localizate cu precădere în zona centrală a unităţii administrativ-teritoriale.

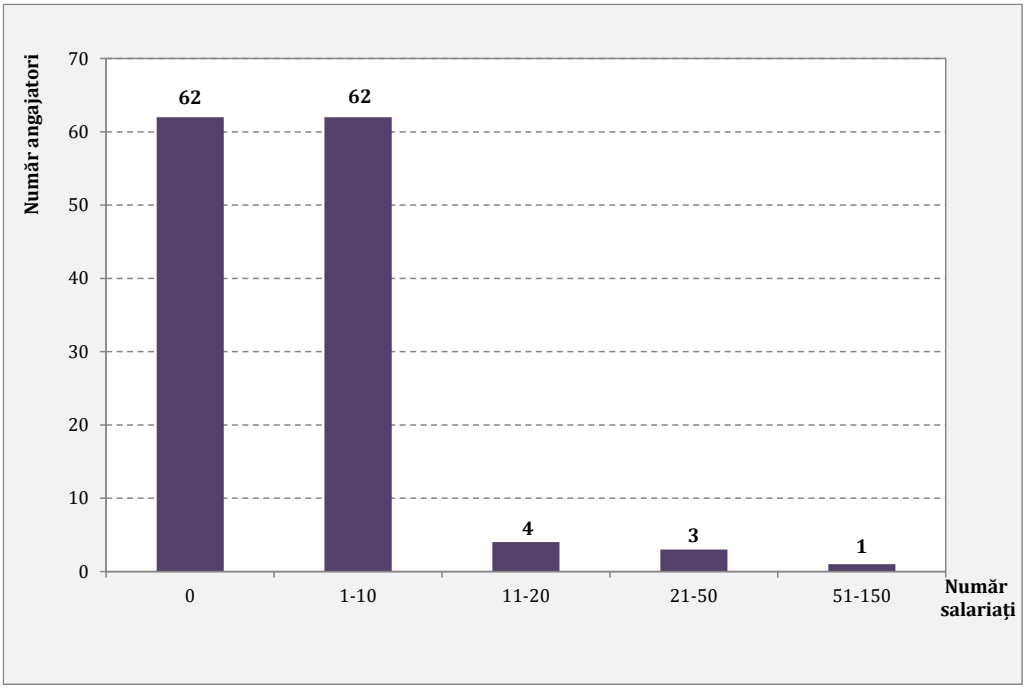


Figura 2.7. *Distribuția angajatorilor după numărul de salariați. Sursa datelor: ITM Vâlcea.*



Figura 2.8*. Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori. Sursa datelor: ITM Vâlcea.*

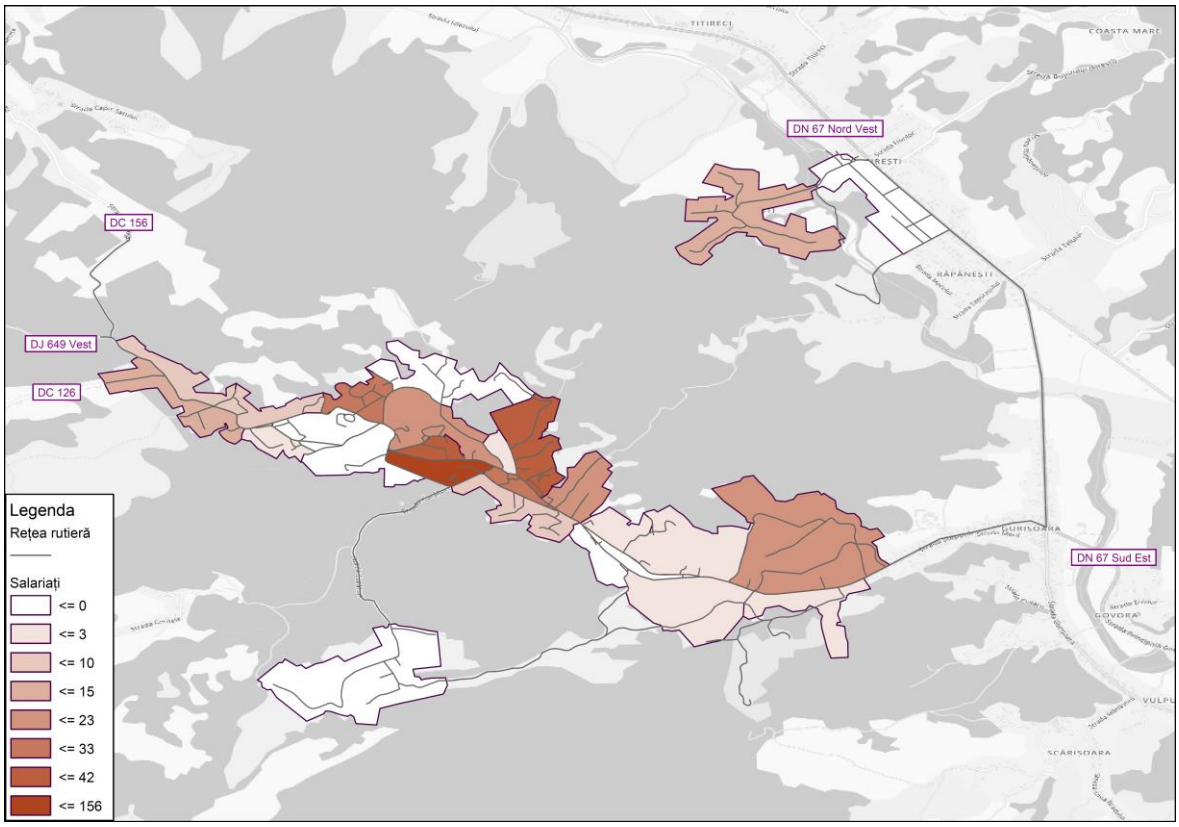


***Figura 2.9**. Distribuţia teritorială a locurilor de muncă. Sursa datelor: ITM Vâlcea.*

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dimanica numărului de salariaţi la nivel local şi judeţean în ultimii 12 ani (figurile 2.10 şi 2.11). Rezultatele prelucrării datelor indică o uşoară creştere a ponderii numărului de salariaţi din Oraşul Băile Govora din totalul celor înregistraţi la nivel judeţean, de la 0,70% în anul 2010, la 0,78% în anul 2021.

Conform Institutului Naţional de Statistică, vârstele de muncă considerate sunt:

→ pentru populaţia de gen feminin, grupele de vârstă de la 16 la 61 ani;

→ pentru populaţia de gen masculin, grupele de vârstă de la 16 la 65 ani.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariaţi înregistraţi la nivel judeţean şi local în ultimii 12 ani şi date prognozate[2] ale acestui indicator pentru judeţul Vâlcea (Comisia Naţională de Strategie şi Prognoză), a fost estimat numărul anual de salariaţi la nivelul Oraşului Băile Govora în perioada 2022-2026.

Se observă tendinţa crescătoare, care conduce la creşterea cu 12% a numărului de salariaţi din Oraşul Băile Govora în anul 2026 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2021.

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variaţia numărului de şomeri înregistraţi la nivelul Oraşului Băile Govora, rezultând că în perioada analizată 2010-2022 s-a manifestat o tendinţă generală descrescătoare a numărului de persoane încadrate în

[2] Comisia Naţională de Strategie şi Prognoză, *Proiecţia principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2022 - 2026, ianuaie 2023.*

această categorie (figura 2.12). În ipoteza translatării acestor persoane în categoria salariaţilor, putem concluziona că în ultimii ani s-a produs, o creştere a deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

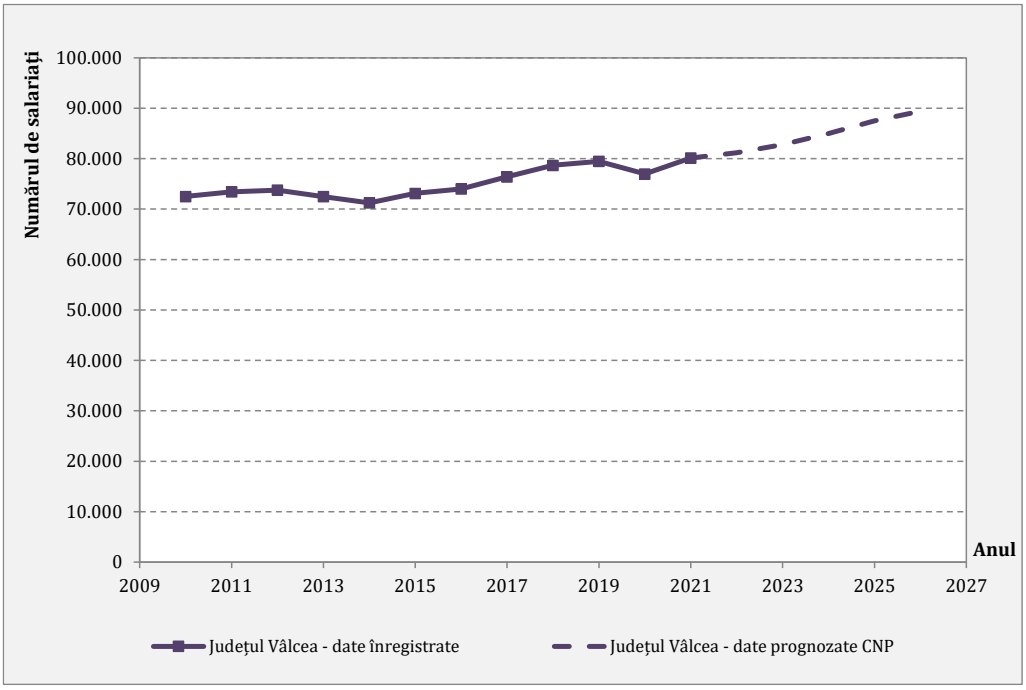


***Figura 2.10**. Variaţia numărului de salariaţi – judeţul Vâlcea, perioada 2010-2021; 2022-2026.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Naţională de Strategie şi Prognoză (CNSP).

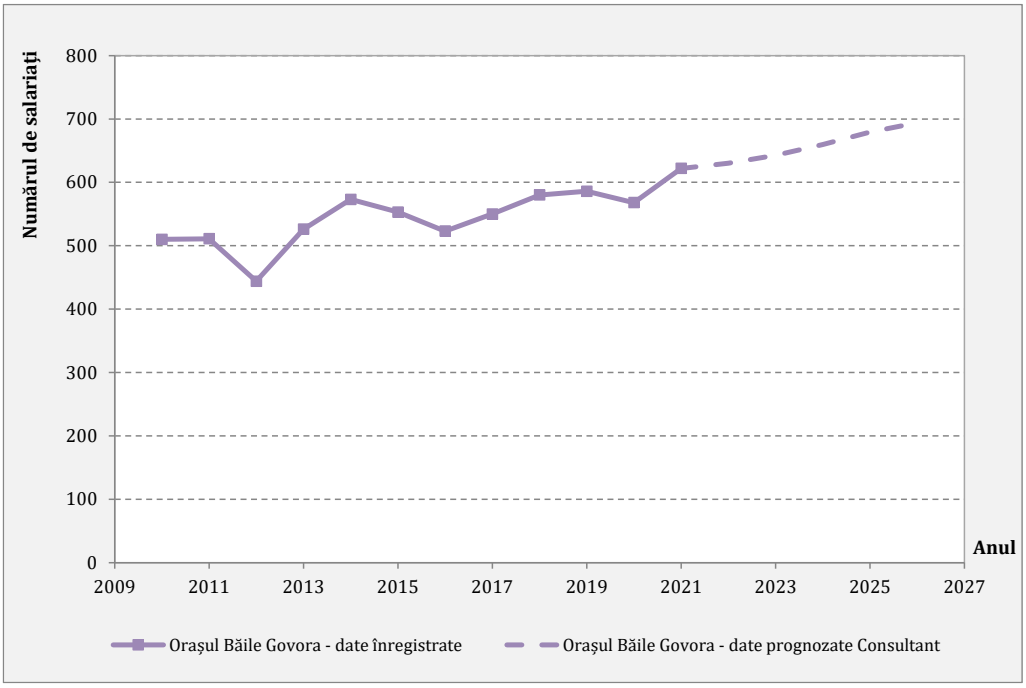


***Figura 2.11**. Variaţia numărului de salariaţi – Oraşul Băile Govora, perioada 2010-2021; 2022-2026.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Naţională de Strategie şi Prognoză (CNSP).

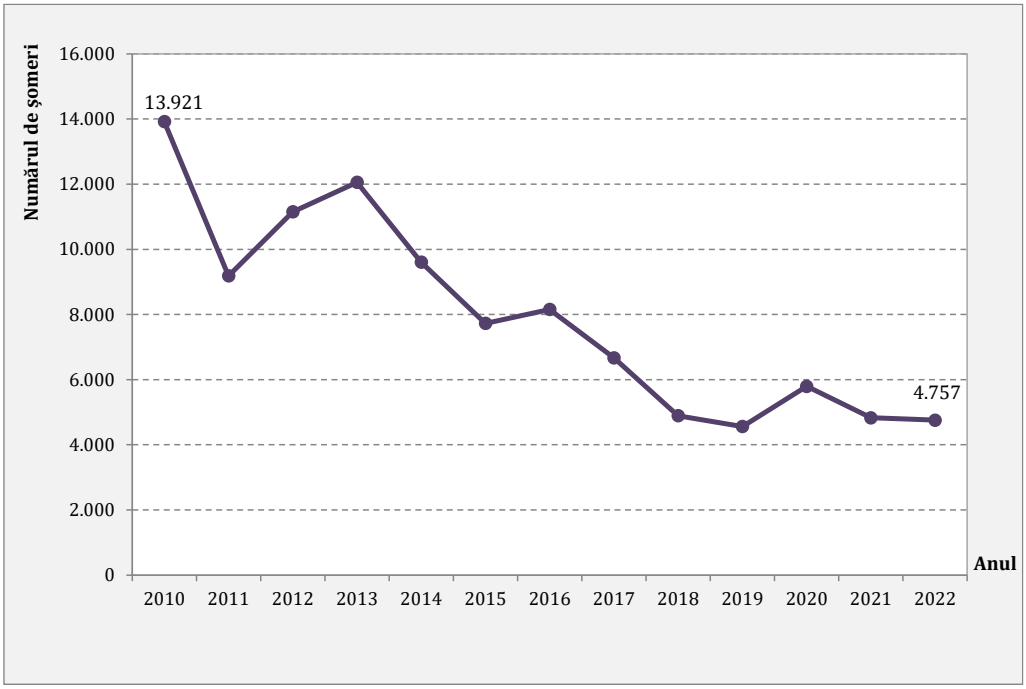


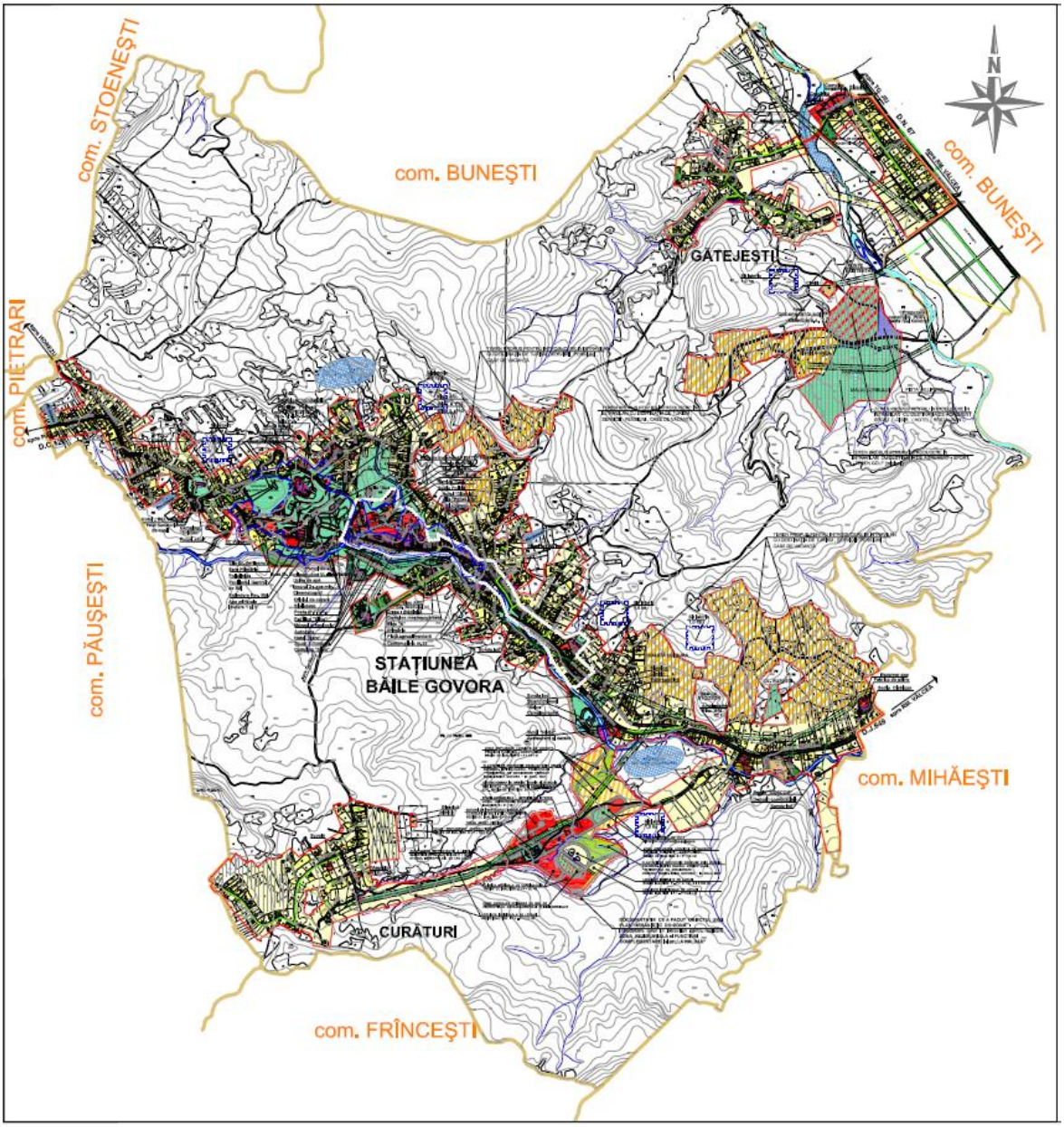
***Figura 2.12**. Variaţia numărului de şomeri, perioada 2010-2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Referitor la cauzele şomajului în Oraşul Băile Govora, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forţei de muncă disponibile (şomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care şi-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activităţii) şi cerinţele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populaţia este dispusă să muncească şi nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat.

În vederea susţinerii dezvoltării activităţilor economice, acţiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii şomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătăţire a accesibilităţii şi eficientizare a sistemului de transport la nivel urban.

Ca urmare a analizei zonificării funcţionale realizate în cadrul Reglementărilor Urbanistice aferente PUG Oraşul Băile Govora (figura 2.13), se constată amplasarea funcţiunilor de tip industrial şi de depozitare în partea de sud-est a teritoriului de analiză, cu acces la DJ 649. Având în vedere specificul local, o altă funcţiune care implică generarea/atragerea de călătorii pentru care se remarcă propuneri de dezvoltare conform PUG este cea a zonelor de agrement, sport, loisir, servicii compatibile.

Concentrarea locurilor de muncă în zone compacte implică probleme de mobilitate, în sensul constituirii unor poli de atragere şi generare a călătoriilor.



LEGENDĂ:

LIMITE:
- LIMITA INTRAVILANULUI PROPUS
- LIMITA TERITORIULUI ADMINISTRATIV AL UNITĂŢII TERITORIALE DE BAZĂ
- LIMITA ZONEI CENTRALE
- LIMITA U.T.R.-uri

ZONIFICARE:
- ZONA INSTITUŢII PUBLICE ŞI SERVICII
- ZONA PENTRU LOCUINŢE - REGIM MIC / MEDIU DE ÎNĂLŢIME
- ZONĂ DESTINATĂ AMPLASĂRII DE LOCUINŢE, PENSIUNI, CASE DE VACANŢĂ
- ZONĂ AGREMENT, SPORT, LOISIR, SERVICII COMPATIBILE
- ZONĂ CE A FACUT OBIECTUL UNUI P.U.Z. Introducere teren in intravilan pentru realizare ZONA REZIDENTIALA si FUNCTIUNI COMPLEMENTARE Islaz „LA HALDAN"
- ZONA UNITĂŢI INDUSTRIALE / DEPOZITARE
- ZONA UNITĂŢI AGRICOLE
- SPAŢII PLANTATE, AGREMENT, SPORT, TEREN GOLF
- TERENURI AGRICOLE ÎN INTRAVILAN
- ZONA GOSPODĂRIE COMUNALĂ, CIMITIRE
- ZONA AFERENTĂ CONSTRUCŢIILOR TEHNICO - EDILITARE
- APE
- ZONA CĂI DE COMUNICAŢIE RUTIERĂ ŞI AMENAJĂRI AFERENTE
- TERENURI FORESTIERE
- ZONĂ AFERENTĂ AMPLASĂRII UNUI HELIPORT

Figura 2.13. *Funcţiuni de utilizare a teritoriului. Sursa: PUG Oraşul Băile Govora.*

Zonele în care se desfăşoară activităţi comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale.

Zona centrală este cea în care sunt concentrate activităţile comerciale. Aceste obiective se află pe artera principală de circulaţie – Str. Tudor Vladimirescu. Pe lângă centrele comerciale, se impune ca pol de atractivitate şi Piaţa Băile Govora, cu accesibilitate din Str. Pieţii (figura 2.14).

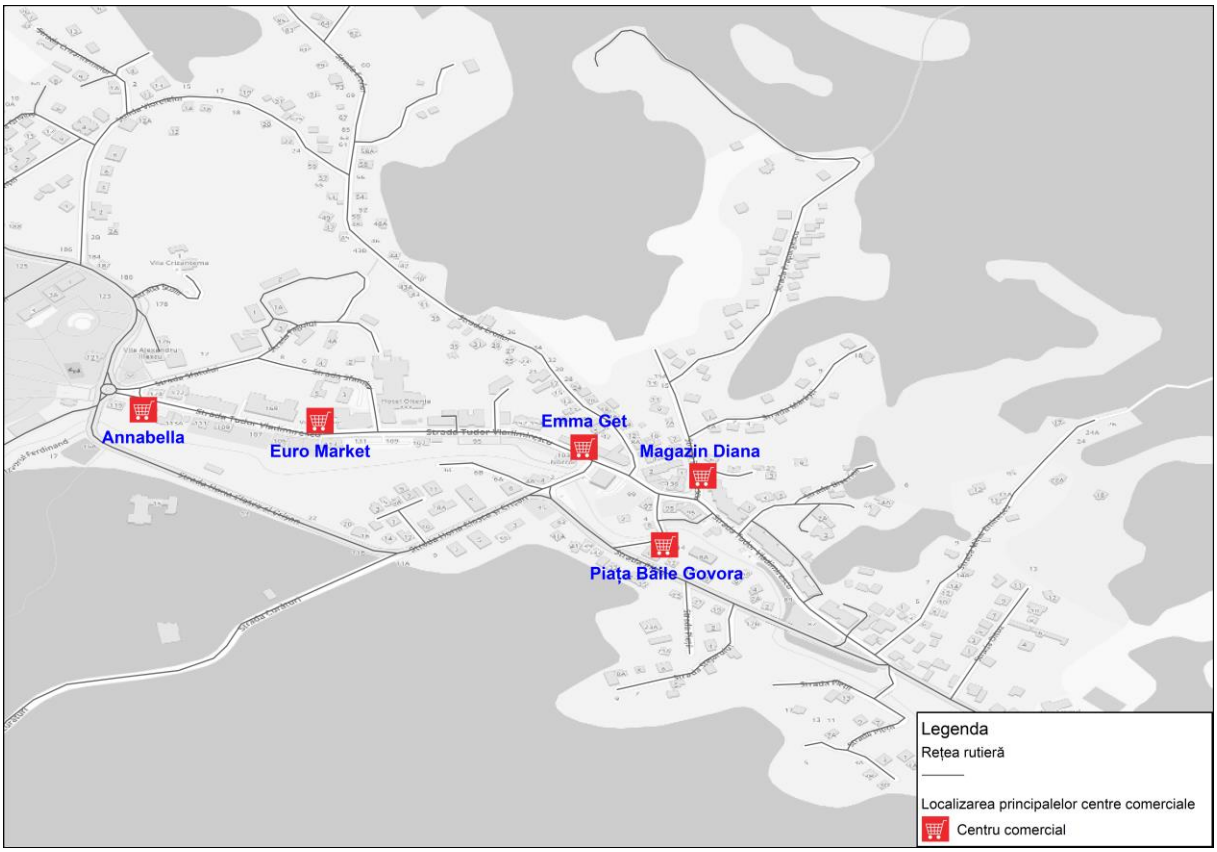


***Figura 2.14**. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Oraşul Băile Govora.*

Unităţile de învăţământ reprezintă poli de atragere/ generare a călătoriilor la nivelul unei localităţi, cărora trebuie să li se acorde atenţie deosebită din punct de vedere al accesibilităţii şi siguranţei circulaţiei. În Oraşul Băile Govora funcţionează o singură unitate de învăţământ cu personalitate juridică (liceu), care are arondată o grădiniţă. În anul şcolar 2021-2022 în acest centru educaţional au fost înmatriculaţi 202 elevi şi preşcolari. Amplasarea în teritoriu a unităţilor de învăţământ menţionate în tabelul 2.4. este prezentată în figura 2.15.

***Tabelul 2.4**. Unităţi de învăţământ. Sursa datelor: Primăria Oraşului Băile Govora.*

Nr. crt.	Unitatea de învăţământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa	Număr preşcolari/ elevi
1	Liceul Tehnologic Băile Govora	Str. Nuferilor, nr. 72	202
	Grădiniţa cu Program Prelungit Băile Govora	Str. Sfatului, nr. 16	

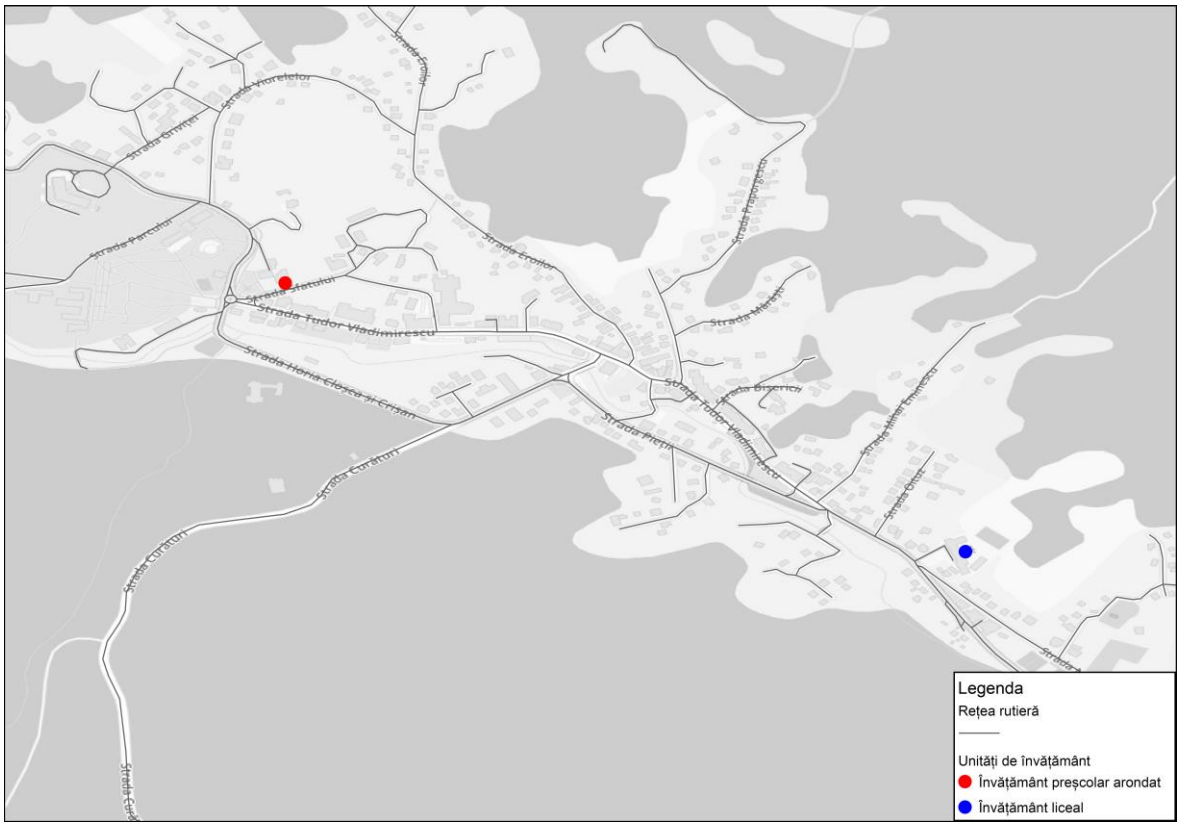


***Figura 2.15**. Localizarea unităţilor de învăţământ pe teritoriul Oraşului Băile Govora.*

În cadrul liceului se desfăşoară şi învăţământ de nivel postliceal - şcoala postliceală sanitară domeniul sănătate şi asistenţă pedagogică, calificarea profesională asistent medical balneofiziokinetoterapie şi recuperare.

Analiza privind populaţia şcolară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de elevi în cazul tuturor nivelurilor de educaţie. Cea mai accentuată scădere s-a înregistrat în rândul preşcolarilor şi elevilor de liceu (-62%), figura 2.16. Reducerea populaţiei şcolare poate fi asociată ratei scăzute a natalităţii, care se reflectă în populaţia tânără, cu vârsta cuprinsă între 0 şi 24 ani, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut în perioada de analiză (figura 2.3).

Cunoscând tendinţa de variaţie a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2021 şi ţinând seama de prognoza de evoluţie a populaţiei la nivel naţional până la orizontul anului 2060[3] (prognoză care are la bază populaţia stabilă pe sexe şi grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfăşurat în octombrie 2011 şi fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea şi migraţia externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat valori cvasiconstante ale numărului de elevi din învăţământul preuniversitar (figura 2.17).

[3] Institutul Naţional de Statistică, *Proiectarea populaţiei României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

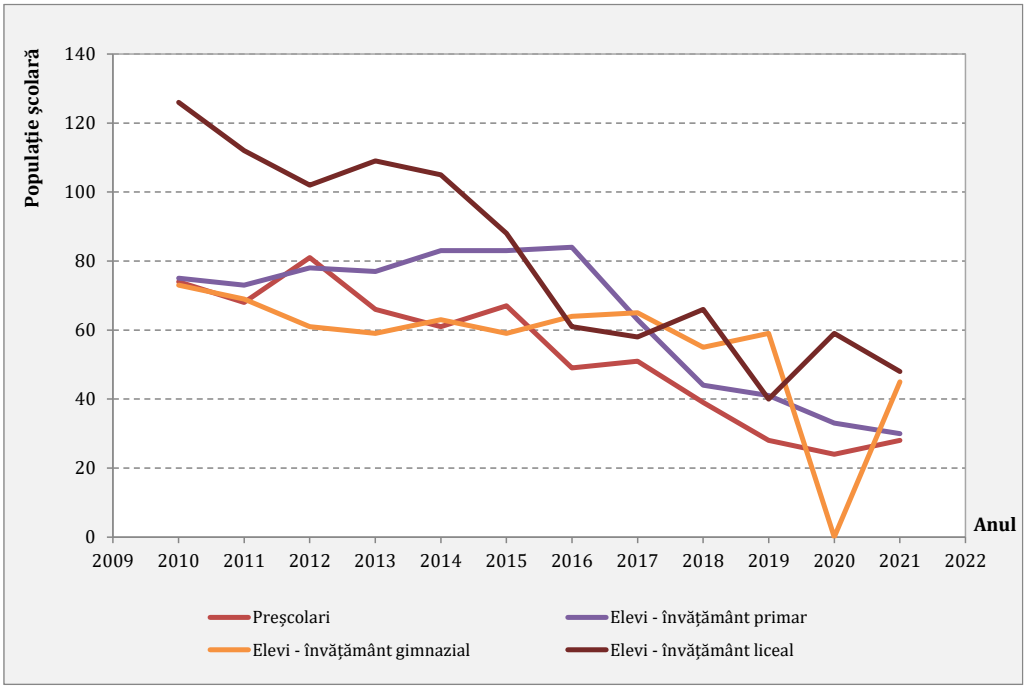


***Figura 2.16**. Variaţia populaţiei şcolare din Oraşul Băile Govora, 2010-2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

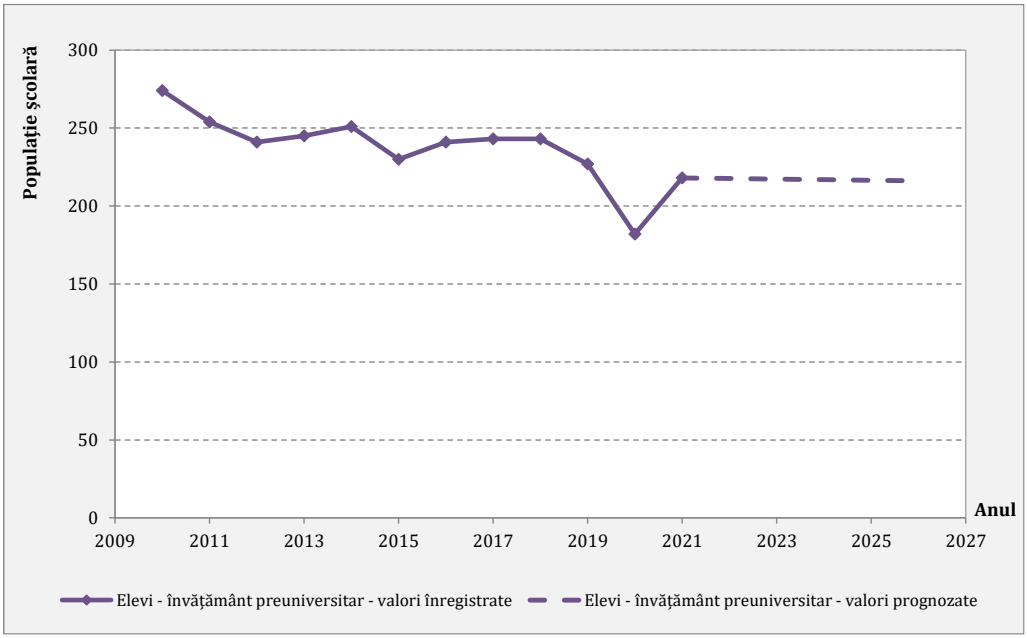


***Figura 2.17**. Variaţia populaţiei şcolare din Oraşul Băile Govora – date prognozate.*

Amplasarea unităţii de învăţământ la nivelul teritoriului şi lipsa transportului public contribuie la înregistrarea în număr mare a deplasărilor cu autovehiculul personal care au ca scop *„Ducerea / aducerea copiilor la / de la şcoală”*.

Potrivit datelor furnizate de Liceul Tehnologic Băile Govora, în lunile septembrie 2022 – mai 2023 Oraşul Băile Govora a atras zilnic un număr de 74 elevi navetişti, proveniţi din localităţile învecinate Pietrari, Păuşeşti, Buneşti, Frâncesti, Rm. Vâlcea, Vaideeni, Mihăeşti.

Caracterul turistic al teritoriului de analiză, datorat specificului balneoclimateric al staţiunii Băile Govora, impune analiza activităţii turistice, prin prisma indicatorilor care pot fi utilizaţi în estimarea călătoriilor generate şi atrase de zonele de trafic în care se desfăşoară servicii turistice. Govora este una din cele mai bogate statiuni in ape iodurate si bromurate din Europa fiind recomandata pentru tratarea afectiunilor respiratoria, ORL, afectiuni ale aparatului locomotor.

În prezent unităţile de primire turişti (hoteluri, pensiuni, cabane) oferă o capacitate de 1.005 locuri/ zi. De-a lungul perioadei analizate capacitatea de cazare din Oraşul Băile Govora a variat neuniform în plaja 957-1.055 locuri de cazare/ zi. Se remarcă faptul că începând cu anul 2018 capacitatea de cazare a înregistrat o uşoară creştere progresivă (figura 2.18).

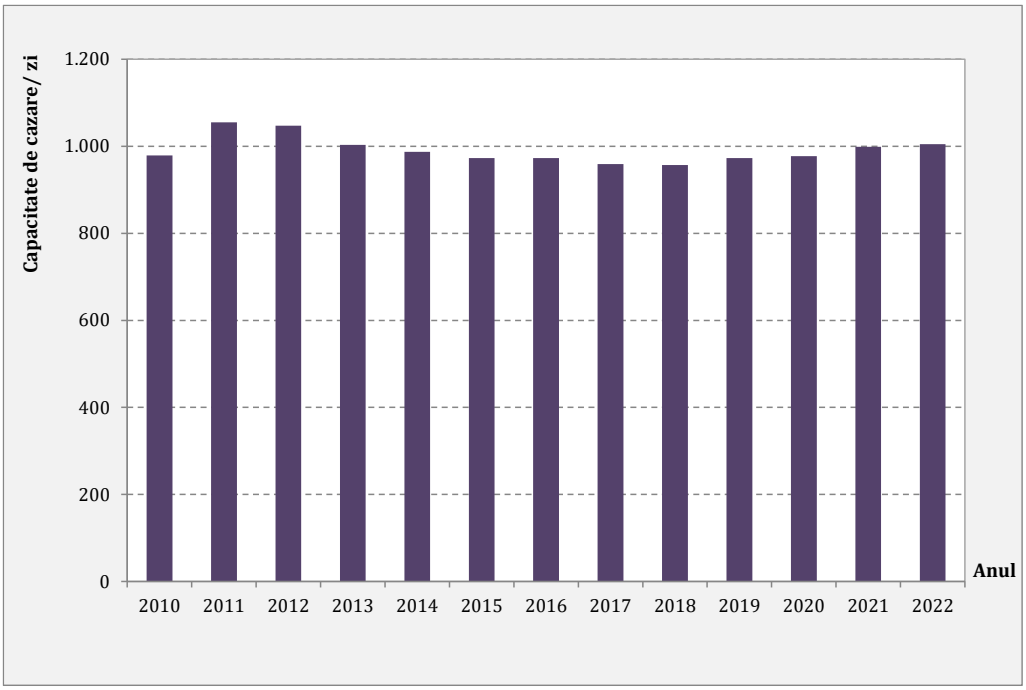


***Figura 2.18**. Variaţia capacităţii de cazare, 2010-2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică (baza de date Tempo-Online), numărul anual de turişti sosiţi în Oraşul Băile Govora a cunoscut o variaţie neuniformă în jurul valorii medii de 18.551 turişti/ an (figura 2.19).

Din figura de mai jos se observă că valoarea de vârf a acestui indicator a fost înregistrată în anul 2019. Valoarea specifică anului 2022 este cu 51% mai mare faţă de valoarea medie anuală. Anul 2020 a fost semnificativ afectat de restricţiile impuse în contextul pandemiei de COVID 19.

În figura 2.20 este prezentată variaţia lunară a valorilor aceluiaşi parametru în perioada 2010-2022. În acest interval se detaşează lunile iulie şi august cu număr mare de turişti care au vizitat Oraşul Băile Govora anual.

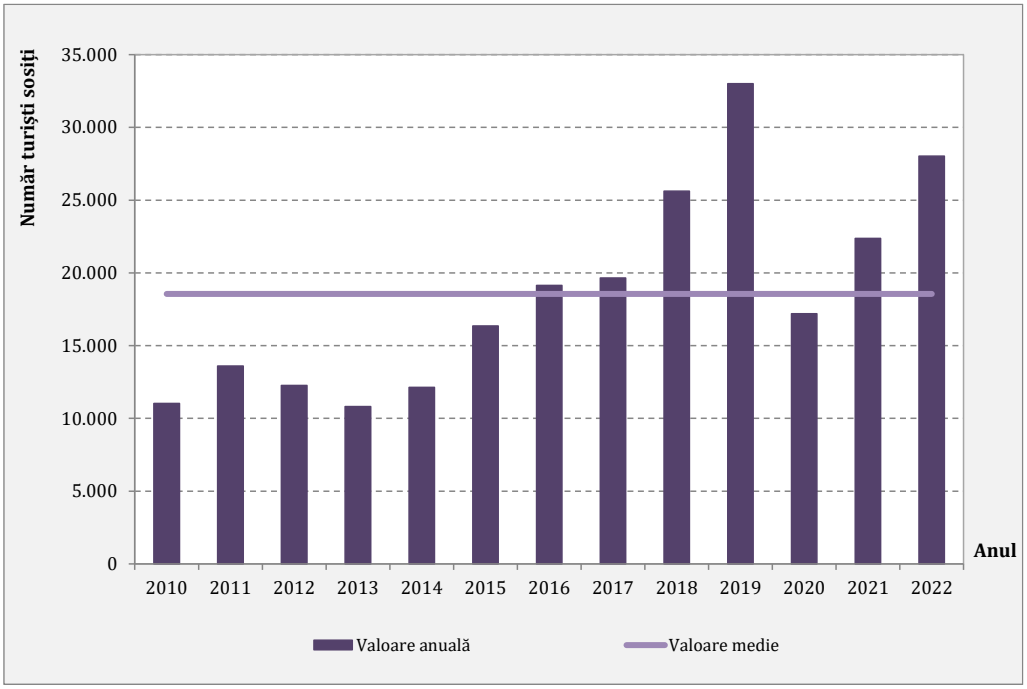


***Figura 2.19**. Variaţia numărului de turişti sosiţi anual, 2010-2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

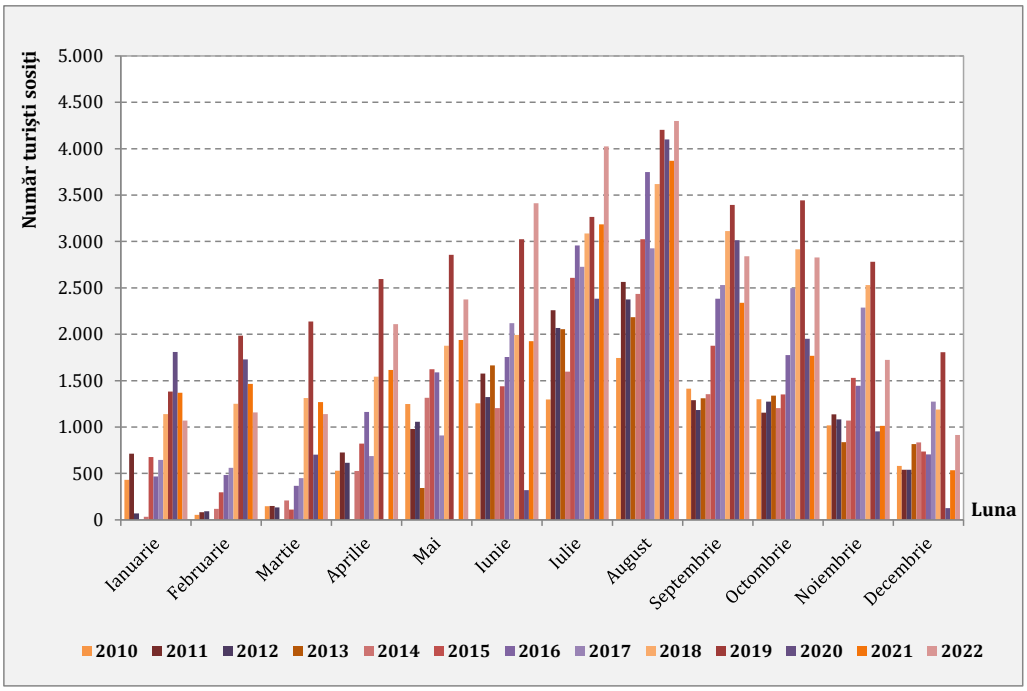


***Figura 2.20**. Variaţia numărului de turişti sosiţi lunar, 2010-2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Valoarea medie anuală a indicelui de utilizare a capacităţii de cazare, calculat prin raportarea numărului de înnoptari realizate la capacitatea de cazare turistică în funcţiune, este reprezentată în figura 2.21.

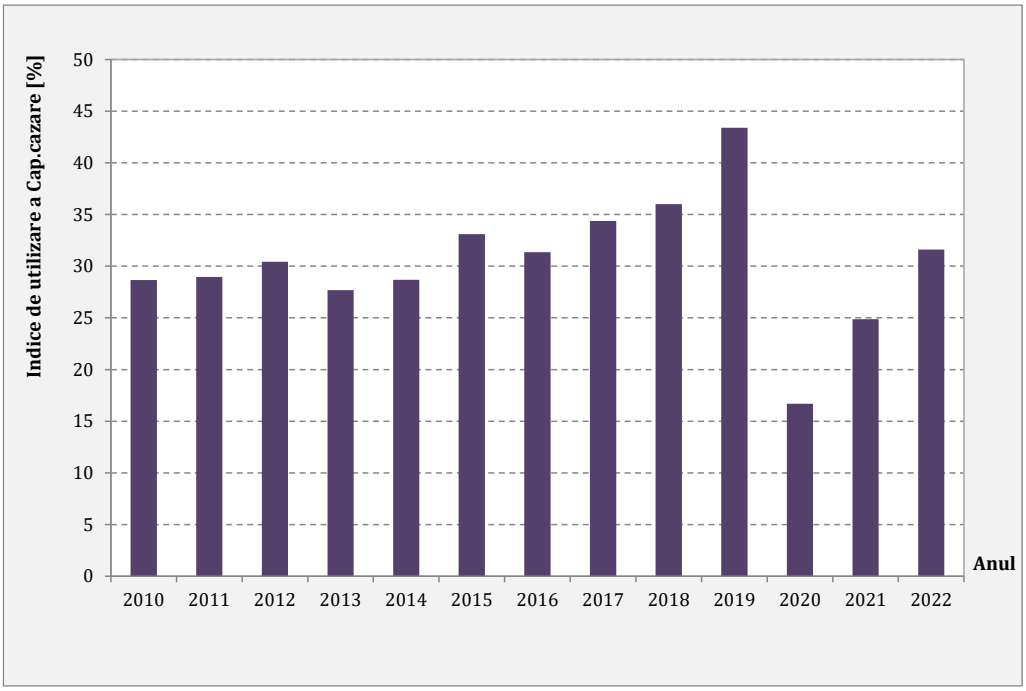


***Figura 2.21**. Variaţia anuală a indicelui de utilizare a capacităţii de cazare, 2010-2022.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Având în vedere valoarea redusă a gradului de utilizare a capacităţii de cazare la nivelul întregului an în situaţia actuală (32% în anul 2022) şi potenţialul turistic al zonei, în perioada de prognoză pe termen mediu se estimează o creştere a numărului de turişti şi implicit a numărului de călătorii cu destinaţia/ originea în zona Oraşului Băile Govora. Din aceste considerente se impun măsuri de mobilitate urbană durabilă care să asigure un echilibru între satisfacerea nevoii de mobilitate şi impactul asupra mediului.

2.1.3. Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unităţi administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deţinute de grupe de 1000 de locuitori. Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital şi omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât şi pe orizonturi de timp medii şi lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuţie pe destinaţie şi alegere modală (Capitolul 3).

La nivel local, în anul 2022 s-a atins valoarea de 410 autoturisme/ 1000 locuitori. Se observă că numărul de autoturisme deţinute de 1000 de locuitori ai Oraşului Băile Govora este cu 23% mai mare decât valoarea medie judeţeană şi cu 15% mai mare decât valoarea medie naţională. În figura 2.22 este prezentată variaţia indicelui de motorizare în intervalul

2018 - 2022 înregistrată în Oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea şi la nivel naţional. Se observă o tendinţă crescătoare a indicelui de motorizare pe întreaga perioadă analizată.

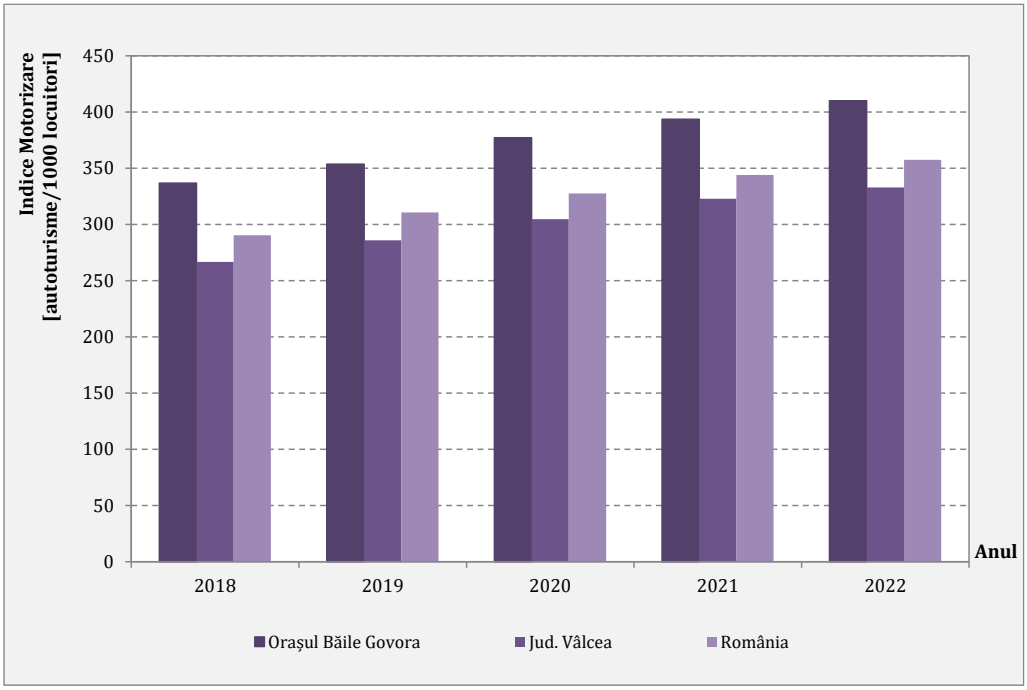


***Figura 2.22**. Variaţia indicelui de motorizare, 2018 – 2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line, DRPCIV.*

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

Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual în judeţul Vâlcea, în ultimii 13 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 7% şi 28% din numărul total de înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 2.23). Vechimea parcului de autovehicule are contribuţie semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

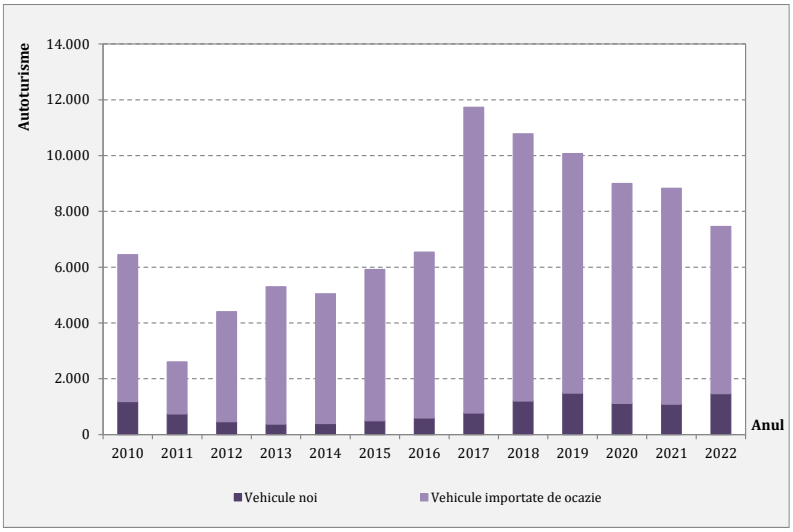


***Figura 2.23**. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în judeţul Vâlcea, 2010 – 2022.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

2.2. Reţeaua stradală

La nivelul reţei globale de transport rutier, Oraşul Băile Govora este racordat prin drumurile DJ 649 şi DN 67 la drumul DN 7 care face parte din reţeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) (figura 2.24).

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este reprezentată de drumul naţional DN 67, drumul judeţean DJ 649 şi drumurile comunale DC 126 şi DC 156 care traversează teritoriul Oraşului Băile Govora.



***Figura 2.24**. Reţeaua TEN-T rutieră în zona Oraşului Băile Govora. Sursa: Comisia Europeană, 2021.*

Traseele drumurilor care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat, cetralizate în tabelul 2.5 sunt reprezentate grafic în figura 2.25.

***Tabelul 2.5**. Reţeaua de drumuri care asigură relaţia cu teritoriul învecinat.*

Drum	Origine	Destinaţie	Traseu
DN 67	Km 135+500, Limită Jud. Gorj	Km 198+764, Goranu (DN 7)	Horezu - Râmnicu Vâlcea (Varianta Sud)
DJ 649	Km 0+000, DN 67 (Govora)	Km 8+640, Pietrari (DN 67)	Băile Govora
DC 126	Km 0+000, Păuşeşti	Km 2+984, Băile Govora (DJ 649)	-
DC 156	Km 0+000, Bârlogu	Km 3+000, Băile Govora (DJ 649)	-

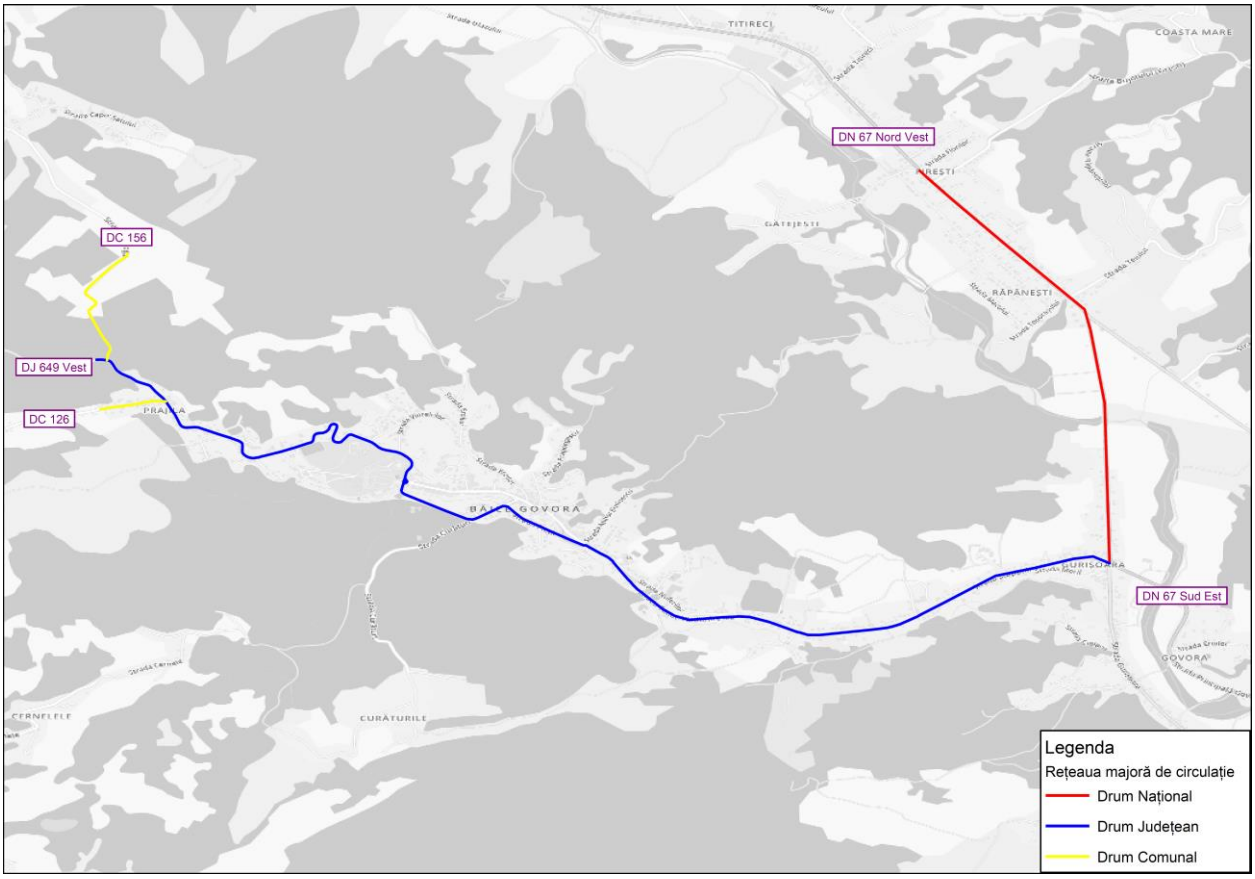


***Figura 2.25**. Reţeaua majoră de circulaţie din zona de studiu.*

În Oraşul Băile Govora, cursul Pârâului Hinţa reprezintă o barieră naturală ce străbate teritoriul administrativ de la est la vest pe latura de sud. De asemenea, în zona de nord teritoriul este străbătut de la est la vest de Râul Govora. Acesta intersectează reţeaua rutieră conform figurii 2.26.

În ceea ce priveşte starea tehnică a infrastructurii rutiere, potrivit datelor statistice publicate de INS, reţeaua stradală din zona urbană are o lungime de 27 km, care în proporţie de 70% este modernizată. În perioada 2010-2021 reţeaua a cunoscut o extindere totală cu 4 km (figura 2.27).



***Figura 2.26**. Traversări ale cursurilor de ape.*

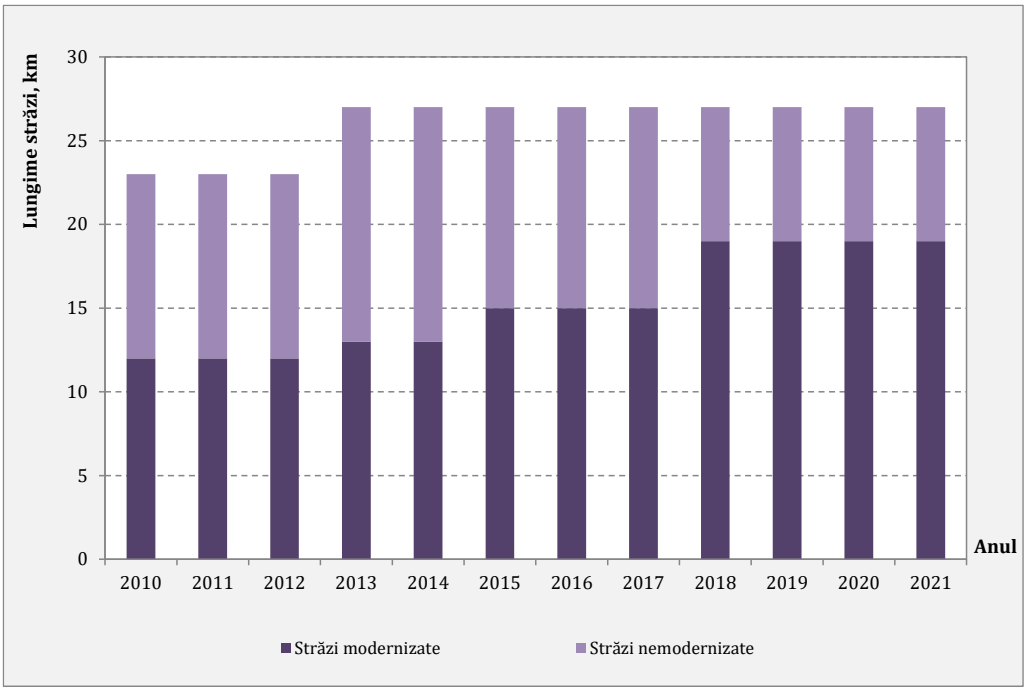


***Figura 2.27**. Lungimea rețelei stradale din Orașul Băile Govora 2010-2021.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În prezent, la nivelul localităţii se întâlnesc atât străzi cu îmbrăcăminte în stare tehnică bună/ foarte bună (figura 2.28), cât şi străzi în stare tehnică necorespunzătoare, ceea ce constituie disfuncţie majoră din punct de vedere al accesibilităţii şi calităţii mediului urban. Sectoarele stradale încadrate în cea de-a doua categorie se regăsesc în zone de locuinţe, cât şi în zone cu un puternic caracter turistic, ceea ce constituie disfuncţie majoră din punct de vedere al accesibilităţii şi calităţii mediului urban (figura 2.29).



***Figura 2.28**. Străzi modernizate/ în stare tehnică bună (exemplificare).*



***Figura 2.29**. Străzi nemodernizate/ în stare tehnică necorespunzătoare (exemplificare).*

În ultimii 5 ani, infrastructura rutieră din Oraşul Băile Govora a primit o atenţie deosebită fiind modernizate/ reabilitate următoarele străzi: Căpşunilor, Codrului, Colinei, Curături, Pajiştei, Socului, Tudor Vladimirescu (tronson). Pentru reabilitarea acestor străzi s-a primit finanţare de la bugetul de stat şi bugetul local.

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumului naţional şi drumului judeţean sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului şi, în acelaşi timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulaţie soldate cu victime.

Siguranţa circulaţiei a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul reţelei de transport în perioada 2018-2022, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliţiei al Judeţului Vâlcea, obţinute la solicitarea Oraşului Băile Govora. Din analiza datelor se remarcă faptul că valoarea maximă a numărului de accidente a fost înregistrată în anul 2019 (2 accidente), în timp ce în anul 2022 nu a fost înregistrat niciun accident. În restul perioadei s-a produs câte 1 accident pe an (figura 2.30).

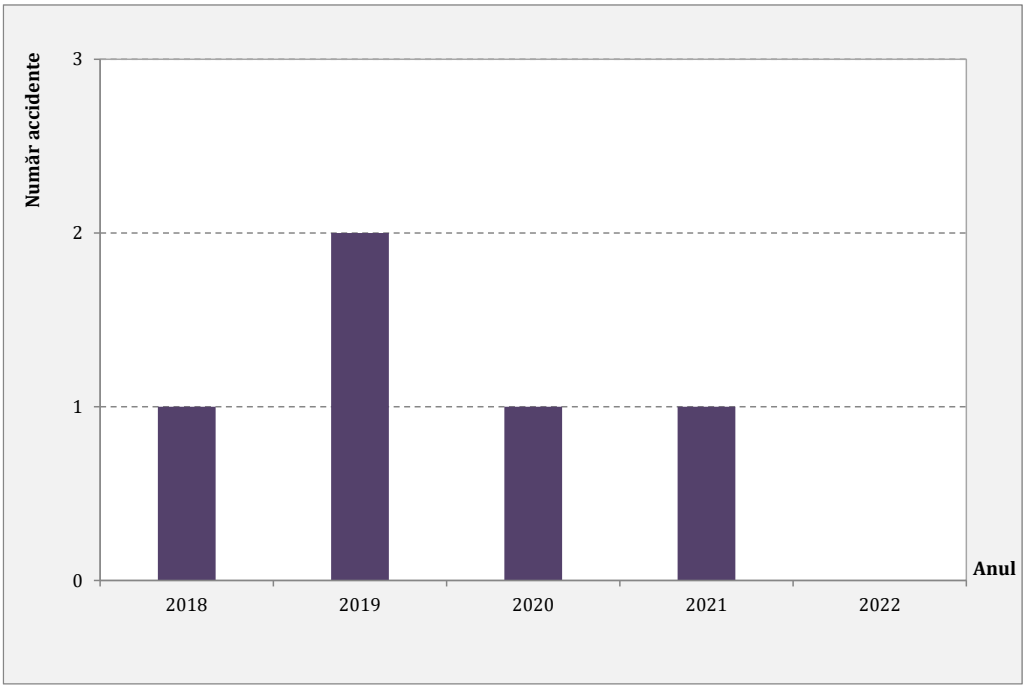


Figura 2.30. *Variaţia numărului total de accidente, 2018-2022.*
Sursa datelor: Poliţia Oraşului Băile Govora.

Pe întreaga perioadă de analiză şi-au pierdut viaţa în accidente de circulaţie 3 persoane în anul 2019. Situaţia favorabilă exprimată de lipsa pierderilor de vieţi omeneşti în accidente de circulaţie manifestată în ultimii 3 ani trebuie să motiveze realizarea de acţiuni care să susţină în continuare îmbunătăţirea nivelului siguraţei circulaţiei.

Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcţie de gravitate, sunt cele ale răniţilor uşor şi răniţilor grav. Variaţia anuală a celor două categorii de victime urmează tendinţa manifestată în variaţia numărului de accidente. Valoarea maximă s-a înregistrat în anul 2019 (5 cazuri), iar cea minimă în anul 2022 (0 cazuri) – figura 2.31.

Cauzele producerii accidentelor de circulaţie produse în Oraşul Băile Govora sunt:

- → Abateri biciclişti;
- → Conducere sub influenţa băuturilor alcoolice;
- → Neacordare prioritate vehicule;
- → Viteză neregulamentară.

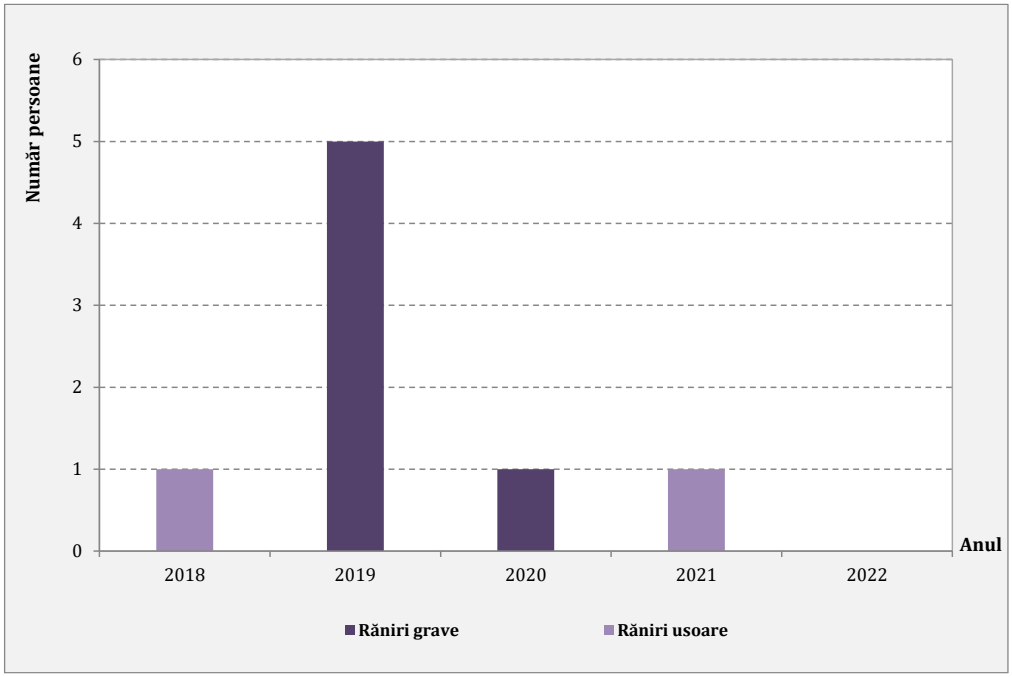


Figura 2.31. *Variaţia numărului de victime, 2018-2022. Sursa datelor: Poliţia Oraşului Băile Govora.*

Localizarea acidentelor şi a victimelor asociate acestora se regăseşte în figurile de mai jos.



Figura 2.32*. Localizarea accidentelor grave şi uşoare, 2018-2022.*
Sursa datelor: Poliţia Oraşului Băile Govora.



***Figura 2.33**. Distribuția spațială accidentelor soldate cu răniți grav, 2018-2022.*
Sursa datelor: Poliția Orașului Băile Govora.



***Figura 2.34**. Distribuția spațială a accidetelor soldate cu răniți ușor, 2018-2022.*
Sursa datelor: Poliția Orașului Băile Govora.



***Figura 2.35**. Distribuţia spaţială a accidetelor soldate cu pierderi de vieţi omeneşti, 2018-2022.*
Sursa datelor: Poliţia Oraşului Băile Govora.

Se remarcă faptul că accidentele sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic (Capitolul 3). Sectorul drumului judeţean 649 este elementul de infrastructură pe care s-au produs cele mai multe accidente de circulaţie în perioada analizată. Acesta traversează zone în care se desfăşoară activităţi socio-economice, turistice, administrative şi de locuire.

Probleme de fluenţă a circulaţiei, exprimate prin înregistrarea unor viteze medii de deplasare la nivelul orelor de vârf de trafic de sub 25 km/h se întâlnesc pe artera principală de circulaţie din zona centrală. Frecvent se întâlnesc situaţii în care capacitatea de circulaţie a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

În zonele de locuinţe individuale autovehiculele sunt parcate în faţa curţii (în zona unde ar trebui să se desfăşoare circulaţia pietonală) sau pe carosabil, deşi exista loc de parcare în curtea fiecărui locuitor. Acest aspect conduce la îngreunarea circulaţiei pentru pietoni şi conducători auto şi implicit la creşterea riscului de producere a accidentelor (figura 2.36).

La nivelul Oraşului Băile Govora sunt amenajate 430 locuri de parcare amplasate conform tabelului 2.13 şi figurii 2.37. Aceste sunt delimitate prin marcaj de culoare albă şi semnalizate prin indicatoare vericale. În parcările amenajate sunt marcate locuri pentru perosoanele cu handicap (figura 2.38).

În ultimii 5 ani, parcările au primit o atenție deosebită fiind amenajate 50 de noi locuri de parcare pe străzile Tudor Vladimirescu și Bisericii.



***Figura 2.36**. Vehicule parcate neregulamentar care îngreunează circulația (exemplificare).*



***Figura 2.37.** Parcări amenajate în Orașul Băile Govora. Sursa datelor: Primăria Orașului Băile Govora.*

În situația actuală nu există o politică tarifară a sistemului de parcare, potrivit căreia să se perceapă un tarif diferențiat pentru parcările publice amplasate în zona centrală, în special

la nivelul orelor de vârf de trafic. În condiţiile date se încurajează utilizarea autovehiculului personal pentru deplasări cu destinaţia în centrul oraşului, contrar principiilor dezvoltării durabile. În consecinţă, în scopul susţinerii mobilităţii durabile la nivelul localităţii se impune aplicare unei politici de parcare care să diminueze prezenţa autoturismelor în zona centrală, oferind totodată cetăţenilor alternative atractive prin îmbunătăţirea calităţii sistemului de transport public şi a ofertelor privind intermodalitatea.



***Figura 2.38**. Locuri de parcare pentru persoane cu handicap (exemplificare).*

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

- → *reţeaua de transport rutier prezintă conexiune la reţeaua Trans-Europeană de Transport Centrală prin DN 67, care se leagă la DN 7, parte a TEN-T Core;*
- → *afectarea conectivităţii reţelei stradale de către Pârâul Hinţa şi Râul Govora;*
- → *existenţa sectoarelor stradale suprapuse peste traseul drumului naţional şi al celui judeţean, pe care se înregistrează valori mari de trafic de tranzit şi număr crescut de accidente;*
- → *tendinţa de reducere a numărului de victime şi pierderi de vieţi omeneşti în accidente de circulaţie conturată în ultimii ani;*
- → *ponderea ridicată a străzilor nemodernizate (aproximativ 30% din lungimea totală a reţelei);*
- → *prezenţa autovehiculelor parcate neregulamentar pe partea carosabilă sau pe trotuare, care reduce capacitatea de circulaţie şi generează probleme de siguranţa circulaţiei;*
- → *lipsa unei politici de parcare, care să susţină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală.*

2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători la nivel regional şi naţional este asigurat de modul de transport rutier.

Principalul mod de transport public care se regăseşte la nivelul Oraşului Băile Govora este transportul rutier cu microbuze. Acesta operează la nivel judeţean şi interjudeţean. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel judeţean este administrat de Consiliul Judeţean Vâlcea, iar cel interjudeţean se află în administrarea Autorităţii Rutiere Române.

2.3.1. Transport public local

În situaţia actuală, la nivelul Oraşului Băile Govora nu este funcţional un serviciu de transport public local.

2.3.2. Transport public judeţean prin servicii regulate

Sistemul de transport public judeţean prin servicii regulate se regăseşte pe teritoriul de analiză operând curse care îşi au originea/ destinaţia în Oraşul Băile Govora. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Judeţean Vâlcea, având operatori privaţi. Conform programului de transport publicat de Consiliul Judeţean Vâlcea, în situaţia actuală, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deservesc cererea de transport generată/ atrasă de Oraşul Băile Govora este 11, acestea fiind distribuite pe 2 trasee (tabelul 2.6).

Tabelul 2.6*. Trasee de transport public judeţean. Sursa datelor: Consiliul Judeţean Vâlcea.*

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinaţie	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	002	Râmnicu Vâlcea	Căzăneşti	Băile Govora	23	8	min. 23
2	003	Râmnicu Vâlcea	Oltchim	Băile Govora	26	3	min. 10

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseul pe care se circulă cu frecvenţa cea mai ridicată este *Râmnicu Vâlcea – Căzăneşti –* ***Băile Govora****: 8 curse/ zi.* Frecvenţa pe acest traseu este de 1 vehicul pe oră în intervalele 06:00-07:00, 08:00-09:00,

10:00-11:00, 12:00-13:00, 14:00-15:00, 16:00-17:00, 18:00-19:00 şi 20:00-21:00. Distribuţia orară a ofertei de transport pe acest traseu este evidenţiată în figura următoare.

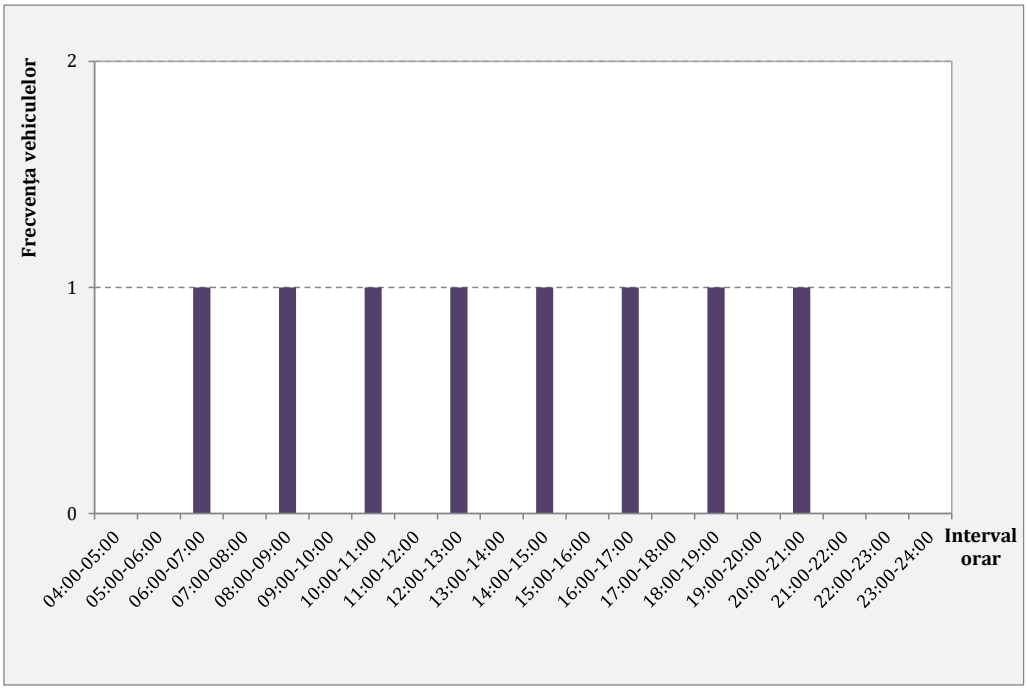


***Figura 2.39**. Numărul de curse pe oră, traseul Râmnicu Vâlcea – Căzăneşti – **Băile Govora**.*
Sursa datelor: Consiliul Judeţean Vâlcea.

Cursele asociate Oraşului Băile Govora au staţii pe artera principală de circulaţie, pe traseul drumului drumului judeţean DJ 649. Acestea sunt semnalizate prin indicatoare veriticale. În unele cazuri sunt prevăzute cu adăpost pentru călători, însă nu au afişat programul de circulaţie al mijloacelor de transport (figura 2.40), reprezentând disfuncţii pentru călători, respectiv grad redus de accesibilitate specific sistemului de transport.



***Figura 2.40**. Staţii de transport public (exemplificare).*

Amplasarea staţiilor de transport public judeţean în cadrul reţelei de transport este reprezentată în figura de mai jos.

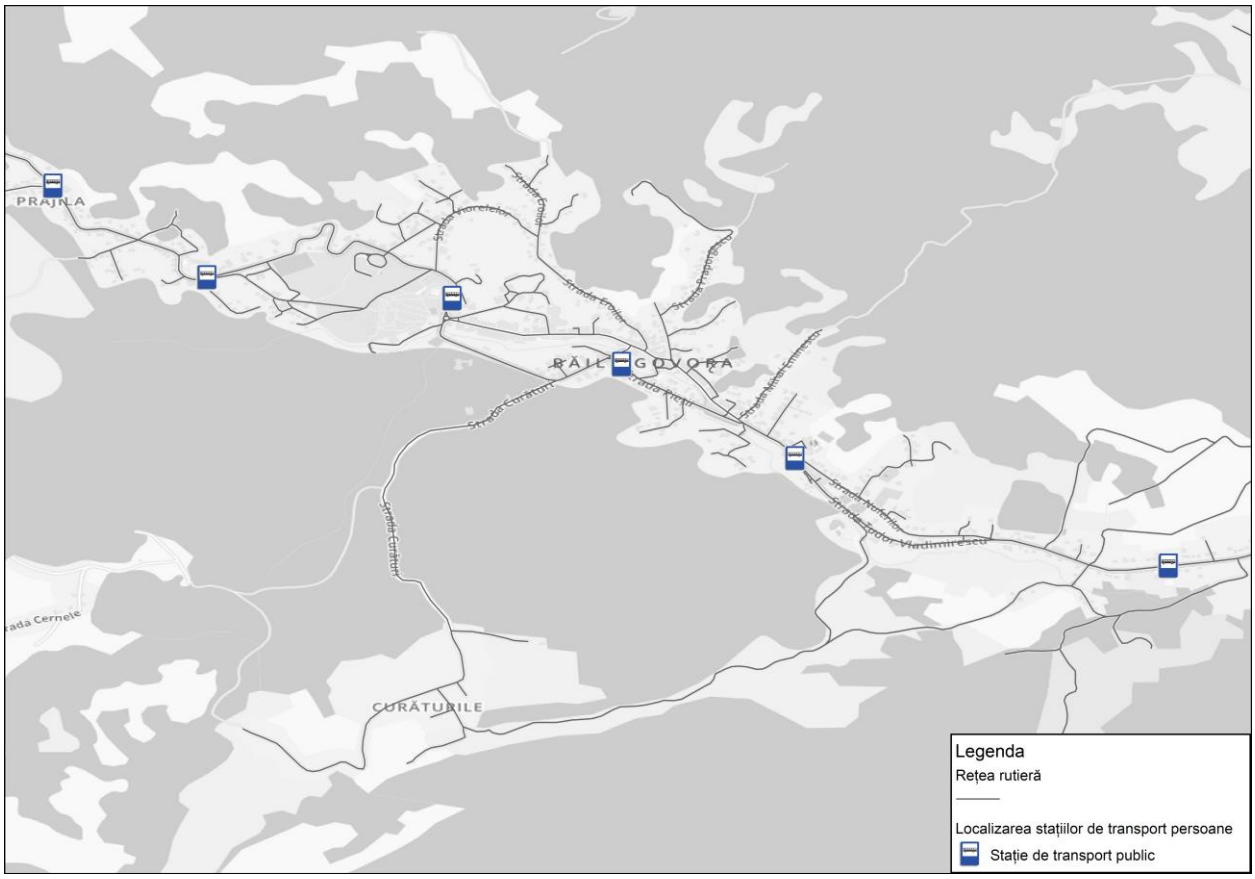


***Figura 2.41**. Amplasarea autogării şi staţiilor de transport public judeţean.*

Îmbunătăţirea siguranţei şi securităţii călătorilor în staţii poate fi realizată prin amenajarea acestora cu adăposturi, mobilier pentru locuri de aşteptare, sistem de supraveghere video, etc., alveole destinate opririi mijloacelor de transport public şi utilizate în acest scop ca urmare a implementării unei politici de parcare care să prevadă sancţiuni drastice pentru parcarea autovehiculelor în staţiile de transport public.

Pentru asigurarea unor condiţii corespunzătoare desfăşurării acestui serviciu public, sunt necesare investiţii pentru dezvoltarea unui terminal de transport intermodal (transport local/ judeţean/ regional) modern, dotat cu spaţii de aşteptare pentru călători, cu facilităţi pentru persoanele cu dizabilităţi, cu echipamente de informare şi elemente ale unui sustem de integrat de e-ticketing .

2.3.3. Transport public interjudeţean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudeţean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.), având operatori privaţi. Conform programului de transport publicat de A.R.R., în Oraşul Băile Govora sunt prevăzute 8 curse cu punct de plecare sau sosire în localitate (tabelul 2.7).

Staţia de transport public dedicată acestui mod de transport este amplasată în zona centrală, pe Str. Tudor Vladimirescu. Aceasta este reprezentată de un loc de parcare rezervat în parcarea publică din zonă şi un indicator de semnalizare (figura 2.42).



***Figura 2.42**. Staţie transport interjudeţean (exemplificare).*

Ca şi în cazul sistemului de transport public judeţean, trebuie menţionat faptul că în situaţia actuală la nivelul localităţii nu este funcţional un terminal de transport amenajat astfel încât să ofere condiţii corespunzătoare din punct de vedere al siguranţei şi confortului călătorilor. Pentru asigurarea unur condiţii corespunzătoare desfăşurării acestui serviciu public, sunt necesare investiţii pentru dezvoltarea unui terminal de transport intermodal (transport local/ judeţean/ regional) modern.

***Tabelul 2.7**. Trasee de transport public interjudeţean.*
Sursa datelor: A.R.R., 2017.

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Băile Govora	Bucureşti	5
Bucureşti	Băile Govora	3

În situaţia actuală la nivel local există deficienţe din punct de vedere al intermodalităţii, staţiile de transport public nefiind deservite de un sistem coerent de trotuare şi o reţea continuă de piste pentru biciclete.

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

În prezent, la nivelul Oraşului Băile Govora serviciul de transport public în regim de taxi nu este funcţional.

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

- → *lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Oraşul Băile Govora (care să funcţioneze în baza regulamentului CE 1370);*
- → *slaba dezvoltare a infrastructurii aferente sistemului de transport public judeţean;*
- → *lipsa unui terminal de transport intermodal modern;*

2.4. Transport de marfă

Singurul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Oraşului Băile Govora este cel rutier. Circulaţia autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată (M.T.M.A.) depăşeşte 7,5 tone este permisă pe traseele drumurilor naţional DN 67 şi judeţean DJ 649 (figura 2.43).

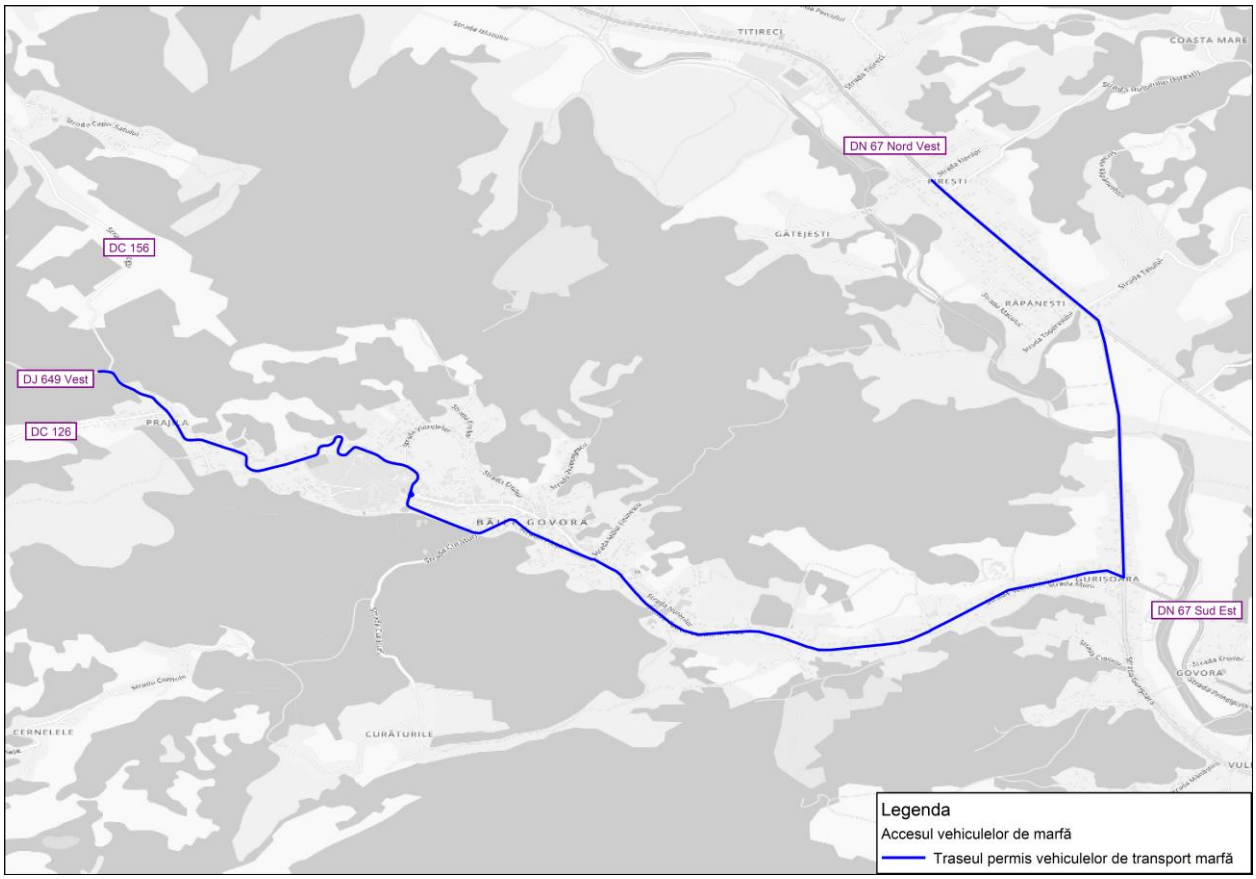


Figura 2.43. *Trasee utilizate de vehiculele de marfă.*

Prevederile menţionate mai sus nu se aplică în cazul riveranilor, autovehiculelor M.A.I. şi celor destinate serviciilor publice, intervenţiilor la avariile drumurilor, reţelelor tehnico-edilitare, tractării autovehiculelor avariate şi celor care asigură transporturi diverse

(combustibili, materiale de construcţii, etc.) pentru riverani. Aceste trasee tranzitează zone în care sunt concentrate atât funcţiuni de locuire, cât şi funcţiuni socio-economice şi administrative (Str. Tudor Vladimirescu), caracterizate de atractivitate ridicată a fluxurilor de pietoni.

Conform datelor de trafic monitorizate cu ocazia întocmirii prezentului plan (Capitolul 3), în medie, în decursul unei zile lucrătoare, aproximativ 325 de autovehicule de marfă (din care 11% vehicule grele) utilizează DJ 649 pe teritoriul Oraşului Băile Govora. Acestea alimentează unităţile economice care activează la nivel local în domeniile comerţ şi HoReCa, reprezentân în principal fluxuri de penetraţie. Traficul de tranzit utilizează DN 67.

La nivel local, nu sunt reglementate aspecte privind logistica urbană. Impunerea unor astfel de reglementări, care să includă şi menţiuni privind norma de depoluare a vehiculelor utilizate pentru aprovizionare constituie măsuri necesare pentru implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO_2 – unul dintre cele zece obiective identificate în Cartea albă a transporturilor în scopul formării unui sistem de transport competitiv şi sustenabil.

Lipsa unor reglementări privind logistica urbană conduce la aglomerarea spaţiului public din zona centrală în perioadele de vârf de trafic, constituind disfuncţii majore pentru pietonii polarizaţi de activităţi socio-administrative şi comerciale care sunt concentrate în acest areal.

În ceea ce priveşte transferul intermodal de marfă, acesta poate fi realizat între modul rutier şi cel feroviar. Cel mai apropiat terminal multimodal este amplasat în Craiova. Din figura 2.44, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul reţelei naţionale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză acestă soluţie de transport este slab utilizată.



Figura 2.44. *Fluxul de transport feroviar de containere, tone.*
Sursa: Master Planul General de Transport al României.

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

- → *existenţa restricţiilor privind circulaţia autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depăşeşte 7,5 tone pe străzile din zona urbană;*
- → *lipsa unor reglementări privind logistica urbană.*

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

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

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

- → *spaţii pietonale generoase;*
- → *marcarea/indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;*
- → *siguranţa în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);*
- → *accesibilitatea persoanelor cu dizabilităţi (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);*
- → *amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranţa în deplasare;*
- → *parcări pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (staţii de transport public extraurban, centre comerciale, instituţii publice, şcoli, locuri de agrement).*

Reţeaua de transport rutier din Oraşul Băile Govora este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală.

În situaţia actuală, în Oraşul Băile Govora întâlnim sectoare ale reţelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare (figura 2.45), respectiv trotuare largi, cu

îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, care asigură accesibilitate şi siguranţă pentru toate categoriile de cetăţeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar şi sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare sau care lipsesc (figura 2.46). Lipsa trotuarelor afectează accesibilitatea şi nivelul de siguranţă a circulaţiei, şi totodată împiedică susţinerea deplasărilor nemotorizate.

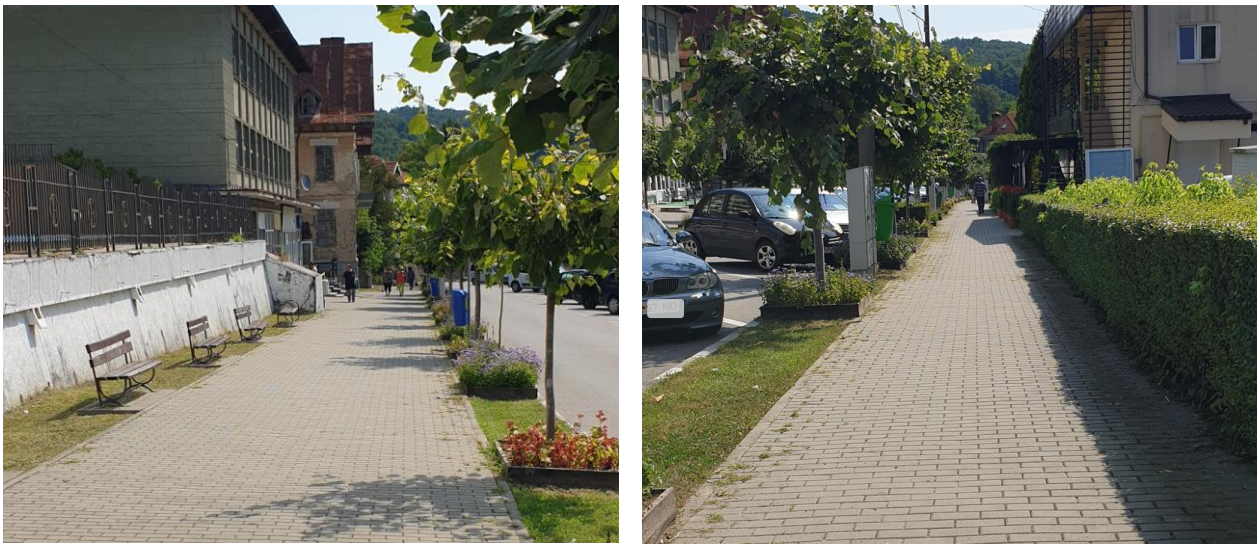


Figura 2.45. *Trotuare modernizate (exemplificare).*



Figura 2.46*. Trotuare cu grad ridicat de deteriorare/ lipsă (exemplificare).*

Referitor la infrastructura pietonală din zonele aglomerate, principala problemă este generată de lipsa locurilor de parcare, care produce consecinţe negative privind accesibilitatea şi siguranţa deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarele sunt utilizate pentru parcarea autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiţi să se deplasese pe carosabil sau să se strecoare printre autovehicule (figura 2.47).

O altă situaţie întâlnită frecvent este în zona locuinţelor de tip casă, unde autovehicule sunt parcate la poartă, pe trotuar, caz în care pietonii sunt nevoiţi să se deplaseze pe partea

carosabilă, generând probleme de siguranţa circulaţiei. Redarea spaţiului public către cetăţeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcarea neregulamentară, măsură fezabilă numai în situaţia oferirii unei alternative pentru cei care în prezent parchează vehiculele pe spaţii cu altă destinaţie – locuri de parcare amenajate astfel încât impactul asupra spaţiului public să fie minim. În figurile de mai jos sunt exemplificate astfel de situaţii.

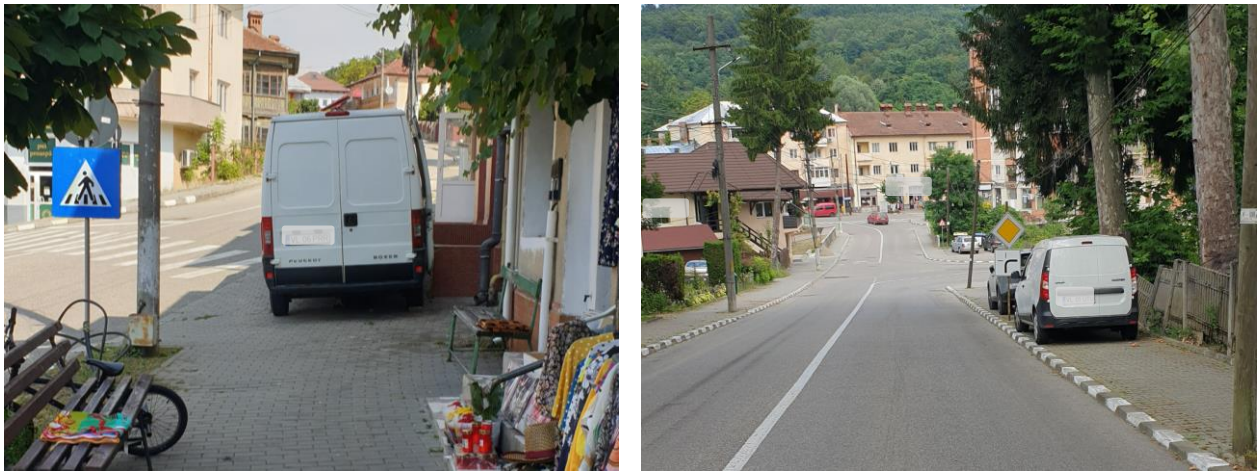


***Figura 2.47**. Trotuare acaparate de autovehicule parcate (exemplificare).*

În ceea ce priveşte facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilităţi, persoane vârstnice, persoane însoţite de copii, etc.), la nivelul reţelei transport au fost identificate zone în care sunt implementate soluţii de îmbunătăţire a accesibilităţii (borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare) - figura 2.48.

Totodată, în situaţia actuală, există în continuare zone cu deficienţe de accesibilitate a spaţiului urban – borduri înalte care îngreunează deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă sau a persoanelor însoţite de cărucioare pentru copii/ pentru cumpărături (figura 2.49), însă trebuie menţionat aspectul pozitiv de demarare a acţiunilor de accesibilizare a zonelor pietonale. În scopul diminuării acestor disfuncţii, în planul de acţiune al PMUD se vor prevedea intervenţii de reabilitare şi modernizare a străzilor care nu au infrastructură destinată pietonilor şi de accesibilizare a trotuarelor existente, respectiv lărgire a trotuarelor care sunt subdimensionate.

Îmbunătăţirea calităţii infrastructurii pietonale constituie un factor care contribuie la orientarea populaţiei către acest mod de transport, în detrimentul utilizării autovehiculelor personale, în special pentru deplasările pe distanţe scurte. De asemenea, spaţiul public, care implică în primul rând infrastructura pietonală şi cadrul aferent acesteia (mobilier urban, spaţii verzi etc), reprezintă una dintre componentele infrastructurii de turism din mediul urban. Spaţii cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (de tip ”shared-space”) sunt amenajate pe str. Vasile Alecsandri şi în interiorul Parcului Central (figura 2.50).



***Figura 2.48**. Treceri de pietoni accesibilizate (exemplificare).*



***Figura 2.49**. Treceri de pietoni greu accesibile (exemplificare).*



***Figura 2.50**. Spaţii pietonale (exemplificare).*

Prin proiectul „Reabilitarea infrastructurii turistice a staţiunii balneare Băile Govora, judeţul Vâlcea", implementat de Oraşul Băile Govora cu finaţare nerambursabilă prin POR 2007-2013, au fost construite alei pietonale de-a lungul Pârâului Hinţa, pe sectorul cuprins între Izvorul „Ferdinand" din Parcul Central şi Str. Horia, Cloşca şi Crişan din zona centrală. În scopul susţinerii transportului nemotorizat, în faza de propuneri se va avea în vedere extinderea acestor amenajări de infrastructură verde-albastră şi modernizarea celor existente, inclusiv prin realizarea de piste pentru biciclete.

În cartierele rezidenţiale, lipsesc spaţiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Spaţiile publice sunt organizate în mare parte pentru satisfacerea cererii de circulaţie şi parcare a autovehiculelor private ceea ce face ca acestea să fie sărăcite de calitatea peisagistică şi ambientală necesară unei bune calităţii a locuirii. Această disfuncţie este amplificată de faptul că în zone cu densitate ridicată de locuire, sau în cele în care se regăsesc structuri de cazare pentru turişti, aceste spaţii se află în stare tehnică precară (figura 2.51).



***Figura 2.51**. Spaţii publice în stare necorespunzătoare (exemplificare).*

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupă un loc prioritar în categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentând accesibilitate ridicată în rândul populaţiei comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice).

La momentul actual în Oraşul Băile Govora sunt amenajate piste pentru circulaţia bicicletelor pe Str. Curături (figura 2.52), un sector izolat care asigură legătura cu localitatea componentă cu aceeaşi denumire. Acestea prezintă deficienţe privind semnalizarea orizontală şi verticală (figura 2.53). În etapa de propuneri se va avea în vedere modernizarea infrastructurii existente prin intervenţii care să conducă la asigurarea unei suprafeţe a pistei pentru biciclete cu un finisaj antiderapant şi îmbunătăţirea semnalizării orizontale şi verticale aferente pistelor.



***Figura 2.52**. Piste de biciclete – situaţia actuală.*



***Figura 2.53**. Piste de biciclete – situaţia actuală semnalizare.*

Slaba dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete face ca circulaţia acestora să se desfăşoare pe partea carosabilă, pe benzile de circulaţie dedicate autovehiculelor, sau pe trotuare aspect care pune în pericol siguranţa circulaţiei pentru toţi participanţii la trafic (figura 2.54).



Figura 2.54. *Circulaţia bicicletelor pe partea carosabilă (exemplificare).*

Având în vedere dispunerea spaţială a localităţilor componente în raport cu zona urbană, pentru susţinerea transportului nemotorizat, care se pretează a fi aplicat pentru deplasările pe distanţe scurte şi medii, se recomandă realizarea unei reţele de piste pentru biciclete care să lege localităţile/ Cartierele care fac parte din unitatea administrativ-teritorială Oraşul Băile Govora. Pentru legătura dintre localitatea Gătejeşti şi zona urbană se propune realizare unei piste pentru biciclete pe Str. General Praporgescu.

Benzile/ pistele dedicate circulaţiei bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport în cauză, pentru întregirea acestuia fiind necesare mijloace de transport şi tehnici de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe lângă realizarea reţelei este necesară funcţionarea unor centre de închiriere a bicicletelor şi desfăşurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport.

Siguranţa deplasării cu acest mod de transport a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulaţie din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliştii implicaţi în accidente de circulaţie reprezintă 18% din numărul de victime asociate accidentelor. Din analiza statistică realizată a rezultat că abaterile bicicliştilor constituie principala cauză a producerii accidentelor rutiere.

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu şi autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. Potrivit datelor furnizate de Direcţia Regim Permise de Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2022 în Oraşul Băile Govora erau înmatriculate 17 autoturisme cu propulsie hibridă şi 2 autoturisme cu propulsie electrică. În situaţia actuală, la nivelul teritoriului de analiză nu sunt disponibile facilităţi pentru alimentarea cu energie a vehiculelor din aceste categorii.

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

- → *lipsa/ starea tehnică necorespunzătoare a trotuarelor;*
- → *prezenţa redusă a spaţiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- → *deficienţe în amenajarea spaţiului public din zonele de locuinţe colective;*
- → *existenţa problemelor privind accesibilitatea spaţiilor pietonale (borduri, alte obstacole);*
- → *existenţa problemelor de siguranţa circulaţiei asociate modului de transport alternativ cu bicicleta, principala cauză de producere a accidentelor fiind "abateri bicicliști";*
- → *slaba dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulaţia bicicletelor, centre de închiriere biciclete);*
- → *absenţa infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).*

2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecţiilor în mediul urban are consecinţe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiţionând fluenţa circulaţiei şi siguranţa participantilor la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto şi pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea şi controlul traficului în intersecţiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate şi reglementări prin semaforizare. În prezent, la nivelul reţelei stradale a Oraşului Băile Govora este amenajat un singur sens giratoriu (figura 2.55).

Dispozitivele de control al traficului ajută participanţii la trafic să evalueze o situaţie necunoscută, să recunoască şi să înţeleagă mesajul de reglementare a circulaţiei, respectiv să identifice cu uşurinţă traseul pe care doresc să-l parcugă. În mod ideal, sensul mesajului sau simbolul care apar pe un indicator trebuie să fie evidente pentru conducătorul auto dintr-o privire, astfel încât atenţia lui să nu fie distrasă de la alte activităţi, precum cea de conducere.

Lipsa unui sistem de management al traficului, care să includă o componenta de organizare a parcărilor însoţită de reguli stricte şi penalizare în cazul nerespectării acestora, conduce la utilizarea haotică a infrastructurii din vecinătatea obiectivelor comerciale, generând aglomerarea traficului şi probleme de siguranţa circulaţiei (figura 2.56).



Figura 2.55. *Sisteme de reglementare a circulației.*



Figura 2.56*. Nerespectarea regulilor de circulație (exemplificare).*

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influenţă semnificativă asupra siguranţei circulaţiei, iar stabilirea valorilor limită în funcţie de specificul zonei (funcţiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care ţin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor şi a victimelor acestora.

Pentru pietoni există şanse mai mari de supravieţuire în situaţia în care vin în interacţiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situaţiile în care viteza de deplasare depăşeşte această valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni şi unde nu există amenajări speciale pentru pietoni.

La nivelul reţelei stradale a Oraşului Băile Govora se întâlnesc astfel de zone, în care viteza maximă de circulaţie este limitată la 30 km/h. În continuare se recomandă intensificarea implementării unor acestei soluţii de siguranţă a circulaţiei, cu precădere în zonele turistice în care se înregistrează valori ridicate ale fluxurilor de pietoni.

La nivelul arealului de studiu nu sunt folosite sisteme inteligente de gestionare a traficului.

Din punct de vedere instituţional/ organizaţional, Consiliul Local al Oraşului Băile Govora are atribuţii privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică.

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

- → *existenţa zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulaţie la maxim 30 km/h;*
- → *nerespectarea regulilor de circulaţie în zona centrală aglomerată (parcare neregulamentară a vehiculelor, traversare prin loc nepermis în cazul pietonilor şi bicicliştilor);*
- → *lipsa unei structuri adecvate pentru monitorizarea şi controlul eficient al traficului în timp real.*

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Complexitatea zonelor funcţionale din punct de vedere al mobilităţii durabile a fost analizată urmărind aspecte precum: (*i*) cererea manifestată pentru modurile de transport public, (*ii*) densitatea pietonilor, (*iii*) parcarea autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat, (*iv*) siguranţa şi securitatea cetăţenilor în spaţiul public.

Zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilităţii este zona centrală, zona delimitată în cadrul Planului Urbanistic General Oraşul Băile Govora conform reprezentării din figura 2.57. Această zona este traversată de drumul judeţean DJ 649 şi conţine funcţiuni mixte, reunind obiective administrative (Primăria Băile Govora, Serviciul Fiscal Orăşenesc), educaţionale (Liceul Tehnologic Băile Govora), comerciale (Piaţa Băile Govora, Emma Get, Euro Market), turistice (hoteluri, pensiuni) şi de locuire. Zona centrală se învecinează cu Parcul Central, principalul punct de atracţie din staţiune. Pentru îmbunătăţirea accesului către Parcul Central şi punerea în valoare a ansambului urbanistic se pretează prioritizarea transportului nemotorizat prin amenajarea zone cu prioritate pentru pietoni ("shared

space" - spaţii partajate, semi-pietonale) pe axa zonei centrale - Str. Tudor Vladimirescu, sectorul cuprins între intersecţia Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloşca şi Crişan - Str. Sfatului şi intersecţia Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloşca şi Crişan.

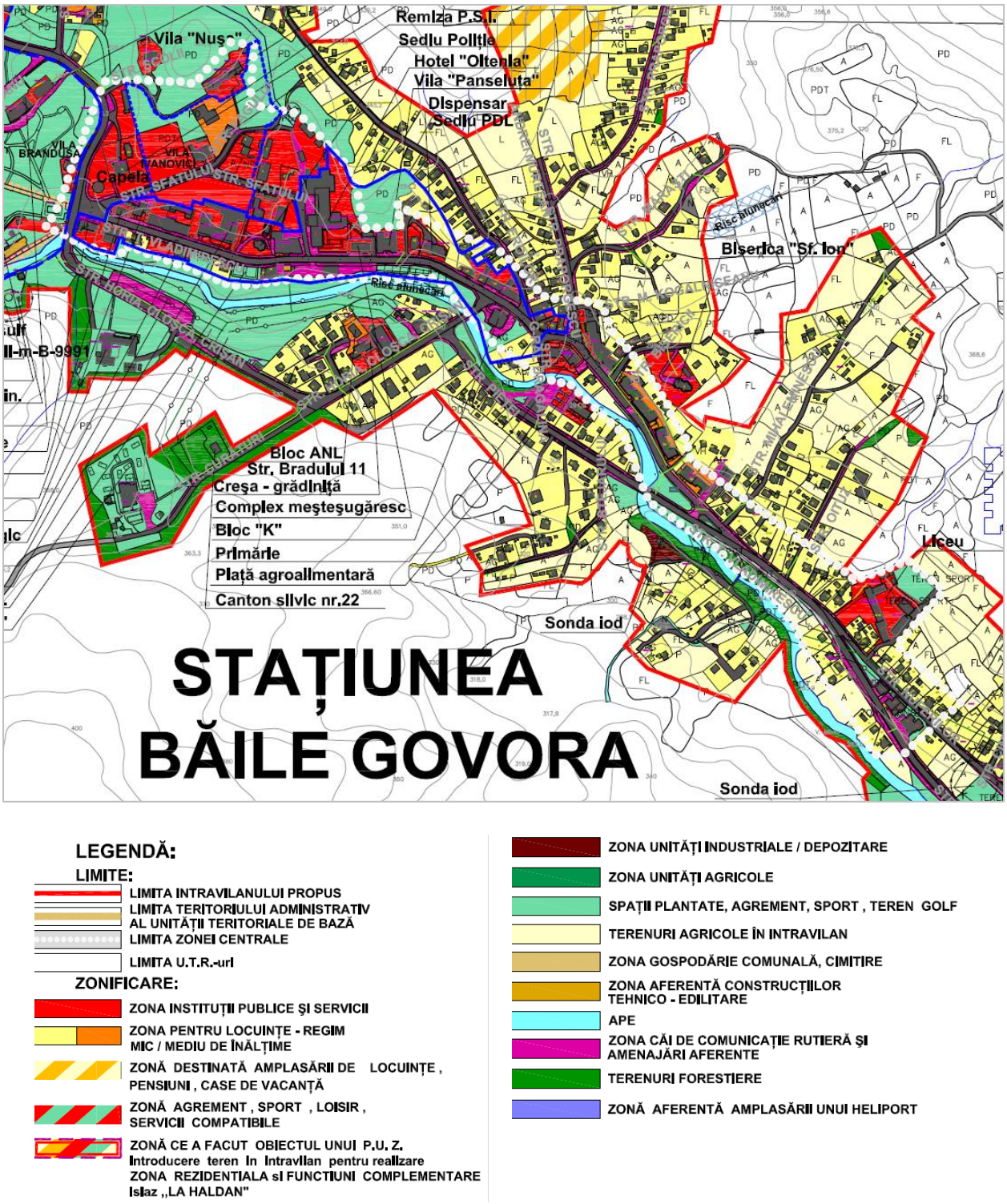


***Figura 2.57**. Zona centrală cu nivel ridicat de complexitate a mobilității. Sursa: PUG Oraşul Băile Govora.*

Oraşul păstrează încă o parte semnificativă din ţesutul său urban istoric, concretizată printr-o serie de clădiri care gravitează în jurul Parcului Central. Acestea reprezintă resurse puternice pentru dezvoltarea viitoare, făcând oraşul capabil să-şi recapete şi să-şi dezvolte unitatea urbană şi arhitecturală.

În decursul zilelor lucrătoare peisajul urban din zona centrală este predominat de autovehicule în staţionare sau în mişcare şi fluxuri de pietoni (figura 2.58).



Figura 2.58. *Prezenţa intensă a autovehiculelor şi pietonilor în zona centrală (exemplificare).*

Implementarea unor măsuri de amenajare a zonei centrale în scopul creşterii accesibilităţii pentru modurile prietenoase cu mediul (pietonal, bicicleta, transport public) constituie o etapă esenţială în susţinere mobilităţii urbane durabile în Oraşul Băile Govora. Acţiunile viitoare în domeniul mobilităţii trebuie să conducă la reducerea valorilor de trafic auto din zona centrală, în special prin implementarea unei politici de parcare care să descurajeze utilizarea autovehiculelor pentru deplasările pe distanţe scurte şi medii.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei zonei cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- → *existenţa unui patrimoniu contruit în zona centrală, care trebuie să fie degrevat de traficului rutier;*
- → *existenţa unor sectoare de infrastructură cu densitate ridicată a pietonilor, pentru care trebuie să se aplice măsuri de îmbunătăţire a confortului şi siguranţei acestei categorii de utilizatori;*
- → *existenţa unui spaţiu în zona centrală cu potenţial ridicat de atragere a deplasărilor pietonale, care în situaţia actuală nu este amenajat corespunzător, aspect care constituie o disfuncţie majoră;*
- → *prezenţa intensă a autovehiculelor şi pietonilor în zona centrală.*

3. MODELUL DE TRANSPORT

Modelarea transporturilor constituie o reprezentare abstractizată a deplasării persoanelor şi mărfurilor în cadrul sistemului de transport. Aceasta are rolul de a crea o imagine a modului în care cererea de transport va reacţiona în timp la schimbări aduse la nivelul ofertei de transport, exprimată prin politici de transport, infrastructură şi servicii de operare.

Aplicaţiile din domeniul transporturilor sunt utilizate cu precădere pentru:

- *previzionarea fluxurilor de trafic;*
- *testarea diferitelor scenarii privind organizarea circulaţiei, configuraţia reţelei de transport, dezvoltarea socio-economică a zonei, utilizarea teritoriului, politici de dezvoltare;*
- *planificarea proiectelor, propunerea traseelor pentru coridoarele de transport;*
- *reglementarea utilizării teritoriului;*
- *identificarea comportamentului utilizatorilor sistemelor de transport;*
- *luarea deciziilor la nivel local, regional, internaţional privind politicile de transport;*
- *estimarea fluxurilor de trafic în absenţa unor date.*

În cadrul PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-230, s-a realizat un model de transport cu ajutorul căruia vor fi testate scenariile de evoluţie socio-economică, demografică, de amenajare a teritoriului şi de configurare a reţelei de transport, la orizontul de analiză 2030.

3.1. Prezentare generală şi definirea domeniului

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul şi de elaborare şi actualizare a documentaţiilor de urbanism publicate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice nr. 233/2016, specifică faptul că elaborarea unui model de transport în cadrul planurilor de mobilitate urbană este

obligatorie pentru localităţile de rang 0 şi I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional - Secţiunea a IV-a Reţeaua de localităţi*, Oraşul Băile Govora nu se înscrie în aceste categorii.

Deşi realizarea unui model de transport implică alocarea unor resurse substanţiale, iar dimensiunea zonei de studiu permite utilizarea unor metode calitative de analiză, ţinând cont de faptul că testarea măsurilor propuse pe baza unui model de transport va genera răspunsuri mai viabile, care vor fundamenta obiectivele şi direcţiile de acţiune ale planului de mobilitate, în cadrul PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 s-a recurs la realizarea unui model de transport.

În funcţie de capacităţile operaţionale pe care le oferă, modelele de transport se înscriu în următoarele categorii principale:

- → *Modele macroscopice unimodale*, în care este luat în considerare un singur mod de transport, iar prognoza cererii de transport este de natură exogenă;
- → *Modele macroscopice multimodale*, în care sunt luate în considerare mai multe moduri de transport, iar prognoza cererii este de natură exogenă; interacţiunile modelate sunt limitate la competiţia pentru utilizarea unei reţele comune;
- → *Modele macroscopice în patru paşi*, în care atât cererea de transport, cât şi alegerea între modurile alternative este de natură endogenă. Modificările care apar în funcţiunile de utilizarea teritoriului au asociate modele exogene;
- → *Modele macroscopice integrate - transport şi utilizarea teritoriului*, care, suplimentar faţă de modelele în patru paşi, iau în considerare feedback-ul dintre sistemul de transport şi utilizarea teritoriului. Modificările care apar în funcţiunile de utilizare a teritoriului sunt de natură exogenă;
- → *Modele microscopice*, care permit simularea fiecărui vehicul, pe baza caracteristicilor infrastructurii de transport, a nivelului de congestie şi a comportamentului psihologic al conducătorului auto.

Alegerea celui mai potrivit model de transport este influenţată de aspecte precum obiectivele studiului, problematica abordată, dimensiunea arealului, gradul de acurateţe şi nivelul de detaliere a rezultatelor aşteptate, disponibilitatea datelor şi a resurselor necesare, etc.

Modelul de transport din cadrul PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 include o reţea plurimodală pentru transportul public şi privat. Acesta formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (patru paşi):

- → *decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop;*
- → *destinaţia deplasării;*
- → *modul de transport folosit;*
- → *itinerariul străbătut într-un interval de timp de referinţă.*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora, este conceput având anul de bază 2023, următorul orizont de analiză fiind anul 2030. Modelarea este realizată la nivel MZA (Media Zilnică Anulă) şi la nivelul orei de vârf de trafic (determinată conform datelor înregistrate în teren) respectând recomadările ghidului publicat de JASPERS în acest domeniu „The Use of Transport Models in Transport Planningand Project Appraisal: JASPERS: 2014". Din punct de vedere geografic, modelul de transport este elaborat la nivelul teritoriului admnistrativ al Oraşului Băile Govora. Relaţiile cu teritoriul învecinat sunt surprinse prin intermediul volumelor de trafic aferente drumului naţional (DN 67) şi a celui judeţean (DJ 649), care interacţionează cu reţeaua stradală din Oraşul Băile Govora.

Rezultatele obţinute prin modelare vor fi folosite pentru cuantificarea indicatorilor privind performanţele sistemului de transport precum: intensitatea traficului de călători şi mărfuri, durate de deplasare la nivelul reţelei, fluxuri de transport (relaţii origine-destinaţie), ponderea modală a deplasărilor, emisii de substanţe poluante, emisii de gaze cu efect de seră (CO_2) etc.

3.2. Colectarea de date

Cererea pentru serviciile de transport prezintă un înalt grad de calitate şi diferenţiere. Există o arie largă de tipuri de cereri de transport, diferenţiate pe perioade ale zilei, pe zile din săptămână, în funcţie de scopul călătoriei, tipul mărfurilor, importanţa vitezei şi frecvenţei de deplasare şi nu numai.

Cererea de transport este derivată, nefiind un scop în sine. Cu excepţia deplasărilor efectuate pentru recreere, indivizii călătoresc cu scopul satisfacerii diferitelor nevoi (serviciu, şcoală, cumpărături, sănătate etc.).

Pentru a înţelege şi evalua cererea de transport, este necesar a înţelege modul în care facilităţile utilizate pentru a satisface nevoile umane sau industriale sunt distribuite în spaţiu, atât în context urban, cât şi regional. Un sistem de transport performant măreşte oportunităţile de satisfacere a acestor nevoi, un sistem cu puţine conexiuni sau foarte congestionat reduce opţiunile şi limitează dezvoltarea socio-economică a regiunii deservite.

Cererea de transport ocupă un loc în spaţiu. Spaţialitatea cererii conduce deseori la lipsa de coordonare, rezultând un puternic dezechilibru între cererea şi oferta de transport.

Cererea şi oferta de transport prezintă caracteristici dinamice. O pondere însemnată a cererii de transport este concentrată, în special, în zonele urbane, în perioadele de vârf de trafic. Acest caracter variabil în timp al cererii de transport face mai dificilă analiza şi previzionarea acesteia. Fiecare călătorie este rezultatul unei serii de alegeri multiple realizate de către individ. Cererea este determinată de alegerea de a face o deplasare pentru un anume motiv, pe un anume itinerariu şi într-o anumită perioadă a zilei, în

situaţia în care utilizatorul este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, acestă alegere va conţine şi etapa opţiunii pentru un anumit mod de transport.

Având în vedere caracteristicile cererii de transport menţionate, pentru a putea identifica particularităţile specifice arealui de studiu, este necesară cunoaşterea unor seturi de date din categoriile descrise mai jos.

3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare

Comportamentul de deplasare al indivizilor este influenţat de o serie de factori de natură socio-economică şi demografică, precum: vârsta, venitul, deţinerea permisului de conducere, deţinerea de vehicule, etc.

Obţinerea unor informaţii pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor privind mobilitatea populaţiei, în cadrul cărora se culeg informaţii cu privire la caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate şi specificul deplasărilor pe care le-au efectuat în ziua precedentă interviului. Interviul este structurat în trei părţi principale referitoare la:

- → *Informaţii generale privind mărimea gospodariei*, incluzând număr de persoane, autovehicule disponibile, nivelul veniturilor etc.;
- → *Informaţii caracteristice despre fiecare membru al gospodariei*, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupaţia, deţinerea permisului de conducere auto, locul de muncă sau de studiu etc.;
- → *Informaţii caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore*. Informaţiile includ originea deplasării, destinaţia deplasării, ora de plecare şiora de sosire, modul de transport utilizat, scopul deplasarii, etc.

Ancheta a fost realizată pe un eşantion de 1,2% din numărul total de locuitori, înscriindu-se în recomandările din Normele de Aplicare a Legii 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, actualizată în iulie 2013.

Detalierea interviului cu privire la comportamentul de mobilitate în acord cu metodologia specifică acestui tip de anchetă sociologică, a avut ca subiecţi persoanele cu vâsta de peste 5 ani. Structura pe clase de vârstă a persoanelor intervievate este prezentată în figura 3.1.

Potrivit datelor declarate, în medie, în decursul unei zile lucrătoare, un locuitor din arealul de studiu realizează 1,9 călătorii. Persoanele vârstnice efectuează în medie 0,7 deplasări pe zi, în timp ce persoanele aflate în câmpul muncii (25-65 ani) realizează cu puţin peste 2,4 călătorii pe zi.

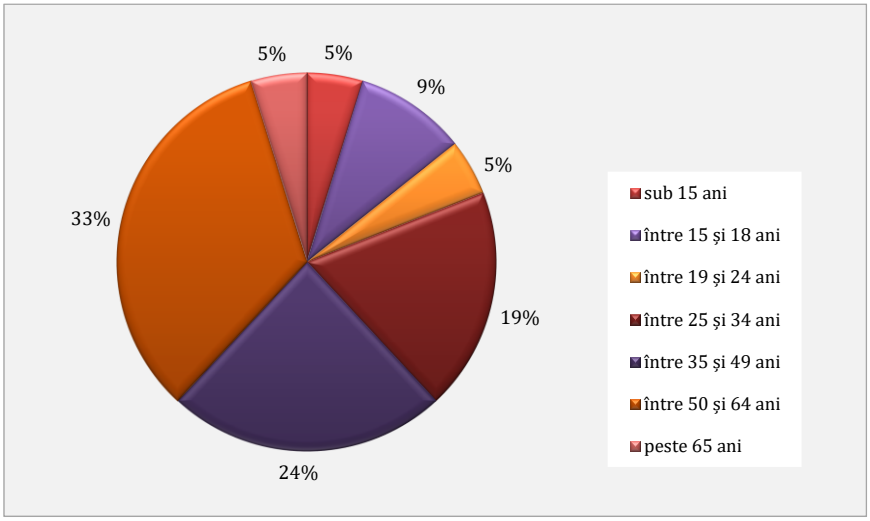


***Figura 3.1**. Distribuţia pe clase de vârstă a persoanelor anchetate.*

Din categoria informaţiilor generale au fost culese date referitoare la disponibilitatea unui vehicul personal, unul dintre factorii de natură socio-economică cu influenţe asupra mobilităţii (număr de deplasări, alegerea modului de transport). În urma prelucrării datelor culese, rezultă că în medie o gospodărie din arealul de studiu deţine 1,08 autoturisme. Totodată, 67% din persoanele intervievate au declarat că deţin cel puţin o bicicletă în gospodărie.

Pe lângă factorii analizaţi, decizia de efectuare a unei călătorii şi modul de transport ales sunt influenţate şi de accesibilitatea sistemului de transport public. În cadrul anchetei efectuate s-a solicitat respondenţilor să estimeze durata deplasării de la reşedinţă până la cea mai apropiată staţie de transport public. Valoarea medie rezultată la nivelul întregului eşantion este de 5 minute, în timp ce valoarea maximă declarată a fost de 15 minute.

În cadrul anchetei au fost indicate 7 scopuri principale ale călătoriilor, completate de unul general pentru călătoriile în alt scop decât cele specificate, respectiv:

- *Serviciu;*
- *Interes de serviciu;*
- *Educaţie;*
- *Ducerea/ aducerea copiilor la/ de la şcoală;*
- *Cumpărături;*
- *Recreere (plimbare, vizită, agrement);*
- *Întoarcere la domiciliu;*
- *Altul.*

Proporţia călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menţionate este reprezentată în figura 3.2. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma

prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru ajungerea la serviciu (33% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (26% din călătorii) şi de cele pentru recreere (15% din călătorii).

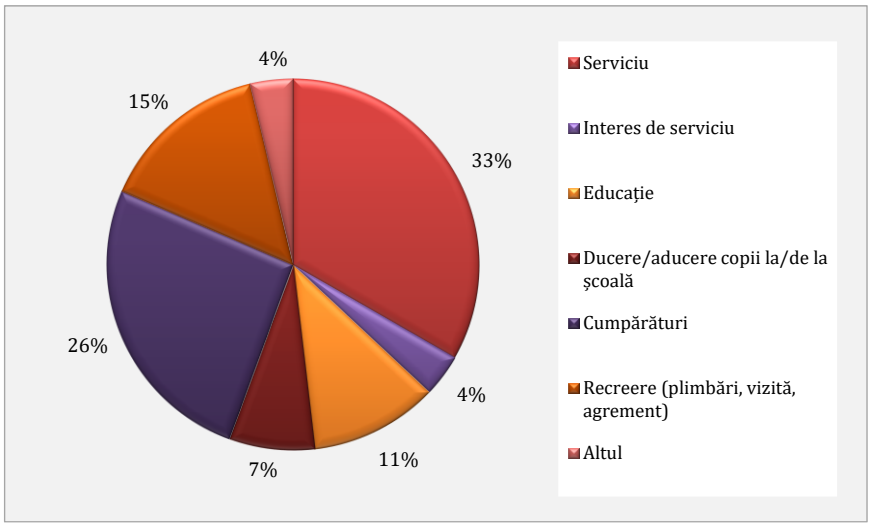


***Figura 3.2**. Distribuţia călătoriilor după scop.*

Un indicator care descrie comportamentul de mobilitate al cetăţenilor la nivelul unei localităţi este distribuţia modală a călătoriilor.

În cadrul anchetelor au fost predefinite 6 moduri de transport specifice arealului de studiu din care respondentul le-a indicat pe cele utilizate pentru fiecare călătorie declarată. Acestea sunt: *Pietonal, Bicicleta, Motocicleta, Autoturism în calitate de şofer, Autoturism în calitate de pasager, Maxi-taxi (microbuz).*

Distribuţia călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 3.3.

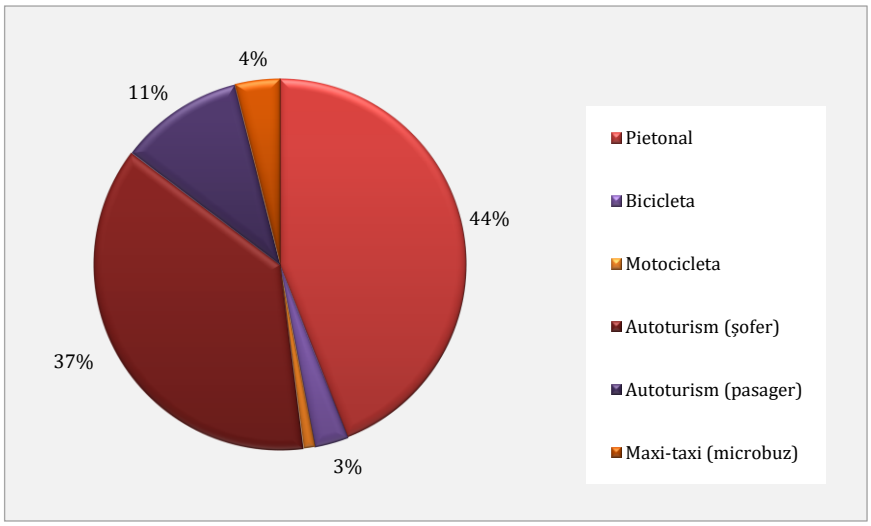


***Figura 3.3**. Distribuţia modală a călătoriilor.*

Valorile ridicate ale indicelui de motorizare se reflectă în ponderea de utilizare a autovehiculelor la nivel local. Autoturismul este principalul mod de transport (ca proporţie din totalul deplasărilor) care apare în preferinţele utilizatorilor. Este folosit pentru 37% din totalul deplasărilor, în situaţia în care respondentul a fost conducător auto şi pentru 11% din deplasări, în situaţia în care respondentul a utilizat acest mijloc de transport în calitate de pasager.

Următorul mod de deplasare este cel pietonal. Amplasarea reşedinţelor în raport cu localizarea activităţilor socio-economice, administrative, comerciale şi de recreere, coroborat cu lipsa serviciului de transport public local, facilitează deplasările pietonale în interiorul zonei urbane, fapt care se demonstrează prin ponderea utilizării acestui mod de transport în proporţie de 44%.

Deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 3% din totalul călătoriilor zilnice. Transportul public judeţean, care preia în special deplasările între localităţile care fac parte din unitatea administrativ-teritorială, atrage 4% din numărul total de călătorii.

În cazul în care conducătorul auto nu se deplasează singur, numărul mediu de ocupanţi într-un autoturism este 2,3.

Durata medie a deplasării, considerând toate modurile de transport disponibile a fost de 23 minute.

Principalele probleme semnalate de respondenţi în timpul deplasărilor efectuate în interiorul oraşului sunt: transportul în comun ineficient, străzile în stare tehnică necorespunzătoare şi lipsa facilităţilor pentru mijloace alternative de transport.

Referitor la problemele întâmpinate în trafic, majoritatea respondenţilor se declară nemulţumiţi de pietonii/ bicicliştii care circulă pe carosabil, de lipsa locurilor de parcare/ parcări insuficiente şi de staţionarea necorespunzătoare a autovehiculelor pe carosabil.

Din răspunsurile oferite referitor la modul de transport utilizat frecvent pentru deplasarea în zona centrală, a rezultat că în prezent predomină mersul pe jos, urmat de deplasarea cu autoturismul. În ipoteza dezvoltării infrastructurii şi altor facilităţi de deplasare în relaţie cu zona centrală, respondenţii susţin că pe lângă mersul pe jos, se vor reorienta către transportul public local.

Rugaţi să indice măsuri/ proiecte/ intervenţii care vor contribui la rezolvarea problemelor şi satisfacerea nevoilor de mobilitate de la nivelul Oraşului Băile Govora, majoritatea respondenţilor au precizat următoarele:

- → Reabilitarea infrastructurii rutiere;
- → Dezvoltarea infrastructurii de transport public;
- → Amenajarea de piste de biciclete;
- → Amenajarea de noi locuri de parcare.

3.2.2. Date privind volumele de trafic

Volumele şi structura fluxurilor de trafic specifice sistemului de transport care face obiectul studiului reprezintă elemente de ieşire în cadrul unui model de transport. Calibrarea şi validarea unui astfel de model necesită cunoaşterea unui set de date caracteristice cererii de transport *ex-post*, cu privire la aceşti parametri, cât mai reprezentative din punct de vedere al eşantionului considerat şi al preciziei de înregistrare.

Există o gamă largă de metode de culegere a datelor de trafic în vederea estimării cererii *ex-post*. În funcţie de amplasarea observatorilor faţă de calea de rulare, acestea pot fi clasificate în două categorii principale:

- *metode intruzive* – presupun amplasarea observatorului în contact cu calea de rulare;
- *metode neintruzive* – presupun utilizarea tehnicilor de observare de la distanţă.

În cadrul prezentului studiu datele de trafic au fost culese prin metoda neintruzivă, care constă în contorizare manuală. Operatorii au utilizat formulare de înregistrare în care au notat numărul şi tipul autovehiculelor care tranzitează elementul de infrastructură monitorizat (secţiune de stradă sau braţ de intersecţie). Prin această metodă s-a putut realiza o monitorizare detaliată a traficului rutier pe număr de vehicule (mărimea fluxului de trafic), tipuri de vehicule (structura fluxului de trafic) şi direcţiile de deplasare.

Posturile de contorizare au fost amplasate în puncte-cheie din cadrul reţelei rutiere, aşa cum se poate observa din figura 3.4. Astfel, au fost făcute contorizări în 7 posturi pe durata a 9 ore (în intervalele orare 07:30 – 12:30 şi 14:00 - 18:00).

În scopul corelării cu valorile de trafic caracteristice reţelei majore de transport din arealul de studiu, au fost utilizate valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe sectoarele drumurilor naţionale şi judeţene cu ocazia recensământului general de circulaţie realizat de către CESTRIN – CNAIR / Consiliul Judeţean Vâlcea în anul 2022.

Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în 10 categorii principale (tabelul 3.1). Fluxurile de biciclete au fost surprinse în categoriile de vehicule contorizate în recensămintele de trafic efectuate.

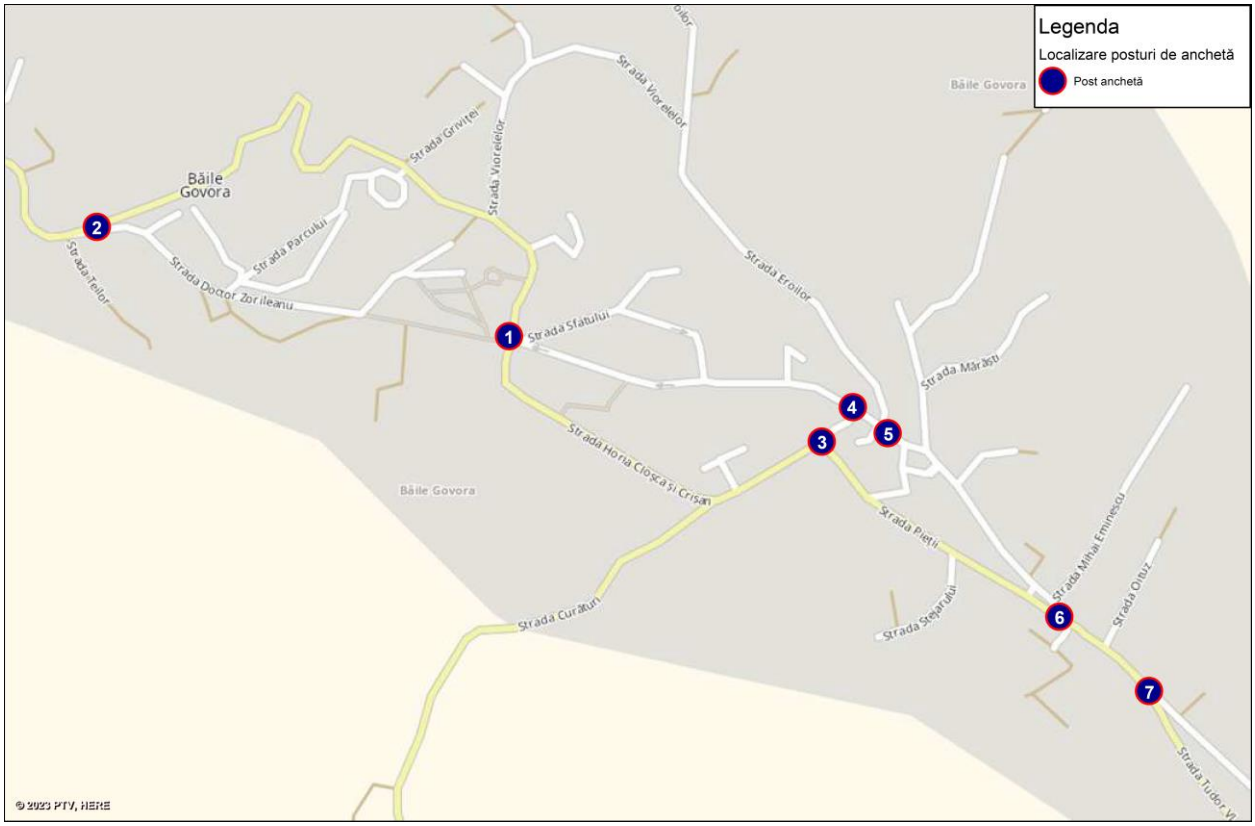


***Figura 3.4**. Amplasarea posturilor de anchetă.*

***Tabelul 3.1**. Categorii de vehicule contorizate.*

Nr. crt.	Categorie	
1./ 1'.		Biciclete / Motociclete, scutere, etc.
2.		Autoturisme
3.		Microbuze călători
4.		Autocamionete şi autospeciale cu MTMA <=3,5 tone
5.		Autocamioane şi derivate cu 2 axe

Nr. crt.	Categorie	
6.		Autocamioane şi derivate cu 3 sau 4 axe
7.		Vehicule articulate (tip TIR) şi remorchere cu trailer, cu peste 4 axe
8.		Autobuze şi autocare
9.		Tractoare cu/fără remorcă şi vehicule speciale
10.		Autocamioane cu 2, 3 sau 4 axe cu remorcă (tren rutier)

Spre exemplificare, în figurile 3.5. – 3.8. sunt prezentate distribuţiile temporale ale numărului de vehicule contorizate, pe categorii, înregistrate în postul de anchetă 1 Intersecţie Str. Tudor Vladimirescu – Str. Sfatului – Str. Horea, Cloşca şi Crişan.

POST 1. Intersecţie Str. Tudor Vladimirescu – Str. Sfatului – Str. Horea, Cloşca şi Crişan

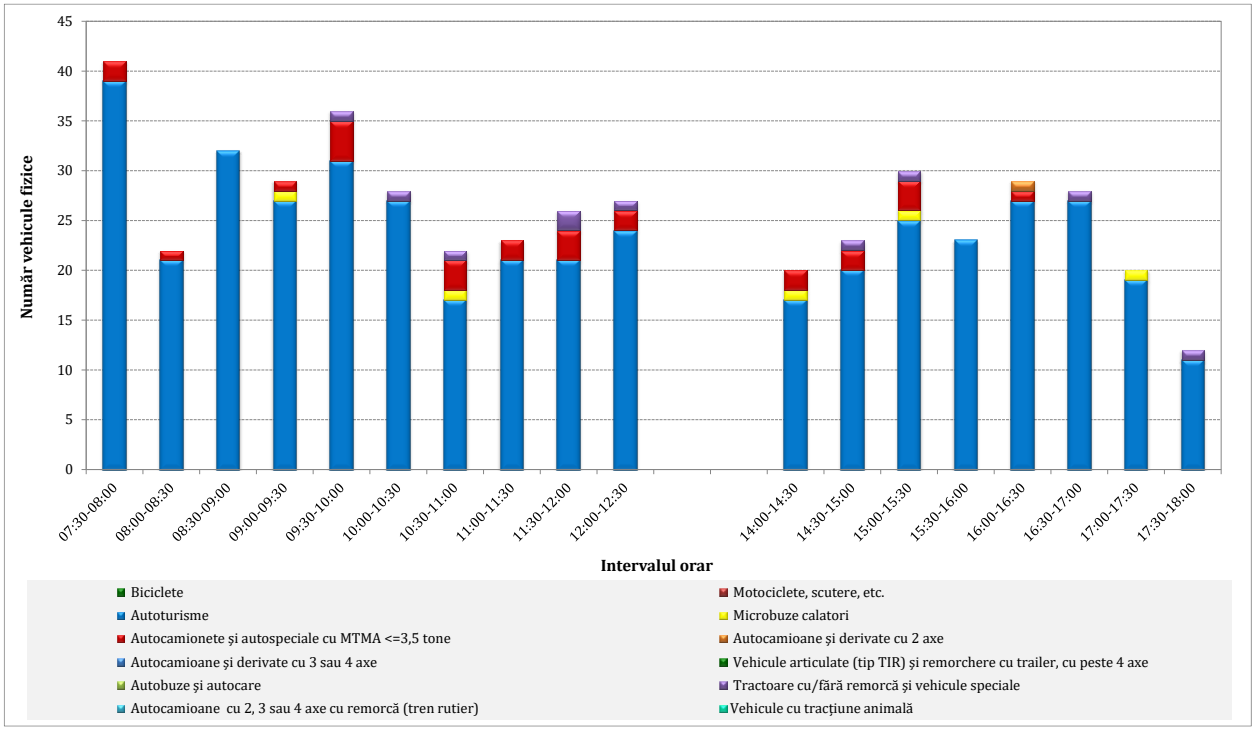


***Figura 3.5**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, braţ 1 -Str. Tudor Vladimirescu Nord.*

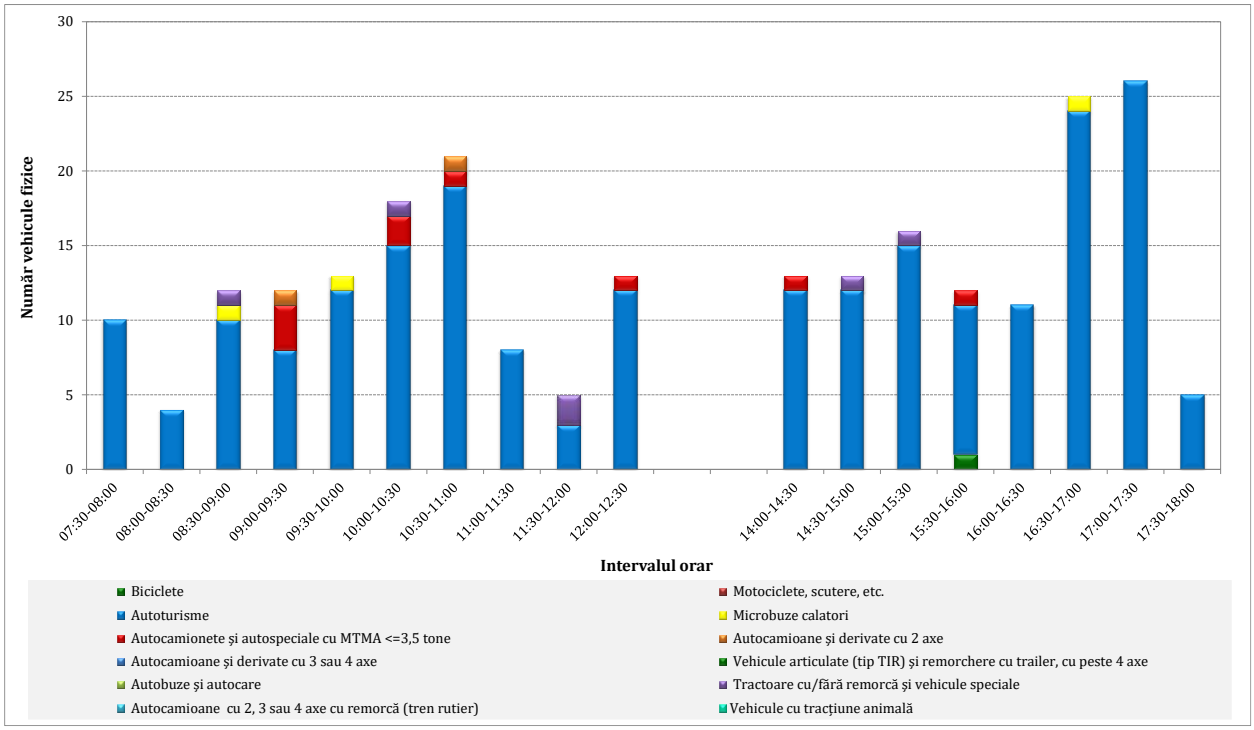


***Figura 3.6**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, braț 2 -Str. Horea, Cloșca și Crișan.*

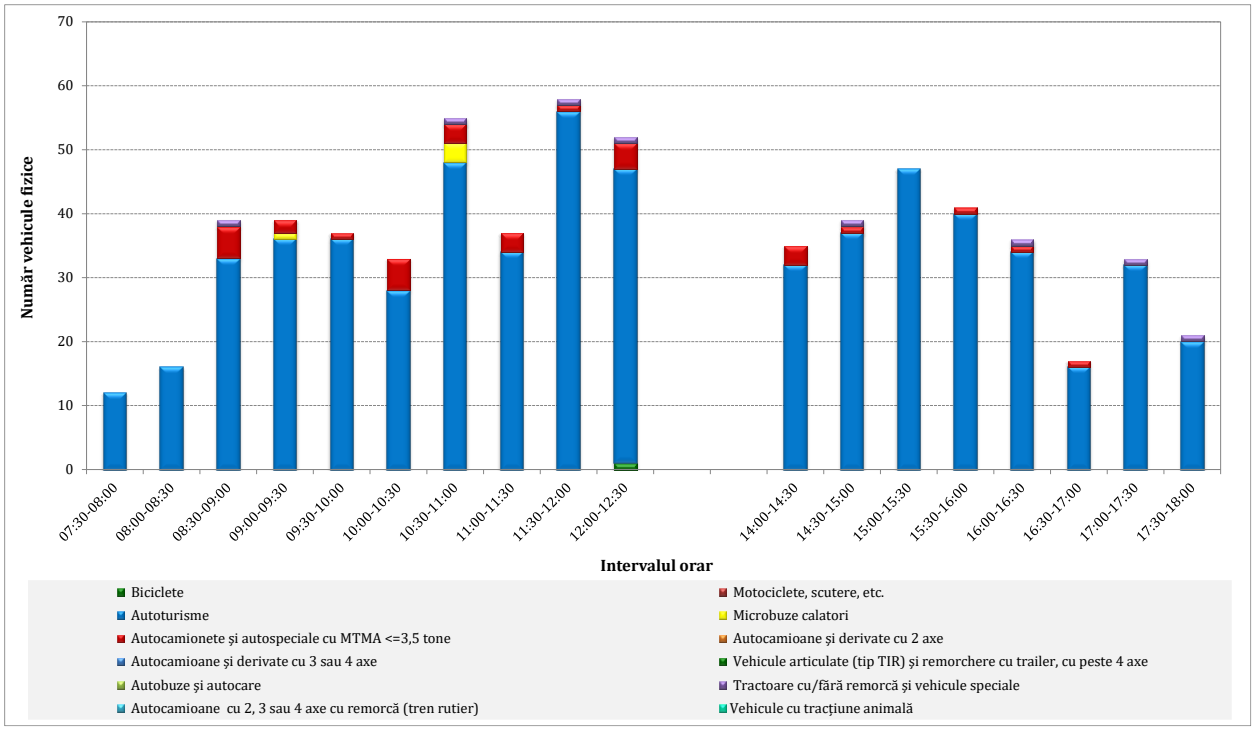


***Figura 3.7**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, braț 3 -Str. Tudor Vladimirescu Est.*

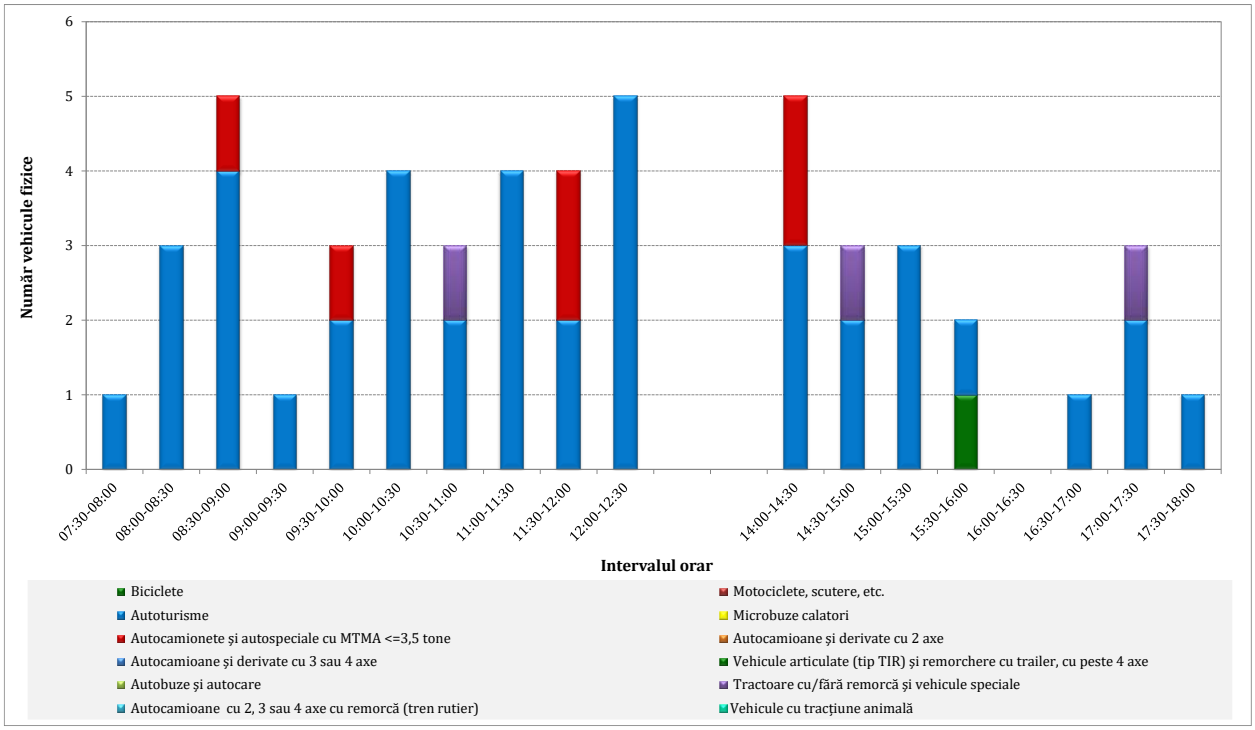


***Figura 3.8**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, braţ 4 – Str. Sfatului.*

3.2.3. Anchete Origine – Destinaţie

În scopul colectării unor date relevante necesare pentru estimarea valorilor de trafic de tranzit, precum şi pentru calibrarea şi validarea modelului de transport, au fost determinate relaţiile origine-destinaţie, pe baza anchetelor de trafic privind originea şi destinaţia deplasărilor. În cadrul acestor anchete s-au obţinut informaţii referitoare la:

- → tipul vehiculului (conform categoriilor specificate în tabelul 3.1);
- → originea călătoriei;
- → destinaţia călătoriei;
- → scopul călătoriei;
- → numărul de pasageri din autovehicule (inclusiv conducătorul auto şi vehiculelor de transport persoane);
- → tipul mărfii transportate în cazul vehiculelor de marfă.

Un aspect important din punct de vedere al mobilităţii urbane durabile este dat de gradul de încărcare al autoturismelor.

Proporţia autorismelor care se încadrează în fiecare din clasele de încărcare posibile (1-5) este prezentă în diagrama din figura 3.9.

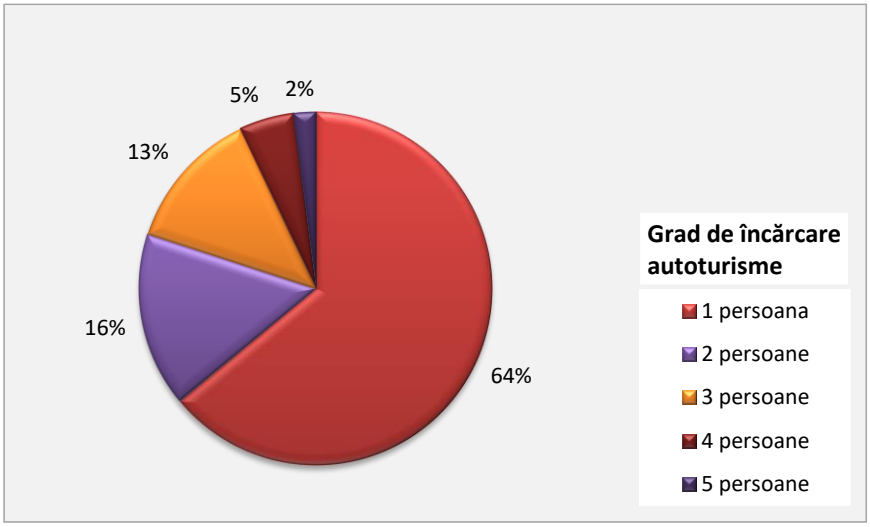


***Figura 3.9**. Gradul de încărcare al autoturismelor.*

Potrivit datelor culese cu ocazia desfăşurării anchetelor Origine – Destinaţie, valoarea acestui indicator este mică (în 64% din autoturisme se deplasează numai conducătorul, iar în 16% din cazuri în vehicul sunt 2 persoane), ceea ce se traduce prin număr mare de vehicule regăsite în trafic şi cerere ridicată pentru locuri de parcare, constituind o disfuncţie a sistemului de mobilitate actual.

În cazul autoturismelor scopurile călătoriilor au fost structurate în trei categorii principale:

1. Activităţi recreative/ turism;
2. Afaceri şi navetă;
3. Alte scopuri.

Potrivit datelor analizate, în decursul unei zile lucrătoare, autovehiculele sunt utilizate în proporţie de 63% pentru deplasări în scop de afaceri şi navetă, în 28% din cazuri pentru activităţi recreative şi turism, iar în restul situaţiilor (9% din numărul total de deplasări) în alte scopuri.

În cazul vehiculelor de marfă au fost identificate principalele tipuri de mărfuri transportate, acestea fiind încadrate în următoarele categorii (figura 3.10):

1 - Animale vii şi produse de origine animală;

2 - Produse de origine vegetală, împletituri din materiale vegetale;

3 - Produse ale industriei alimentare, băuturi alcoolice şi nealcoolice, oţet, tutun;

4 - Produse minerale;

5 - Piei brute şi prelucrate, articole din piele şi cauciuc;

6 - Produse din piatră, beton sau beton armat, ş.a.;

7 - Produse ceramice, sticlă şi articole din sticlă;

8 - Metale, maşini şi material rulant;

9 - Produse petroliere şi carburant;

10 - Alte produse.

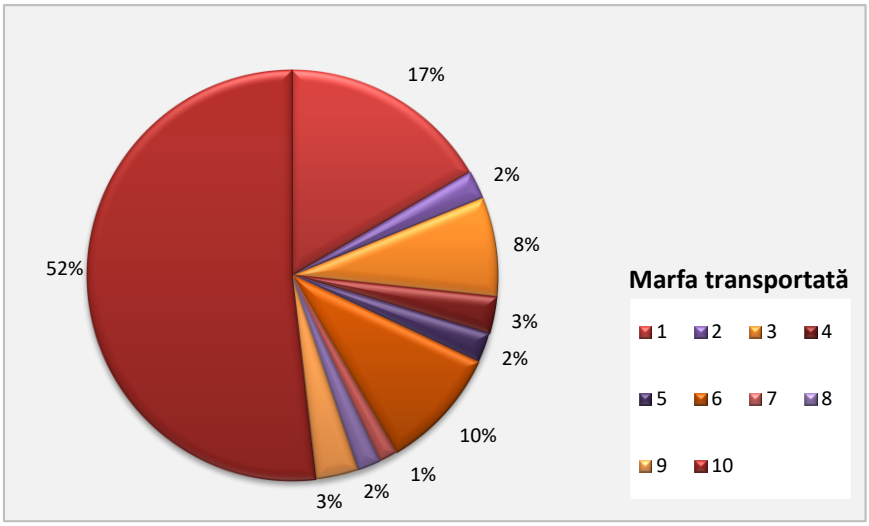


***Figura 3.10**. Tipul mărfurilor transportate.*

Având disponibile informaţiile referitoare la mărimea întregul flux de vehicule şi la mărimea eşantionului pe care s-au aplicat anchetele Origine – Destinaţie, a fost posibil a extrapola informaţiile referitoare la originea, destinaţia şi scopul călătoriilor la întreg fluxul de vehicule care a tranzitat cele patru puncte de anchetă.

3.2.4. Date privind timpii de parcurs

Pentru calibrarea reţelelor de transport, formalizate prin grafuri cu arce şi noduri, din cadrul modelelor de transport, este necesar a cunoaşte vitezele medii de deplasare ale autovehiculelor pentru diferite segmente ale reţelor de transport modelate, precum şi lungimile acestora. În cadrul modelării traficului la nivelul arealului studiat au fost realizate înregistrări ale distanţelor şi duratelor medii de deplasare pe diferite rute ale reţelei, în cazul deplasării cu autoturismul. Cele 3 trasee pe care s-au făcut măsurători ale timpilor de parcurs sunt reprezentate grafic în figura 3.11 şi descrise în tabelul 3.2.

***Tabelul 3.2**. Date privind timpii de parcurs.*

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [min:sec]	Distanţa [km]	Viteza medie [km/h]
1.	Intersecţie DJ 649 – Str. Tudor Vladimirescu	Intersecţie DJ 649 – Str. Palangine	DJ 649	07:26	4,7	37,94

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [min:sec]	Distanţa [km]	Viteza medie [km/h]
2.	Intersecţie Str. Horea, Cloşca şi Crişan (DJ 649) - Str. Curături	Intersecţi Curături – Str. Pajiştei (localitatea Curăturile)	Str. Curături	03:16	1,6	29,39
3.	Intersecţie DJ 649 – Str. Tudor Vladimirescu	Intersecţie Str. Căpşunilor - Strada 1 (localitatea Gătejeşti)	DJ 649 - DN 67 - Str. Căpşunilor	06:21	4,7	44,41

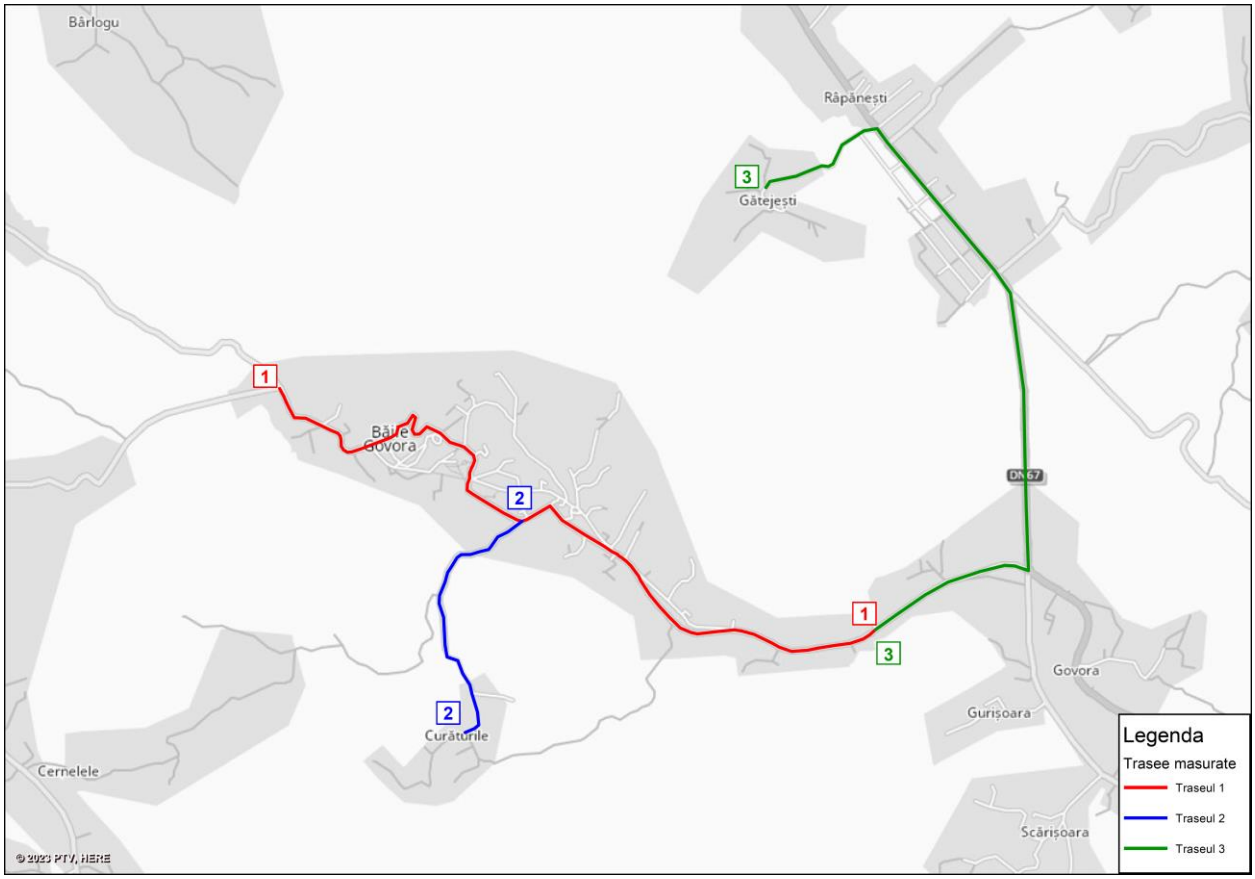


***Figura 3.11**. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.*

3.3. Dezvoltarea reţelei de transport

Una dintre etapele preliminare necesare pentru realizarea unui model de transport este formalizarea reţelei de transport considerate, prin intermediul teoriei grafurilor. Reţeaua de transport modelată la nivelul PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030 conţine reţeaua de drumuri publice, configuraţia şi tipul de control al intersecţiilor.

Modelarea reţelei majore de transport presupune un proces complex de analiză a parametrilor fizici ai fiecarei străzi, a funcţionalităţii în reţea şi a reglementărilor de circulaţie. Reţeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de determinare a cererii în 4 paşi, fiind conectată la reţeaua majoră de transport formată din drumul naţional şi drumurile judeţene şi comunale care interacţionează cu teritoriul de analiză (figura 2.25).

În ceea ce priveşte reţeaua majoră de transport, s-a avut în vedere conexiunea cu elementele de infrastructură modelate în cadrul modelului naţional de transport dezvoltat în cadrul Master Planului General de Transport al României (sectoare reprezentate prin zone externe). Astfel, reţeaua modelată este alcătuită din elemente de infrastructură cu funcţiuni de artere majore (artere de penetraţie, coridoarede tranzit) şi elemente de infrastructură cu rol de colectare şi distribuţie spaţială a traficului la nivelul cartierelor, respectiv de alimentare a coridoarelor majore de ciculaţie. Reţeaua de transport public utilizează sectoare ale arterelor majore. Caracteristicile reţelei, precum capacitatea de circulaţie, numărul de benzi/ sens, viteza liberă, viteza maximă admisă, modurile de transport cărora le este permis accesul, existenţa parcărilor laterale, regimurile de circulaţie (sens unic, dublu sens), interdicţiile de virare, tipul de control al intersecţiilor au fost introduse pe fiecare element de infrastructură pe baza datelor culese din teren şi a specificaţiilor tehnice corespunzătoare categoriilor de străzi conform normativelor în vigoare. Graful reţelei de transport, la elaborarea căruia s-a ţinut cont de aspectele tehnice şi funcţionale este prezentat în figura 3.12.

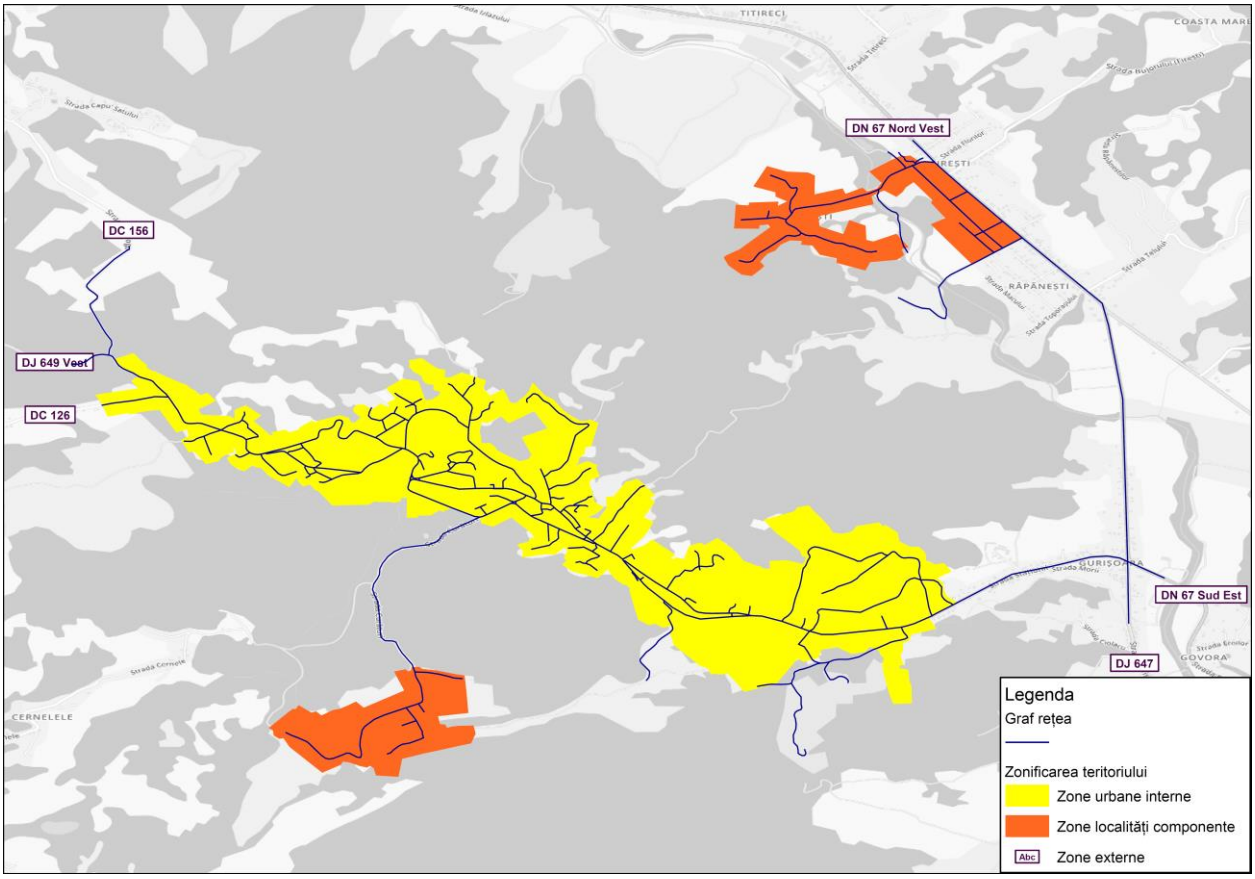


***Figura 3.12**. Graful reţelei din zona de analiză.*

În cadrul modelului de transport aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora 2023-2030, capacitatea de circulaţie a elementelor reţelei de transport a fost stabilită în acord cu prevederile „STAS 10144/5-89 privind *Calculul capacităţii de circulaţie a străzilor".* Variaţia capacităţii de circulaţie în raport cu distanţa între intersecţii/ accese laterale pentru străzi de categoriile I, II, III[1] în situaţiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 şi 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.13. Se observă reducerea substanţială a capacităţii unei străzi atunci când aceasta este fragmentată de intersecţii succesive aflate la distanţă de până la 500 m.

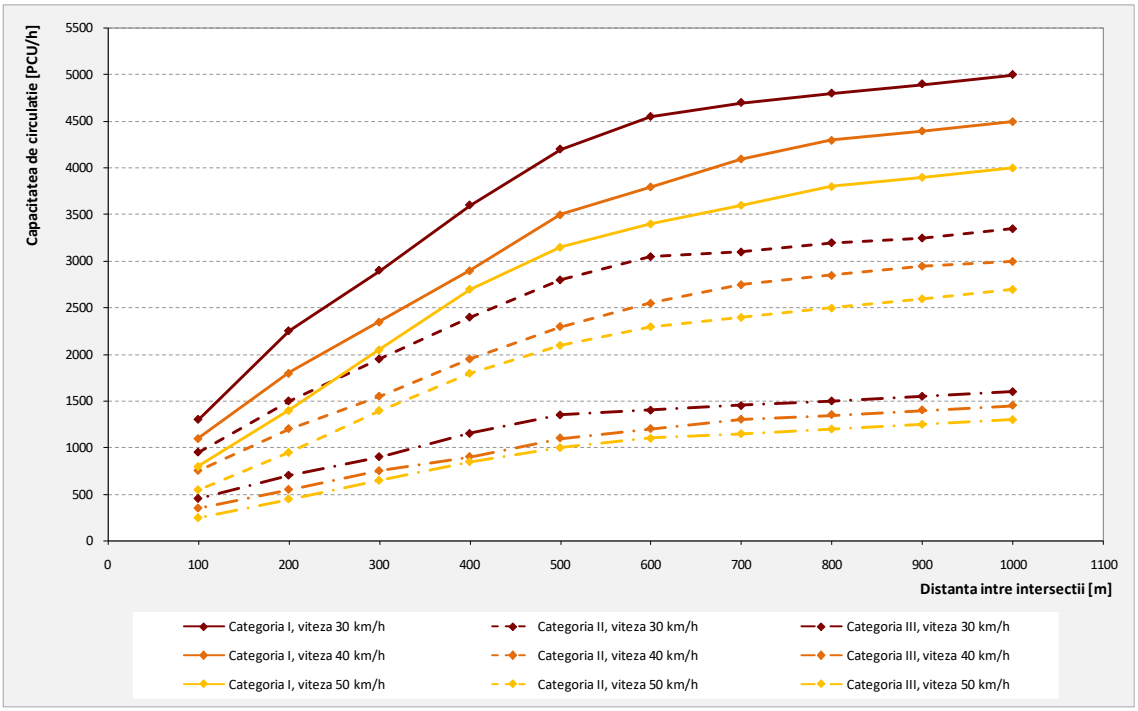


Figura 3.13*. Variaţia capacităţii de circulaţie a străzilor.*

Capacitatea de circulaţie reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secţiune a infrastructurii de transport (drum/ stradă/ bandă de circulaţie/ intersecţie/ secţie de circulaţie feroviară) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulaţie a străzilor este determinată în raport cu:

- → *viteza de proiectare;*
- → *elementele geometrice ale străzii (profil longitudinal, profil transversal) stabilite în funcţie de viteza de proiectare şi de condiţiile de relief;*
- → *distanţa dintre două intersecţii consecutive;*
- → *modul de organizare şi dirijare a circulaţiei;*
- → *accesele laterale;*

[1]Ordinului Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la *"Normele tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane"* publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998.

→ *existenţa parcărilor laterale (paralel sau în unghi).*

Unitatea de măsură utilizată pentru exprimarea capacităţii de circulaţie în cazul sistemului rutier este vehiculul etalon - autoturism (*engl. PCU – Private Car Unit*). Această caracteristică a reţelei de transport prezintă importanţă deosebită în activitatea de proiectare a infrastructurii şi în cea de control al traficului.În cadrul studiilor de trafic şi circulaţie, fluxurile de trafic rutier se exprimă prin numărul şi tipul vehiculelor care tranzitează un element de infrastructură într-un anumit interval de timp.

În scopul obţinerii unei valori unitare a fluxului de trafic, se recurge la echivalarea tuturor tipurilor de vehicule prezente în flux în vehicule etalon de tip autoturism, conform *SR 7348 / 2001*[2] *şi OMT 49/1998*[3]*.* Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile şi clasele tehnice de drumuri şi străzi. Pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism s-au folosit coeficienţii stipulaţi în *SR 7348/2001*. Astfel, bicicletele, motoretele, scuterele şi motociclete au fost echivalate cu 0,5 autoturisme, autovehiculele uşoare de marfă au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar pentru autovehiculele grele de marfă s-au folosit coeficienţi de echivalare între 3,5 şi 4 (în funcţie de tipul acestora). Microbuzele de transport public au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar autobuzele cu 3 autoturisme.

3.4. Cererea de transport

O etapă preliminară necesară pentru estimarea cererii de transport este constituirea zonelor de analiză a traficului. În cadrul procesului de zonificare a teritoriului s-a ţinut seama de principiile generale recomandate de literatura de specialitate, având în vedere în acelaşi timp constrângerile generate de datele disponibile. Sistemul de zonificare aferent modelului de transport creat este prezentat în figura 3.14. În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate, teritoriul a fost împărţit în 32 zone de trafic, 23 zone interne în Oraşul Băile Govora, 3 zone interne reprezentând localităţile componente şi 6 zone externe reprezentând potenţialul de deplasare al localităţilor deservite în raport cu arealul de studiu de drumul naţional, judeţean şi drumurile comunale care penetrează acest teritoriu.

Fiecare zonă de trafic are asociat un punct de localizare numit centroid de zonă în care este concentrat întregul nivel de activitate al zonei pe care acesta o reprezintă. Centroidul de zonă poate fi identificat ca centrul de greutate al suprafeţei asociate şi prezintă următoarele particularităţi:

[2]Standard SR 7348 din 2001 - *"Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacităţii de circulaţie".*

[3]Ordinul Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la *"Normele tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane"* publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998".

- *parametrii care caracterizează zonele sunt localizaţi în centroizi;*
- *distanţa dintre două zone reprezintă distanţa dintre centroizii asociaţi zonelor respective;*
- *în cazul conectării zonelor la o reţea de transport, centroizii au rolul de a reprezenta localizarea zonelor.*

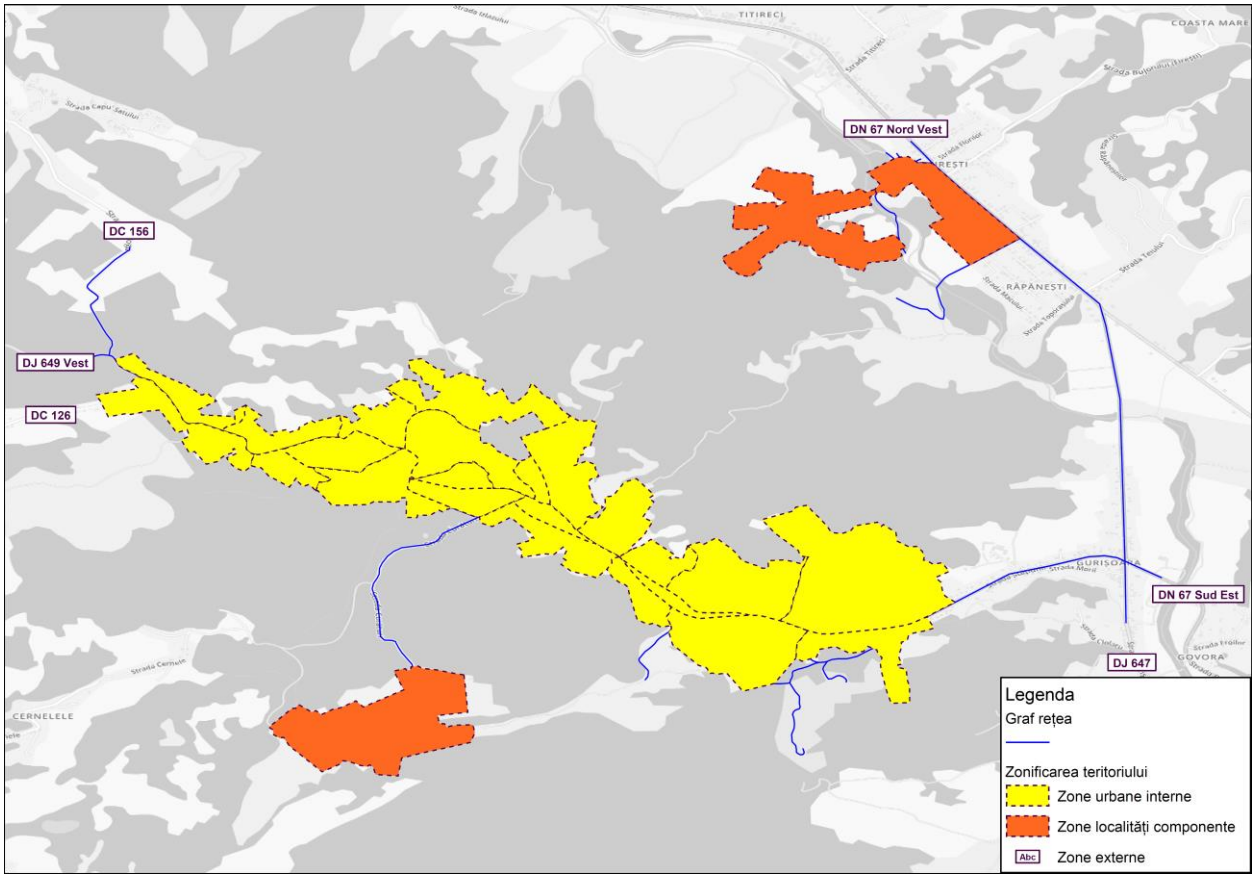


***Figura 3.14**. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport.*

La nivelul anului de bază matricele de cerere sunt constituite pentru fiecare mod de transport pe baza datelor culese din anchete şi completate cu informaţii extrase din modelul naţional (Master Planul General de Transport al României). Călătoriile interne au fost reconstituite din anchetele privind mobilitatea, prin extrapolarea acestora la populaţia totală a zonelor de trafic, fiind partajate pe principalele scopuri declarate. Din agregarea matricelor astfel obţinute, au rezultat matricele modale, care au fost utilizate pentru calibrarea matricelor rezultate din aplicarea primelor trei etape ale modelului "în patru paşi".

În scopul conturării laturii teoretice modelului de transport dezvoltat, în subcapitolele următoare sunt descrise caracteristicile tehnice ale etapelor specifice modelului "în patru paşi" realizat în cadrul PMUD al Oraşului Băile Govora 2023-2030.

3.4.1. Generarea şi atragerea deplasărilor

Generarea deplasărilor reprezintă prima etapă a modelului de transport în patru paşi de estimare a cererii de transport. În această etapă se estimează numărul de deplasări generate (O_i) şi atrase (D_j) de fiecare zonă, într-un interval de referinţă dat.

Deplasările care au ca scop în origine sau în destinaţie, reşedinţa, deseori sunt desemnate ca deplasări cu *scop principal*, iar toate celelalte deplasări cu alte scopuri, în origine sau destinaţie, sunt numite *deplasări secundare*. Caracterizarea unei deplasări ca un cuplu de scopuri permite, în acelaşi timp, identificarea cu o precizie mai mare a variabilelor sistemului de activităţi la care se face referire. O mare parte a modelelor de generare utilizate în practică sunt descriptive, deoarece pe de o parte, pentru deplasările aşa-zis *sistematice* sau "în migraţie alternantă" (domiciliu – loc de muncă şi invers), efectuarea deplasării nu implică de fapt o alegere şi deoarece, pe de altă parte, pentru motivele (scopurile) pentru care există opţiuni, alegerea este influenţată de multe alte variabile, dificil de cuantificat (figura 3.15).



***Figura 3.15**. Deplasări generate - atrase.*

În general, modelul pentru călătoriile produse într-o zonă, indiferent de destinaţia acestora, este influenţat de următorii factori:

- → ***caracteristicile populaţiei:*** *venit, structură familială, deţinerea de autovehicule, etc.;*
- → ***caracteristicile teritoriului:*** *modul de utilizare al zonelor, preţul terenurilor, densitatea rezidenţială, rata de urbanizare, etc.;*
- → ***accesibilitatea:*** *calitatea reţelei stradale şi rutiere, densitatea reţelei stradale şi rutiere, etc.*

Pentru determinarea numărului de deplasări generate şi atrase de fiecare zonă de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniară multiplă în cadrul căruia variabilele independente sunt *numărul de locuitori*, *deţinerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unităţile de învăţământ etc*. Forma funcţională a acestui model este dată în relaţia 3.1:

$$N_{dep_generate/atrase} = a_0 + \sum_i a_i \cdot X_i \ [deplasari/ora] \qquad (3.1)$$

în care:

- *X_i reprezintă variabilele independente specifice unei zone (numărul de locuitori, deţinerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unităţile de învăţământ);*
- *a_0, a_1, a_2,..., a_i sunt coeficienţi ai modelului.*

Calibrarea numărului de deplasări generate şi atrase de zonele de trafic se realizează utilizând date şi informaţii rezultate din anchetele în gospodării.

3.4.2. Distribuţia pe destinaţii

Modelele de repartiţie pe destinaţii sunt utilizate pentru a estima alegerile pe care le fac călătorii în stabilirea destinaţiilor, rezultând astfel matricea origine - destinaţie. Cel mai cunoscut model din această categorie este modelul gravitaţional, generat prin analogie cu *Legea atracţiei gravitaţionale a lui Newton*. Prin intermediul acestui model sunt estimate călătorii pentru fiecare pereche de zone Origine - Destinaţie (celulă din matricea O-D) pe baza potenţialelor de generare şi atragere a călătoriilor specifice fiecărei zone de trafic.

Pentru repartiţia pe destinaţii a deplasărilor estimate în etapa anterioară a fost utilizat modelul gravitaţional a cărui expresie este de forma:

$$t_{ij} = g_i \quad a_j \quad f(d_{ij}) \tag{3.2}$$

unde:

- $g_i = \sum_j t_{ij}$ *reprezintă volumul cererii "generate" de zona i;*
- $a_j = \sum_i t_{ij}$ *reprezintă volumul cererii "atrase" de zona j;*
- $f(d_{ij})$ *este funcţia dificultăţilor întâmpinate la efectuarea deplasărilor între zonele i şi j.*

Funcţia dificultăţilor întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura şi sub denumirile de *"funcţie de impedanţă"* sau *"funcţie de rezistenţă la deplasare"* utilizată în această aplicaţie a fost o funcţie putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanţa dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuţie s-a făcut cu ajutorul informaţiilor din cadrul anchetelor în gospodării (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinaţie cu distanţa, timpul şi costurile deplasării între zonele de Origine si Destinaţie.

3.4.3. Alegerea modală

Prin intermediul modelelor de alegere modală se obţine proporţia din totalul deplasărilor care, provenind dintr-o anumită zonă de origine se efectuează către o zonă de destinaţie, pentru un anumit motiv, când se utilizează un anume mod de transport.

Modelele cele mai simple simulează o alegere binară, tipică, între mijloacele private – individuale şi cele publice – colective. Cele complexe consideră deplasările efectuate pe jos, cu bicicleta, în automobil ca pasager, în automobil ca şofer, cu autobuzul sau o combinaţie de diferite mijloace. Factorii care influenţează alegerea modului de transport şi constituie atribute ale alternativelor decidentului pentru modelarea acestei alegeri, pot fi împărţiţi în trei grupe:

- → ***după caracteristicile utilizatorului:*** *posesia autoturismului; posesia permisului de conducere sau disponibilitatea unui conducător auto; caracteristicile şi structura familiei; venitul familiei; constrângeri de natură exogenă (necesitatea de a folosi autoturismul pentru deplasările la locul de muncă depărtat sau pentru a duce copiii la şcoală); densitatea rezidenţială a zonei de domiciliu;*
- → ***după caracteristicile deplasărilor:*** *scopul călătoriei – pentru deplasarea la locul de muncă este mai facilă uneori folosirea transportului public cu cale exclusivă, datorită regularităţii serviciului, iar pentru alte scopuri, cum este cazul cumpărăturilor de la sfârşit de săptămână, folosirea autoturismului; perioada zilei în care se efectuează deplasarea – deplasările la ore târzii sunt efectuate mai dificil cu transportul public;*
- → ***după caracteristicile alternativelor de transport şi a utilităţilor fizice ale sistemului de transport; acestea pot fi divizate în următoarele categorii:*** *atribute cu exprimare cantitativă: durata deplasării (în vehicul, în aşteptarea acestuia precum şi deplasarea pentru accesul la staţia de transport public sau la autoturism); costurile totale monetare (pentru combustibil sau biletul de călătorie); frecvenţa serviciului public şi gradul de ocupare a vehiculelor; atribute evaluate calitativ: confortabilitate şi comoditate; regularitate; securitate şisiguranţă a deplasării.*

Ultima categorie de atribute influenţează decisiv alegerea modală, cercetarea din domeniu dezvoltând numeroase metode de estimare care folosesc date de preferinţă declarată obţinute din anchetele de trafic.

Modelul multinomial Logit estimează probabilitatea alegerii unui anumit mod de transport, probabilitate care se determină cu relaţia:

$$P_k = \frac{e^{-\beta C_{ij}^k}}{\sum_m e^{-\beta C_{ij}^m}} [\%] \qquad (3.3)$$

$$\text{în care: } C_{ij}^k = \sum_p \varphi_{kp} \cdot x_{kp} \ [\text{u.m.}] \qquad (3.4)$$

unde:

- C_{ij}^k *reprezintă costul generalizat pentru efectuarea deplasării utilizând modul de transport* k*;*

- φ_{kp} *este parametrul de echivalare pentru variabilele de timp, cost monetar al deplasării;*
- x_{kp} *sunt componente ale costului generalizat al deplasării;*
- k *reprezintă autovehicul personal, mijlocul de transport în comun, etc.;*
- β *este coeficient al modelului.*

Modelul este calibrat utilizând informaţiile din cadrul anchetelor în gospodării. Modelul de transport tratează atât modurile de transport privat, cât si modul de transport public disponibil, cu autobuze. Pentru fiecare dintre modurile de transport disponibile, sunt introduse vehicule din toate clasele întâlnite în trafic:

→ ***Transport de persoane:*** privat (autoturisme);

→ ***Transport de marfă:*** vehicule uşoare de marfă; vehicule grele de marfă.

3.4.4. Distribuţia pe itinerarii

Ultimul pas din cadrul modelului de estimare a cererii de transport "în patru paşi" presupune stabilirea unui echilibru între cererea şi oferta de transport.

Metodele de afectare distribuie valorile de trafic în funcţie de un set de constrângeri care includ (figura 3.16): *capacitatea de transport; timpul de călătorie; costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.*

În cadrul acestei etape, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relaţie din matricea modală O - D, se urmăreşte:

→ *analiza relaţiilor de trafic care solicită un anumit segment al reţelei;*

→ *estimarea raportului debit/capacitate la nivelul reţelelor modale şi identificarea celor mai solicitate arce;*

→ *estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O – D.*

Afectarea cererii pe itinerarii necesită cunoaşterea unui set minim de date de intrare:

→ *caracteristicile reţelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce şi noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale O - D;*

→ *matricele modale O - D corespunzătoare intervalului de timp de referinţă pentru care se face afectarea;*

→ *principiile de afectare a cererii de transport adoptate.*

Alegerea rutei de transport este influenţată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză şi de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpi curenţi de deplasare în reţea, distanţe, costuri monetare, durate de aşteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate

în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc. Calibrarea valorilor de trafic este realizată pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 3.2.

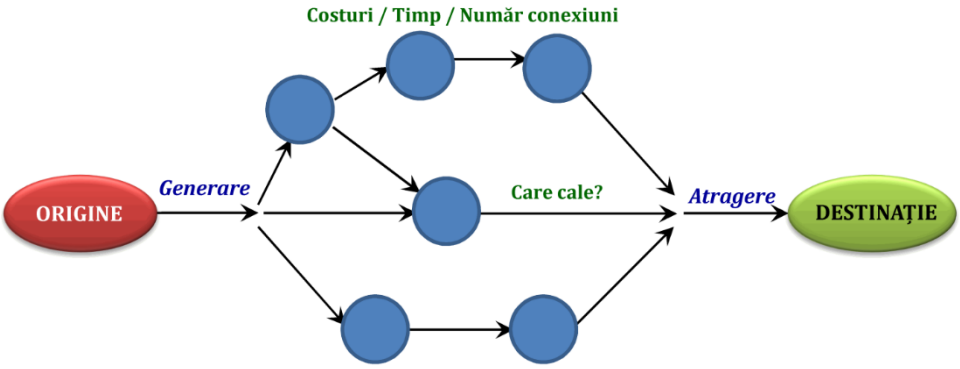


Figura 3.16. *Principiul de afectare a călătoriilor.*

Prin afectarea cererii de transport, obţinută prin procedeele descrise mai sus, pe reţeaua actuală de transport modelată, au fost obţinute configuraţiile fluxurilor de trafic pe ansamblul reţelei, corespunzătoare situaţiei curente.

În cele ce urmează sunt prezentate volumele de trafic înregistrate pe întreaga reţea modelată, pentru categoriile de vehicule: *autoturisme; vehicule uşoare de marfă; vehicule grele de marfă; vehicule etalon - autoturism;* atât la **nivel de medie zilnică anuală** (MZA) (figurile 3.17 - 3.19), cât şi la nivelul **orei de vârf de trafic** (figurile 3.20 - 3.23).

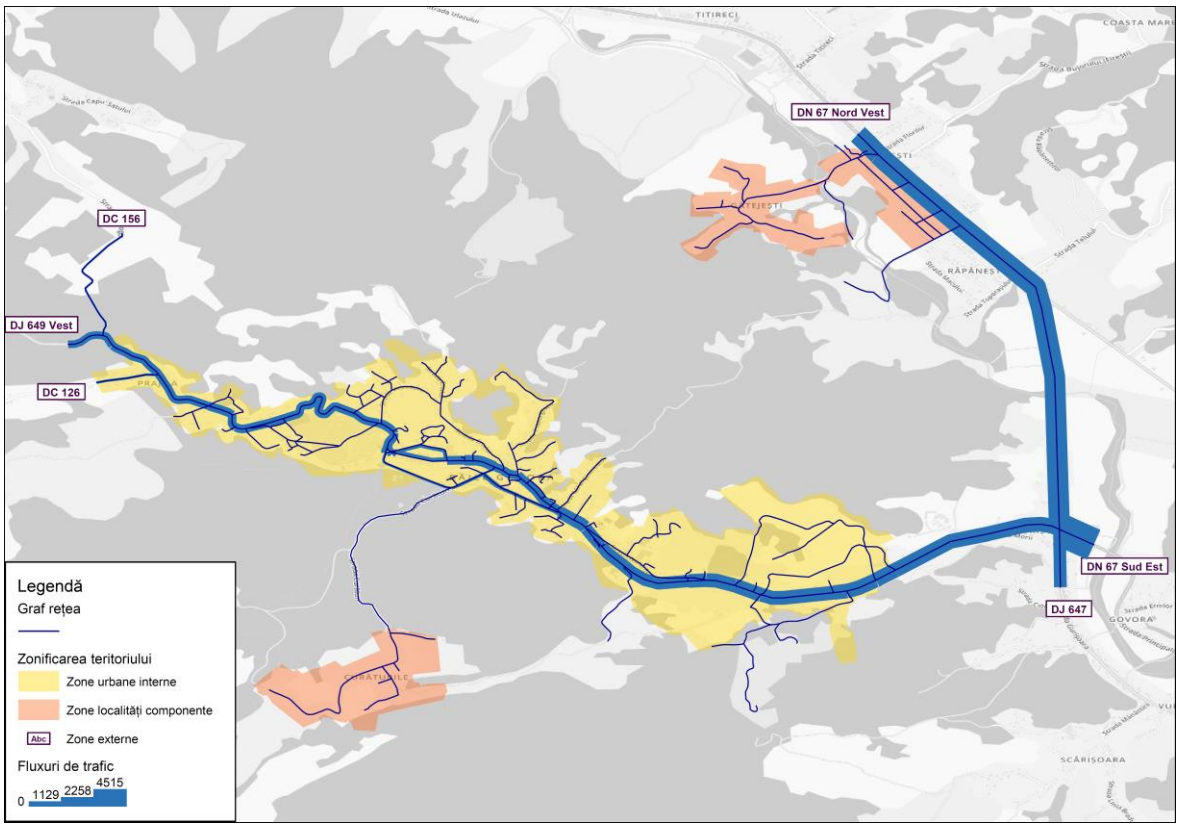


Figura 3.17*. Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2023.*

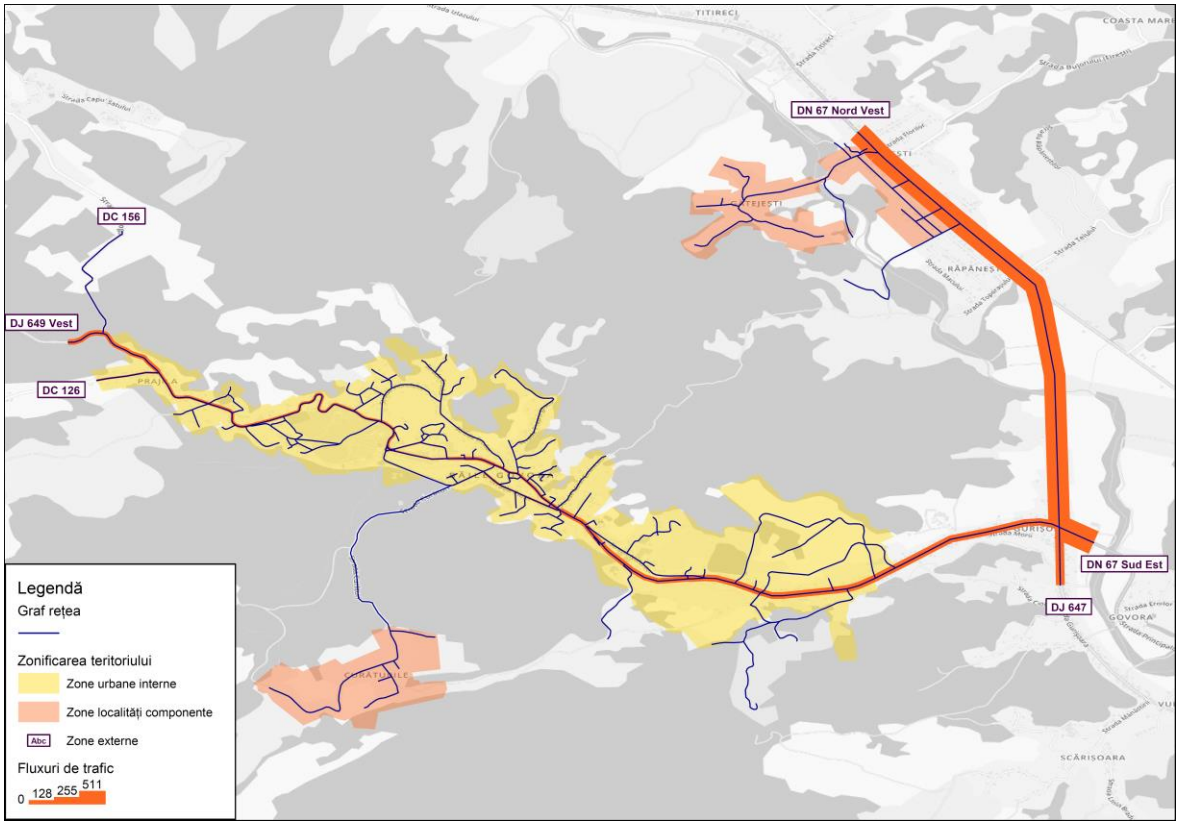


***Figura 3.18**. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, MZA, 2023.*

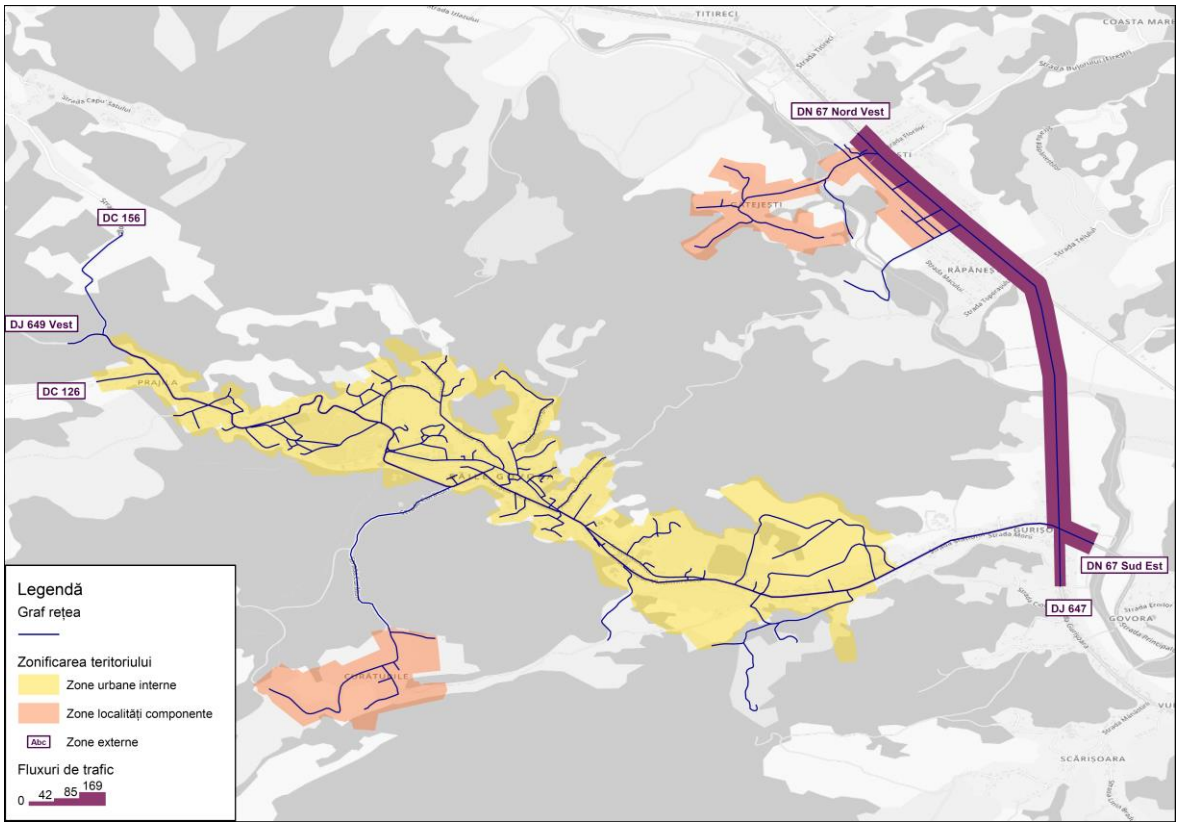


***Figura 3.19**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, MZA, 2023.*

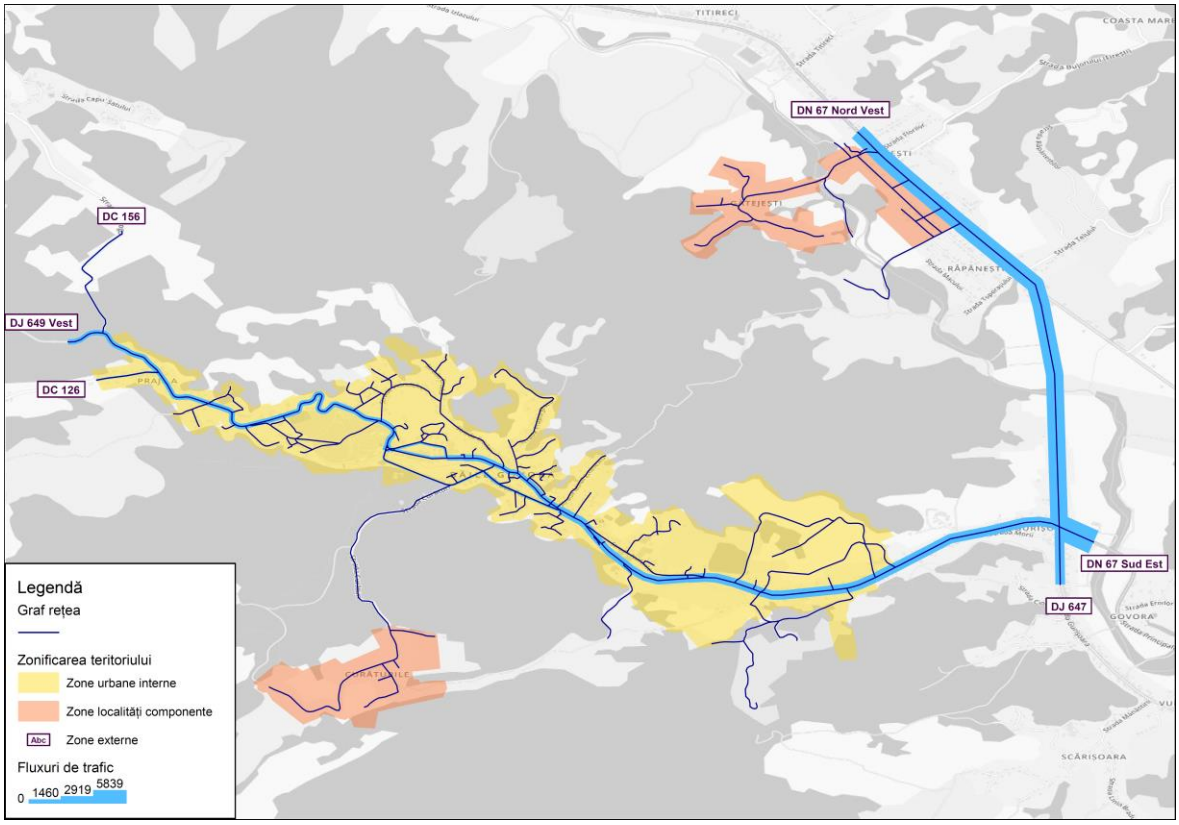


***Figura 3.20**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, MZA, 2023.*

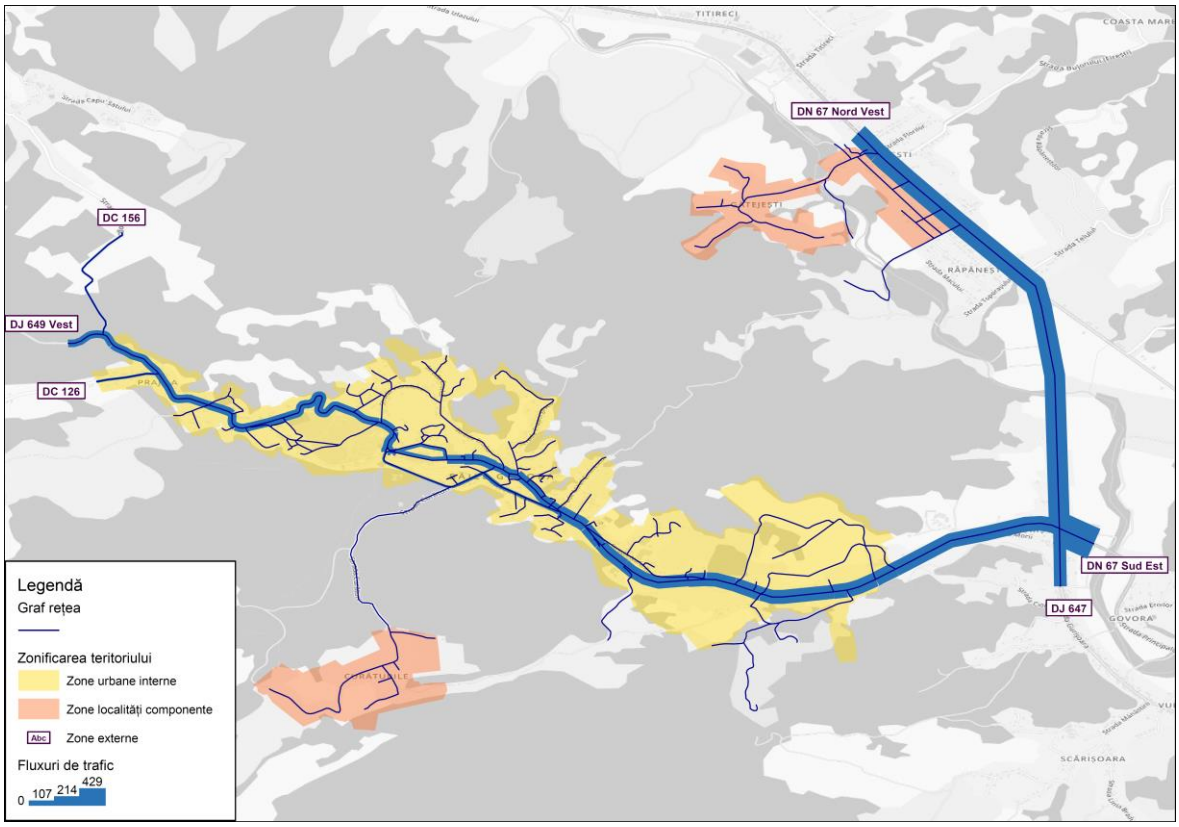


***Figura 3.21.** Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de vârf de trafic, 2023.*

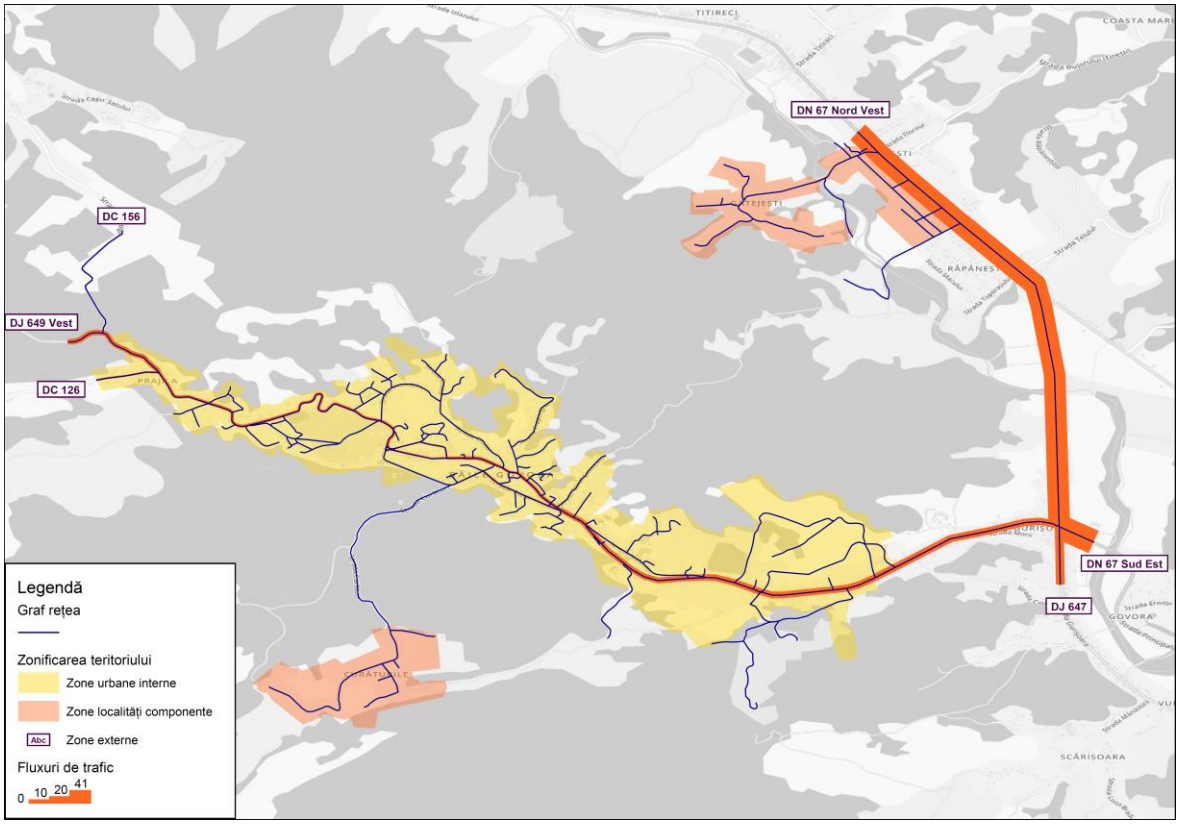


***Figura 3.22**. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, ora de vârf de trafic, 2023.*

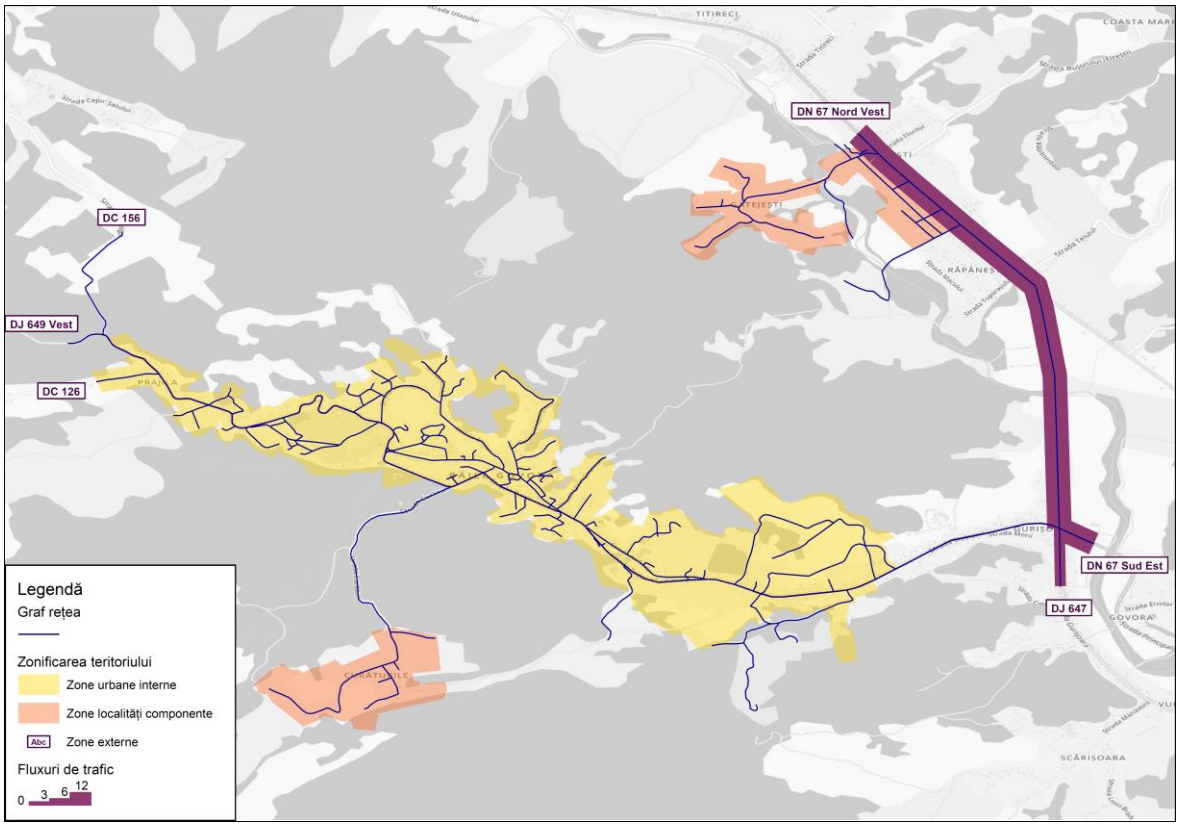


***Figura 3.23**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, ora de varf de trafic, 2023.*

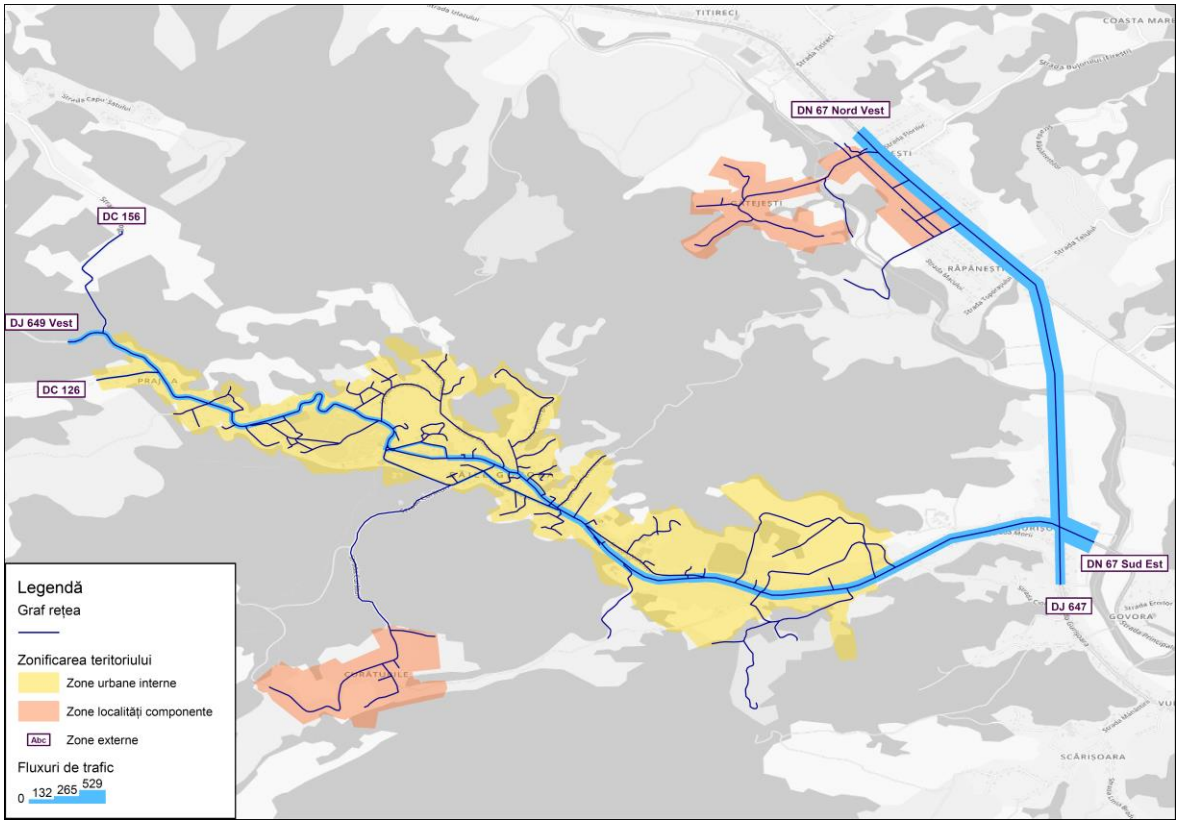


***Figura 3.24**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, ora de varf de trafic, 2023.*

Reprezentările grafice ale fluxurilor de trafic la cele 2 niveluri orare de analiză au configuraţii asemănătoare (nu identice), însă valorile sunt semnificativ diferite (24 ore versus 1 oră). Acest fapt se poate observa din legendă. Din analiza fluxurilor de trafic reprezentate în figurile de mai jos, se observă canalizarea acestora pe principalele artere de circulaţie. Străzile cu funcţiune locală, care alimentează cartierele de locuinţe preiau volume de trafic substanţial reduse comparativ cu cele principale, motiv pentru care în reprezentarea grafică lăţimea benzilor asociate acestora nu conferă vizibilitate.

Valori de trafic semnificativ mai mari faţă de restul reţelei se înregistrează pe sectorul DN 67 care deserveşte teritoriul de UAT Băile Govora pe latura de nord-est, în zona localităţii componente Gătejeşti. În zona urbană, axa reţelei stradale care asigură legătura pe direcţia NV-SE este reprezentată de traseul drumului judeţean DJ 649 (Str. Tudor Vladimirescu – Str. Horia, Cloşca şi Crişan – Str. Pieţei – Str. Tudor Vladimirescu). Acesta preia traficul de penetraţie şi de tranzit, fiind format din sectoare de infrastructură care atrag la nivelul unei zile medii anuale valori maxime de aproximativ 2.300 autovehicule etalon/ sens, reprezentând atât deplasări locale, a căror origine şi destinaţie se află în Oraşul Băile Govora, cât şi deplasările de penetraţie (origine sau destinaţia în zona urbană) şi de tranzit (originea şi destinaţia în afara zonei urbane). În zona centrală, Str. Tudor Vladimirescu (sectorul delimitat în ambele capete de Str. Horia, Cloşca şi Crişan) preia valori de trafic zilnice de aproximativ 1.600 autoturisme / sens.

3.5. Calibrarea şi validarea datelor

Concordanţa dintre datele de trafic obţinute în urma modelării fizico-matematice şi datele înregistrate în urma anchetelor de trafic este evidenţiată de rezultatul funcţiei *GEH Statistic* (de la numele descoperitorului acesteia, ***G**eoffrey **E**. **H**avers*), funcţie statistică utilizată pentru analiza traficului începând cu anul 1970. Expresia acestei funcţii este:

$$GEH = \sqrt{\frac{2 \cdot (M - C)^2}{M + C}} \qquad (3.5)$$

în care:

- *M sunt valorile de trafic rezultate în urma modelării;*
- *C sunt valorile de trafic măsurate.*

Interpretarea rezultatelor obţinute în urma aplicării funcţiei GEH pentru valorile fluxurilor de trafic sunt următoarele:

→ *GEH < 5 – indică o bună reprezentare a realităţii prin intermediul modelării. Conform Manualului de Proiectare a Drumurilor şi Podurilor ("Design Manual for Roads and Bridges") din Marea Britanie, un model de trafic este valid dacă 85% din valoarea volumelor de trafic modelate au GEH < 5;*

→ *5 < GEH < 10 – recomandă investigaţii în cadrul proiectului;*

→ *GEH > 10 – indică probleme în modelul de evaluare a cererii de călătorie.*

Prin compararea valorilor de trafic măsurate şi modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule uşoare de marfă şi vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat pentru Oraşul Băile Govora s-au obţinut valori ale funcţiei GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurile, fapt care confirmă valabilitatea modelului (tabelul 3.3).

***Tabelul 3.3**. Rezultatele testului de concordanţă GEH între valorile modelate şi cele măsurate.*

Număr Post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	*VM1*	*VM2*	*A*	*VM1*	*VM2*	*A*	*VM1*	*VM2*
11	1157	53	16	1246	47	11	2,57	0,85	1,36
12	277	17	15	201	16	11	4,92	0,25	1,11
13	1128	63	4	987	53	2	4,34	1,31	1,15
14	82	11	6	98	11	0	1,69	0,00	3,46

Număr Post	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
	Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
	A	*VM1*	*VM2*	*A*	*VM1*	*VM2*	*A*	*VM1*	*VM2*
31	628	40	15	538	44	11	3,73	0,62	1,11
32	273	29	25	280	27	24	0,42	0,38	0,20
33	552	26	12	565	27	11	0,55	0,19	0,29
61	1681	116	16	1741	118	11	1,45	0,18	1,36
71	1666	91	12	1785	104	11	2,86	1,32	0,29

**A- autoturisme, VM1 – Vehicule uşoare de marfă, VM2 – Vehicule grele de marfă*

O altă modalitate de evaluare a concordanţei dintre datele măsurate şi cele modelate o reprezintă analiza afectării cererii de transport pe reţea. Rezultatele acestei analize sunt prezentate în figurile 3.25 – 3.27, pentru fiecare dintre modurile de transport considerate.

Aşa cum se poate observa din figuri, abaterea medie pătratică are valori de peste 0,9, ceea ce demonstrează o foarte bună concordanţă între şirurile de date măsurate şi cele modelate, rezultând faptul că modelul realizat este valid.

Datele de trafic modelate, care au fost utilizate în relaţiile de calcul de mai sus, prin care s-a demonstrat validitatea modelului, au rezultat în urma unor proceduri de calibrare, în cadrul cărora valorile parametrilor modelului (variabile dependente) au fost ajustate în funcţie de datele specifice arealului de analiză (comportament de deplasare, valori ale fluxurilor de trafic).

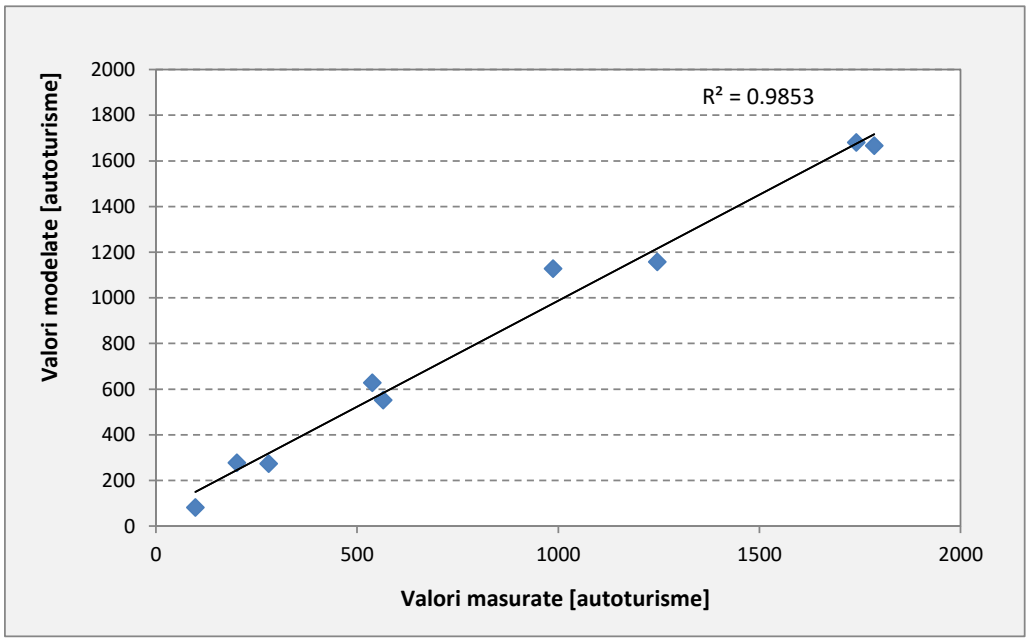


***Figura 3.25**. Rezultatele analizei afectării, autoturisme.*

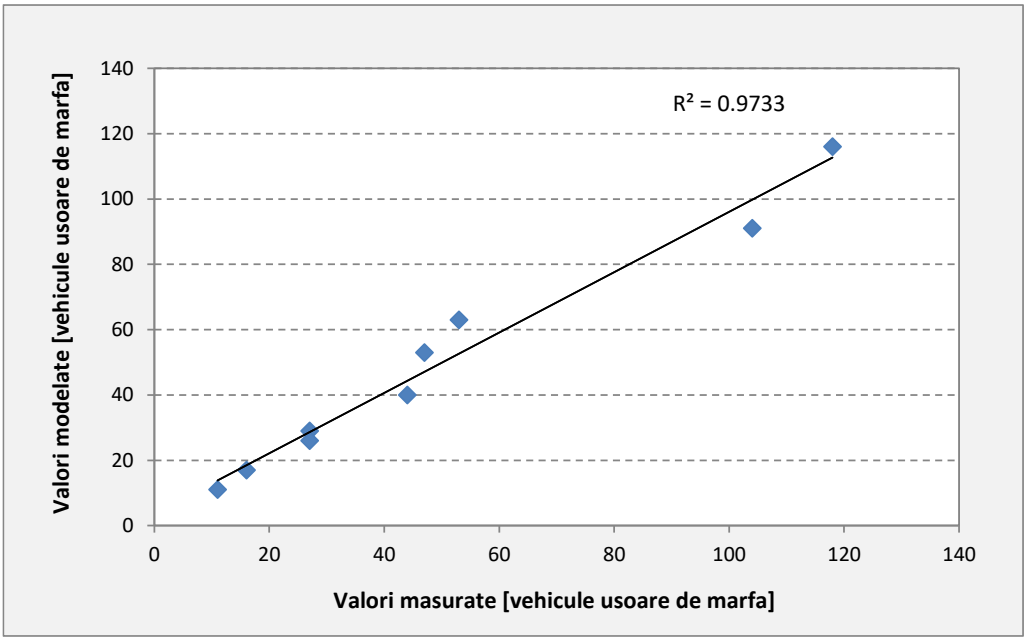


***Figura 3.26**. Rezultatele analizei afectării, autovehicule uşoare de marfă.*

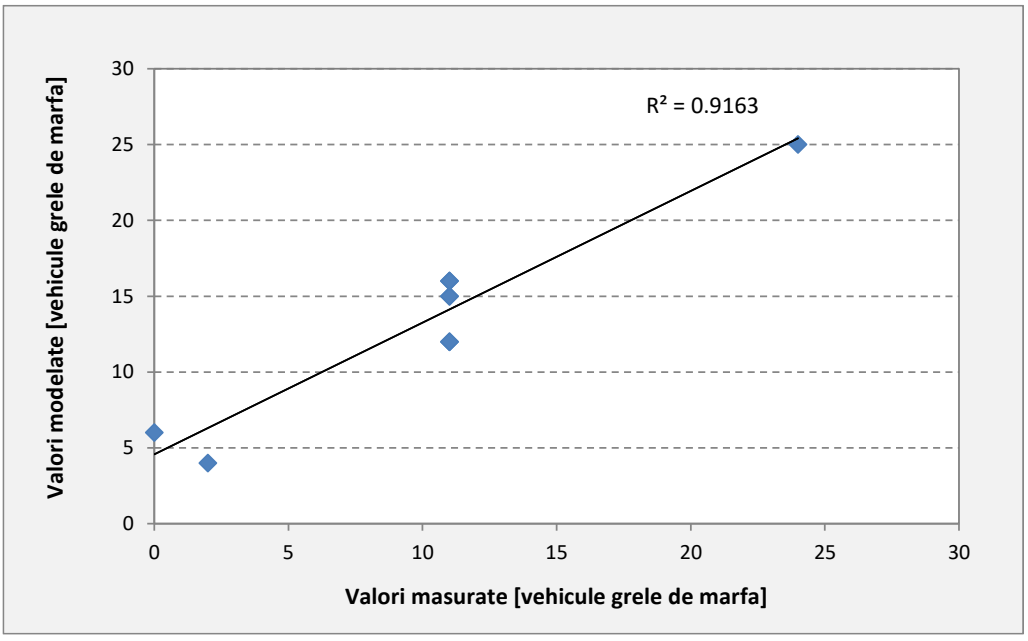


***Figura 3.27**. Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă.*

Datele de trafic utilizate în calibrarea modelului au fost cele înregistrate în posturile de anchetă 2, 4-9, 11-15 (figura 3.4) şi în cele înregistrate pe sectoarele drumurilor judeţene învecinate Oraşului Băile Govora, care au fost înregistrate cu ocazia recensământului general de circulaţie realizat la nivel naţional de CESTRIN – CNAIR/ Consiliul Judeţean Vâlcea în anul 2022. Acestea sunt amplasate în puncte diferite ale reţelei comparativ cu punctele în care au fost amplasate posturile de anchetă în care au fost culese date care au stat la baza procesului de validare.

Datele de trafic utilizate în validarea modelului au fost cele înregistrate în posturile 1, 3, 10 (tabelul 3.3).

3.6. Prognoze

Fluxurile de trafic de perspectivă se obţin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată la orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza şi oferta de transport materializată prin reţeaua de transport prognozată la acelaşi orizont de timp (figura 3.28).

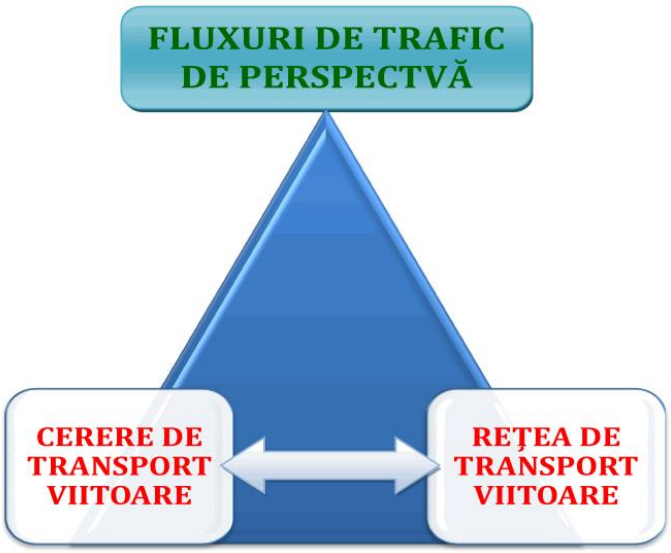


Figura 3.28. *Obţinerea fluxurilor de trafic de perspectivă.*

Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cadrul prezentului studiu este necesară estimarea fluxurilor de trafic la orizontul de prognoză 2030.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoaşterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate reţelei de transport existente. Aceste valori ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin înregistrari manuale sau automate, fie aplicând modele matematice. Având la dispoziţie un model de transport valid pentru anul de bază pentru care s-a realizat analiza, precum şi prognoza principalilor indicatori socio-economici şi demografici specifici zonei studiate, a putut fi estimată cererea de transport la nivelul diferitelor orizonturi de prognoză. Nevoia de mobilitate viitoare a fost determinată de valorile prognozate ale indicatorilor socio-economici, demografici şi de utilizare a teritoriului (figura 3.29).

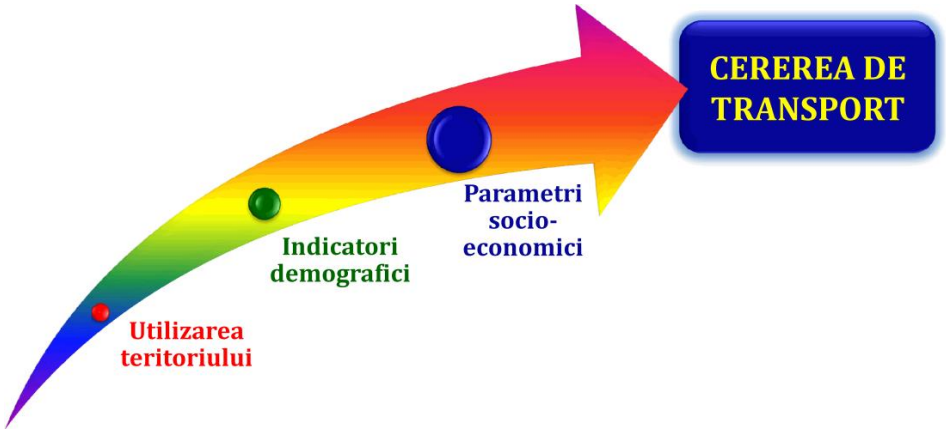


Figura 3.29. *Prognoza cererii de transport – proces.*

Prognoza principalilor parametri socio-economici şi demografici cu influenţă semnificativă asupra nevoii de mobilitate a fost realizată pe baza datelor publicate de instituţiile specializate (Comisia Naţioală de Prognoză, Institutul Naţional de Statistică, Eurostat), datelor prognozate sau datelor istorice din care reies tendinţe de evoluţie.

Pentru determinarea nevoii de mobilitate viitoare, a fost estimată tendinţa de evoluţie a principalilor indicatori socio-economici şi demografici care determină caracteristicile de mobilitate ale persoanelor şi bunurilor: *produsul intern brut, numărul de locuitori, indicele de motorizare, parcursul mediu anual al vehiculelor.*

→ *Produsul Intern Brut (PIB) judeţean*

Periodic, Comisia Naţională de Strategie şi Prognoză elaborează prognoze privind dezvoltarea economico-socială a României pe termen scurt, mediu şi lung, în corelare cu prevederile Programului de guvernare, a strategiilor naţionale, sectoriale şi regionale, precum şi pe baza tendinţelor din economia naţională şi cea mondială. Tendinţa de evoluţie a indicatorului analizat până în anul 2030 este reprezentată grafic în figura 3.30.

În cadrul acestui studiu au fost utilizate cele mai recente tendinţe de evoluţie pe termen lung şi mediu ale PIB aferent judeţului Vâlcea. Prognoza cea mai recentă, pe termen mediu ("Proiecţia principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2022-2026") prevede evoluţia PIB-ului numai până în anul 2026. Având la bază aceste date, s-a estimat tendinţa de evoluţie a indicatorului analizat până în anul 2030.

Pe baza datelor prognozate s-au determinat valorile coeficientului global de variaţie a indicatorului PIB în perioada 2023-2030, de 1,90.

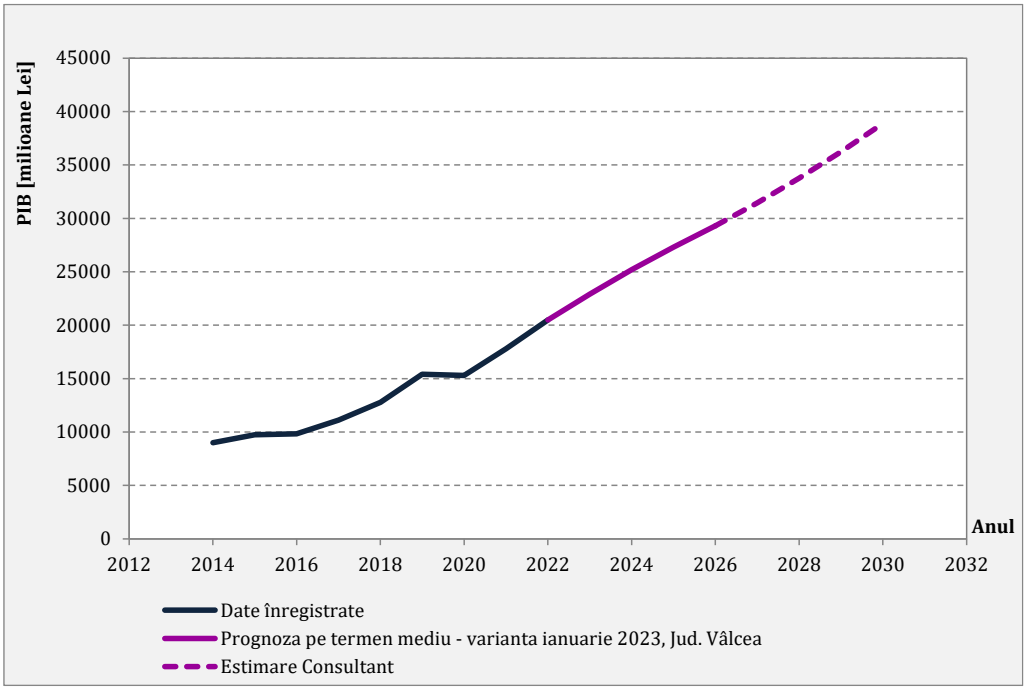


Figura 3.30. *Prognoza PIB al judeţului Vâlcea. Sursa: Comisia Naţională de Strategie şi Prognoză.*

→ *Numărul de locuitori la nivelul arealului studiat*

Studiile de specialitate indică faptul că între caracteristicile deplasărilor (număr, distribuţie în timp, mod de transport utilizat) şi caracteristicile populaţiei rezidente într-un areal de studiu (numărul de locuitori, vârsta, venit) există o strânsă corelaţie. În acest sens, pentru analiza nevoilor viitoare de mobilitate s-a avut în vedere şi estimarea evoluţiei numărului de locuitori rezidenţi la nivelul Oraşului Băile Govora (figura 3.31).

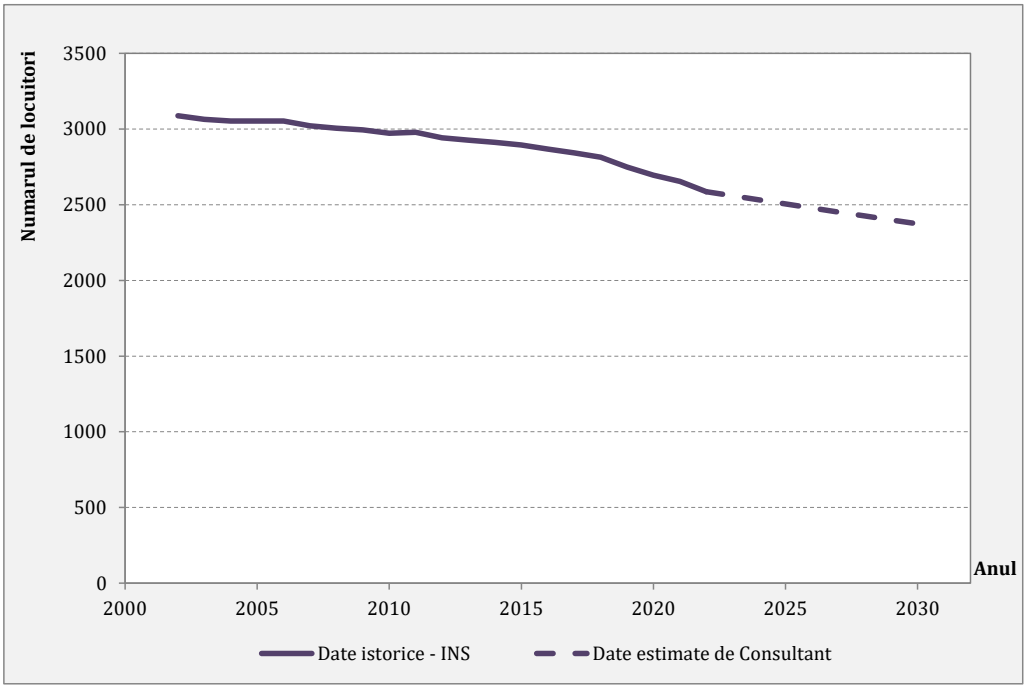


Figura 3.31. *Prognoza numărului de locuitori – Oraşul Băile Govora.*

Având ca bază numărul de locuitori înregistraţi în Oraşului Băile Govora în anul 2022 (2.586 locuitori, conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică, TEMPO-Online), s-a estimat valoarea acestui indicator demografic la nivelul anului 2030: 2.374 locuitori. Se observă că tendinţa de variaţie a numărului de locuitori din Oraşul Băile Govora este una uşor descrescătoare.

→ *Indicele de motorizare la nivelul arealului studiat*

Indicele de motorizare constituie unul dintre factorii care influenţează direct numărul de deplasări generate la nivelul unei zone de studiu. Valorile acestui indicator sunt strâns corelate cu cele ale PIB.

Având în vedere tendinţa de variaţie a indicelui de motorizare determinată pe baza valorilor istorice, prognoza PIB judeţean tratată mai sus (figura 3.30) şi politica internaţională de reducere a gradului de utilizare a transportului individual, s-au estimat valorile anuale ale indicelui de motorizare până la orizontul de prognoză 2030 (figura 3.32). Plecând de la valoarea indicelui de motorizare de 410 autoturisme/ 1000 locuitori în anul 2022 în Oraşul Băile Govora, în anul 2030 este estimată o valoare medie de 545 autoturisme/ 1000 locuitori.

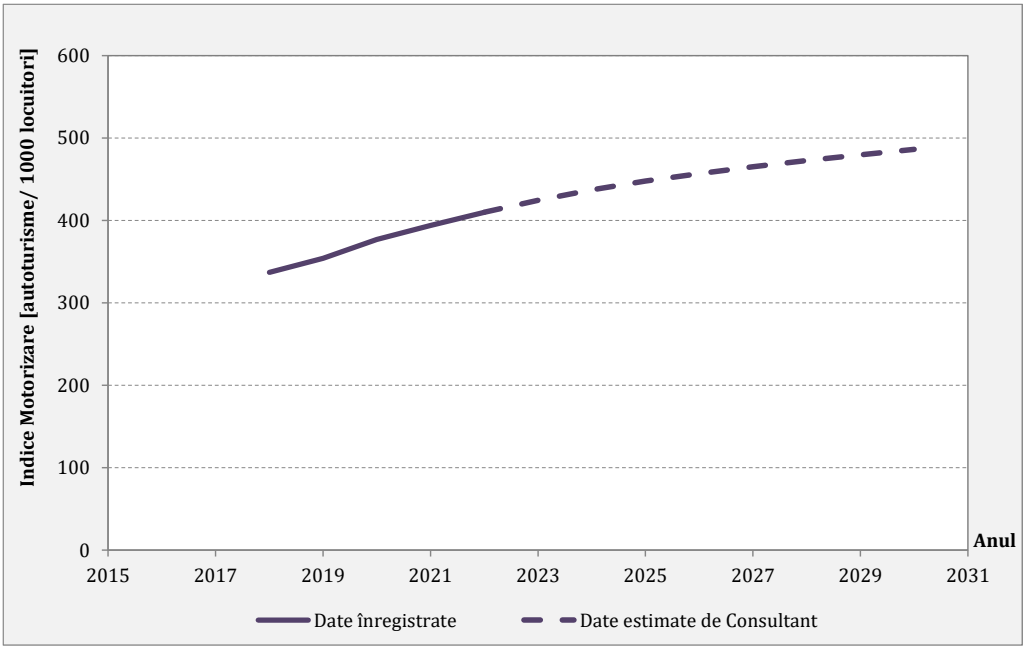


Figura 3.32. *Prognoza indicelui de motorizare – Oraşul Băile Govora.*

→ *Variaţia traficului la nivel naţional*

Plecând de la valorile măsurate în anul 2015, CNAIR – CESTRIN a realizat estimări ale coeficienţilor de evoluţie a traficului de pasageri şi mărfuri până la orizontul de prognoză 2045 (figura 3.33).

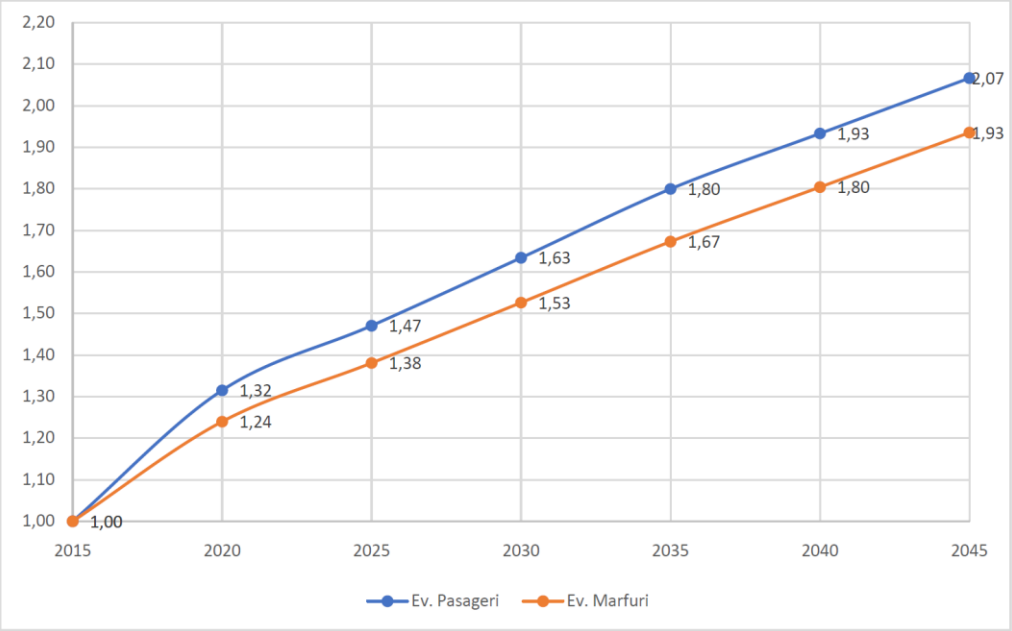


Figura 3.33. *Coeficienţii de variaţie a traficului. Sursa: CESTRIN 2018.*

CNAIR contorizează vehiculele care utilizează drumurile publice la interval de 5 ani. În cadrul acestui studiu, pentru estimarea nevoii de mobilitate viitoare s-au considerat coeficienţii de variaţie a traficului pentru perioada 2023-2030.

Luând în considerare prognoza indicatorilor socio-economici şi demografici descrişi anterior, a fost realizată prognoza cererii de transport pentru persoane şi mărfuri la nivelul anului 2030. Scenariul de mobilitate de referinţă specific perioadei de analiză 2023-2030, denumit în continuare scenariul *"A face minim*", evidenţiază rezultatul interacţiunii dintre cererea de transport prognozată şi reţeaua de transport de perspectivă care ia în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate (adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport, unde este cazul), proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală, după cum urmează:

- *Lucrări de întreţinere şi reparaţii străzi în Oraşul Băile Govora*

  Proiectul constă în realizarea de lucrări anuale de întreţinere şi reparaţii pentru infrastructra rutieră (plombări covoare asfaltice, turnare covoare asfaltice, întreţinere străzi nemodernizate), efectuate în perioada 2023-2030.

  Responsabil implementare: Oraşul Govora.

- *Staţii de reîncărcare pentru vehicule electrice în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea*

  Oraşul Govora are în implementare proiectul prin care va realiza montarea a 3 staţii reîncărcare pentru vehicule electrice în parcările publice din oraş. Finaţarea în valoare de 511.521,50 Lei este asigurată prin Programul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea

infrastructurii pentru vehicule de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: staţii de reîncărcare pentru vehicule electrice în localităţi.

Responsabil implementare: Oraşul Govora.

- *Drum TransRegio DX6 - Dr. Tr. Severin - Tg. Jiu - Rm. Vâlcea*

  Proiectul are ca obiectiv modernizarea sectoarelor DN 67 cuprinse între Drobeta Turnu Severin şi Râmnicu Vâlcea, cu lungimea de 185 km.

  Acesta se regăseşte în Planul Investiţional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 publicat de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii. Costurile estimate pentru realizarea investiţiei sunt de 118,2 milioane euro.

  Responsabil implementare: Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii.

Luând în calcul proiectul menţionat mai sus, au fost obţinute configuraţii ale fluxurilor de trafic pe ansamblul reţelei, la nivelul anului 2030, scenariul *"A face minim"(AFM)*. Fluxurile de trafic estimate pentru o zi medie anuală (MZA) şi pentru intervalul de vârf de trafic, exprimate în vehicule etalon sunt prezentate în figurile 3.34 şi 3.35. Implementarea proiectelor care compun scenariul *"A face minim"* va contribui la creşterea conectivităţii şi accesibilităţii teritoriului de analiză în raport cu reţeaua stradală majoră, dar în acelaşi timp va încuraja creşterea prestaţiei realizate cu mijloace de transport poluante, ceea ce semnifică îndepărtarea faţă de principiile mobilităţii durabile (tabelul 3.4). Potrivit estimărilor realizate, la nivelul întregii reţele analizate, pornind de la anul de bază 2023, în anul 2030 se va produce creşterea utilizării transportului privat cu 25,3%.

***Tabelul 3.4**. Evoluţia activităţii de transport, 2023-2030.*

Indicator	Scenariul de bază, 2023	Scenariul "A face minim" 2030
Utilizarea transportului privat [vehicule-km]	41.873	52.470
Utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta şi pietonal) [%]	47,0	42,8

Indicatorul „Utilizarea transportului privat" ţine seama atât de cererea de transport (număr de călătorii), cât şi de interacţiunea acesteia cu reţeaua de transport (lungimea călătoriilor, influenţată de condiţiile de desfăşurare a circulaţiei). Acesta reprezintă produsul dintre valoarea fluxului de trafic înregistrat pe un segment al reţelei şi lungimea segmentului respectiv. Analizând valorile indicatorilor din tabelul de mai sus se observă că realizarea numai a intervenţiilor angajate (scenariul *"A face minim"*) nu este suficientă pentru a contrabalansa creşterea prognozată a nevoilor de mobilitate. Realizarea Drumului TransRegio DX6 - Dr. Tr. Severin - Tg. Jiu - Rm. Vâlcea va conduce la creşterea traficului de tranzit şi a celui de penetraţie în relaţie cu Staţiunea Băile Govora.

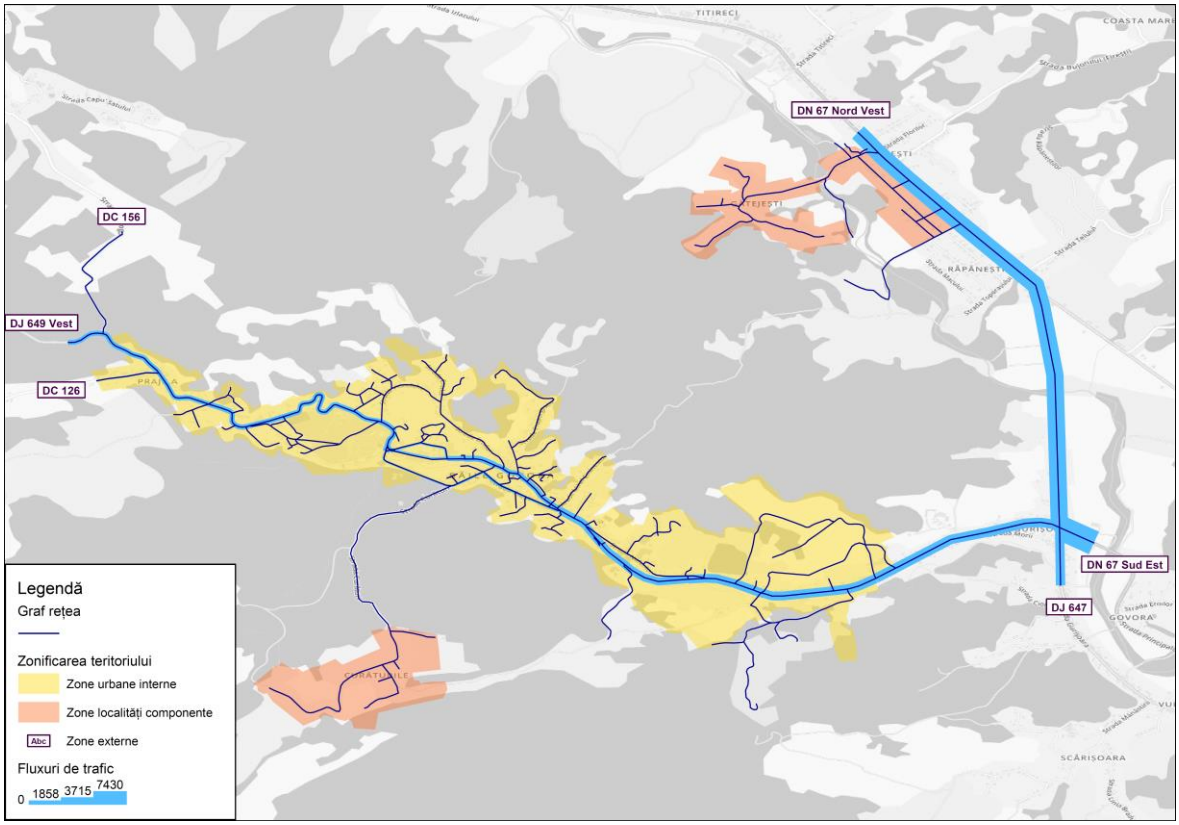


***Figura 3.34**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul AFM_MZA, 2030.*

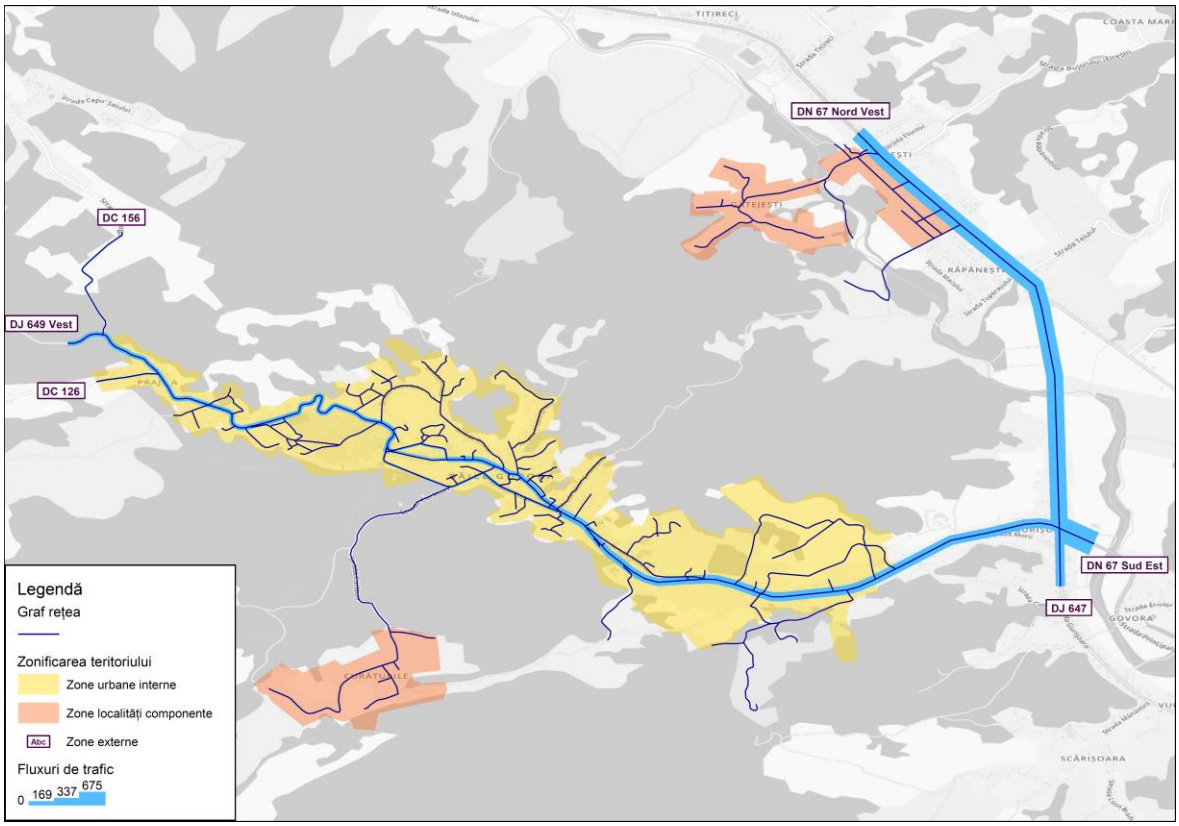


***Figura 3.35**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM_ ora de vârf de trafic, 2030.*

3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Dezvoltarea scenariilor de perspectivă va include schimbări ale reţelei de transport. Odată calibrat şi validat pentru anul de bază, modelul de transport reprezintă un instrument util în evaluarea impactului diferitelor modificări, atât la nivelul ofertei de transport, cât şi la nivelul cererii de transport.

Specificaţiile referitoare la acest capitol în *Anexa 6 a POR 2014-2020 Axa prioritară 3 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,* recomandă analiza simulărilor realizate în cadrul scenariului *"A nu face nimic"* (ANFN) 2030 care sunt caracterizate de cererea de transport prognozată după metodologia din Subcapitolul 3.6 şi oferta de transport aferentă anului de bază 2023, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare. Rezultatele simulării, reprezentând fluxurile de trafic, exprimate în vehicule etalon, la nivel de medie zilnică anuală şi la nivelul orei de vârf de trafic, sunt reprezentate în figurile 3.36 şi 3.37.

Problemele în zonele cu gâtuiri ale fluxurilor de trafic la nivelul orelor de vârf de trafic (pe arterele principale de circulaţie) se vor accentua.

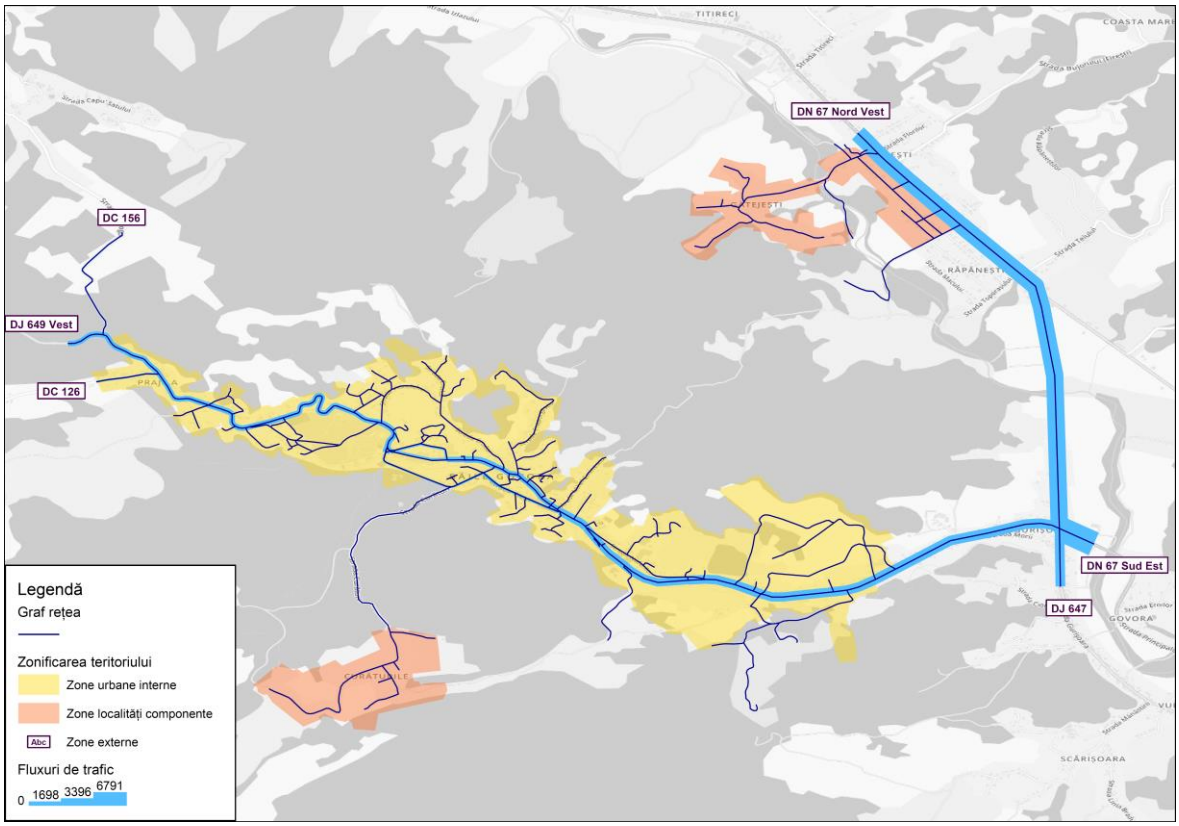


Figura 3.36*. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul ANFN_MZA, 2030.*

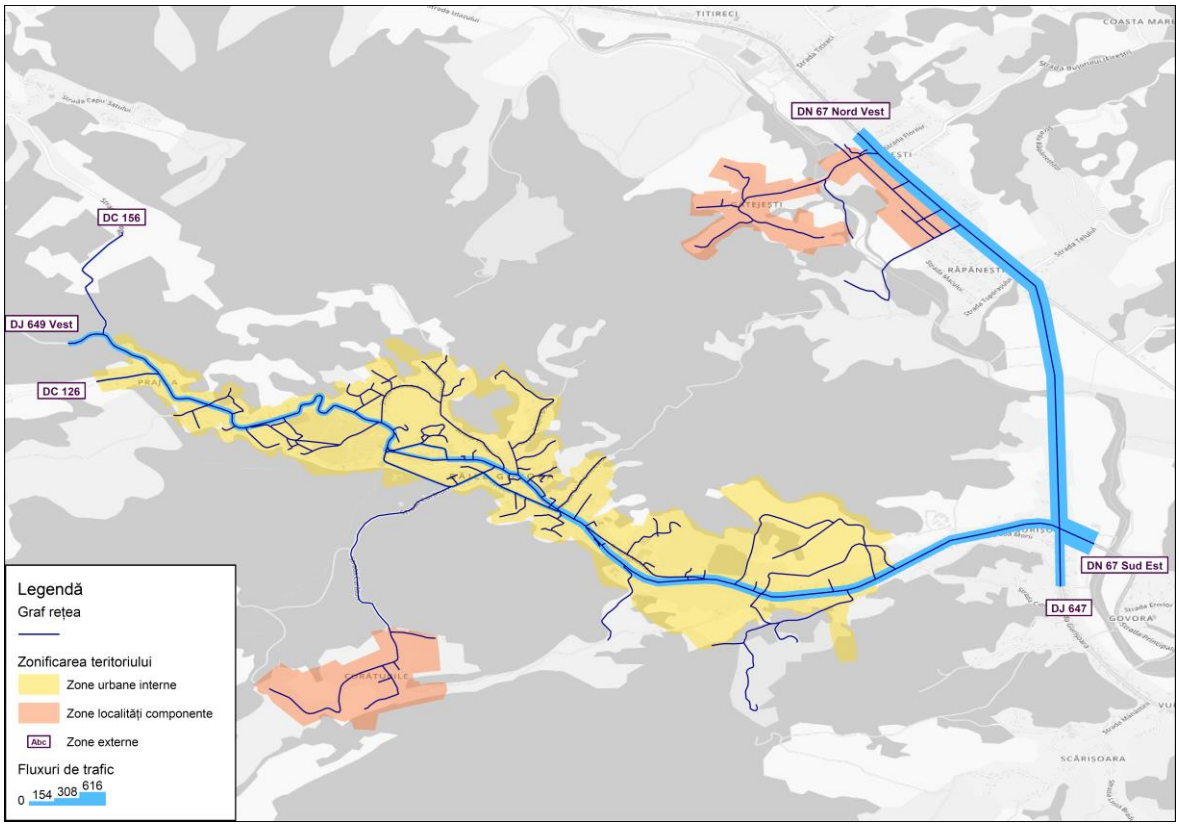


***Figura 3.37**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN_ ora de vârf de trafic, 2030.*

Menţinerea ofertei de transport la nivel local în starea actuală până în anul 2030, efectuând numai lucrări de întreţinere şi reparaţii străzi, va conduce la înregistrarea unui impact negativ major al transporturilor asupra mediului urban, comparativ cu celelalte situaţii analizate. Se va produce o creştere susţinută a utilizării autovehiculului personal pentru efectuarea deplasărilor zilnice, însoţită de reducerea vitezei medii de deplasare. Numărul mare al vehiculelor aflate în circulaţie, pe de o parte şi viteza redusă de deplasare, pe de altă parte, vor conduce la creşterea accentuată a emisiilor de noxe şi de CO_2 pentru care sectorul transporturilor este responsabil.

În urma simulărilor a rezultat că în acest scenariu de analiză, utilizarea autoturismelor va cunoaşte o creştere faţă de valoarea înregistrată în anul 2023 de 17% până în anul 2030, în timp ce transportul public şi cel pietonal vor pierde din utilizatori.

Sporirea prezenţei în trafic a autoturismelor va îngreuna desfăşurarea traficului inclusiv pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative asupra eficienţei economice (creşterea duratei de parcurs a mărfurilor între punctul de origine şi cel de destinaţie) şi asupra calităţii aerului (deplasarea cu viteză redusă şi opririle/ demarările succesive în cazul vehiculelor de marfă implică emisii ridicate de noxe şi de CO_2).

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂŢII

Ca urmare a creşterii continue în ultimele două decenii a numărului de autovehicule proprietate privată, tendinţa de evoluţie înregistrată la nivel global, care s-a manifestat şi în România prin creşterea indicelui de motorizare de la 63 de autovehicule / 1000 locuitori în 1991 la 357 de autovehicule / 1000 locuitori în anul 2022, astăzi în secolul XXI, ne confruntăm cu situaţia în care sectorul transporturilor este puternic responsabil pentru probleme de sănătate ale locuitorilor din mediul urban provocate de substanţele poluante existente în atmosferă, de zgomot şi accidente rutiere. Prin utilizarea intensivă a infrastructurilor, sectorul transporturilor este o componentă importantă a economiei şi un instrument care contribuie la dezvoltarea societăţii. Acest lucru apare cu precădere la nivelul economiei globale, în care oportunităţile economice sunt strâns legate de mobilitatea persoanelor, bunurilor şi informaţiilor.

Lipsa unei planificări cuprinzătoare a sistemelor de transport, care să ţină cont de elemente sociale, economice, de mediu şi culturale ale zonelor urbane, poate duce la întreruperi în ţesătura urbană a comunităţilor şi la consolidarea excluziunii sociale.

Măsura în care sistemul de transport asigură buna funcţionare a celor două elemente cu care se află în interacţiune este evaluată în etapa de analiză a situaţiei actuale şi de identificare a disfuncţionalităţilor. Rezultatele acestei etape stau la baza stabilirii într-un mod raţional şi transparent a obiectivelor privind evoluţia viitoare a mobilităţii. Criteriile cheie utilizate pentru caracterizarea situaţiei actuale sunt cele prin care se evaluează atingerea obiectivelor asumate de Comisia Europeană privind dezvoltarea durabilă a sistemului de transport. Aceste criterii care descriu calitatea vieţii în mediul urban sunt grupate în patru categorii principale:

- → Eficienţa economică (influenţată de manifestarea fenomenului de congestie).
- → Impactul asupra mediului:
  - *Emisii de substanţe poluante;*
  - *Zgomot;*
  - *Consum de energie; Emisii de CO_2;*
- → Nivelul de accesibilitate;

→ Siguranţa circulaţiei;

Evaluarea impactului pe care îl are activitatea de transport asupra societăţii este realizată prin intermediul unei serii de indicatori asociaţi acestor criterii, a căror cuantificare monetară în economie reprezintă costuri externe, suportate de societate în ansamblu. Valorile monetare ale acestor categorii de costuri externe sunt particulare fiecărui stat, fiind influenţate de disponibilitatea de plată a cetăţenilor faţă de serviciul care face obiectul analizei şi de produsul intern brut pe cap de locuitor.

În acest capitol este analizat impactul mobilităţii din arealul de studiu la nivelul anului de bază – 2023 şi la nivelul orizontului de prognoză 2030, ipoteza de evoluţie specifică scenariului "A face minim" (caracteristicile acestui scenariu în ceea ce priveşte atât cererea de transport, cât şi oferta de transport considerate sunt descrise în Capitolele 3 şi 5). Cele două situaţii analizate descriu situaţia mobilităţii în cazul în care nu sunt propuse intervenţii prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

4.1. Eficienţa economică

Eficienţa economică a activităţii de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare între diferite puncte de origine – destinaţie. La rândul său, această variabilă este influenţată de condiţiile de desfăşurare a circulaţiei, exprimate prin valoarea raportului dintre volumele de trafic care solicită un element al reţelei şi capacitatea de circulaţie a acestuia.

Fluxul de trafic reprezintă rezultatul interacţiunii dintre vehicule, conducătorii acestora şi infrastructura de transport (cale de rulare, sisteme de semnalizare, dispozitive de control al traficului). Traficul este caracterizat de trei variabile: *viteză, debit (volum)* şi *densitate.*

Diagramele fluxurilor de trafic reprezintă instrumentul care oferă informaţii cu privire la capacitatea necesară infrastructurilor rutiere sau la modificările care se produc din punct de vedere al desfăşurării circulaţiei atunci când se aplică noi reglementări de circulaţie la nivelul reţelei de transport analizate. Acestea exprimă relaţionările grafice dintre următoarele perechi de parametri:

- flux de trafic – densitate;
- viteză – interval de urmărire între vehicule;
- timp de parcurs – flux de trafic;
- flux de trafic – viteză.

Diagrama flux de trafic – viteză de deplasare oferă informaţii despre valoarea optimă a vitezei de deplasare, cea pentru care reţeaua de transport asigură înregistrarea debitului maxim de vehicule.

Creşterea fluxului de trafic atrage după sine creşterea densităţii traficului, concomitent cu reducerea vitezei de deplasare, generată de interacţiunea dintre vehicule. Capacitatea este atinsă atunci când se înregistrează valori ale vitezei de circulaţie sau ale densităţii traficului cărora le corespund valori maxime ale debitului de vehicule. Reprezentarea curbelor de variaţie ale perechilor de parametri menţionate mai sus se regăseşte în figura 4.1.

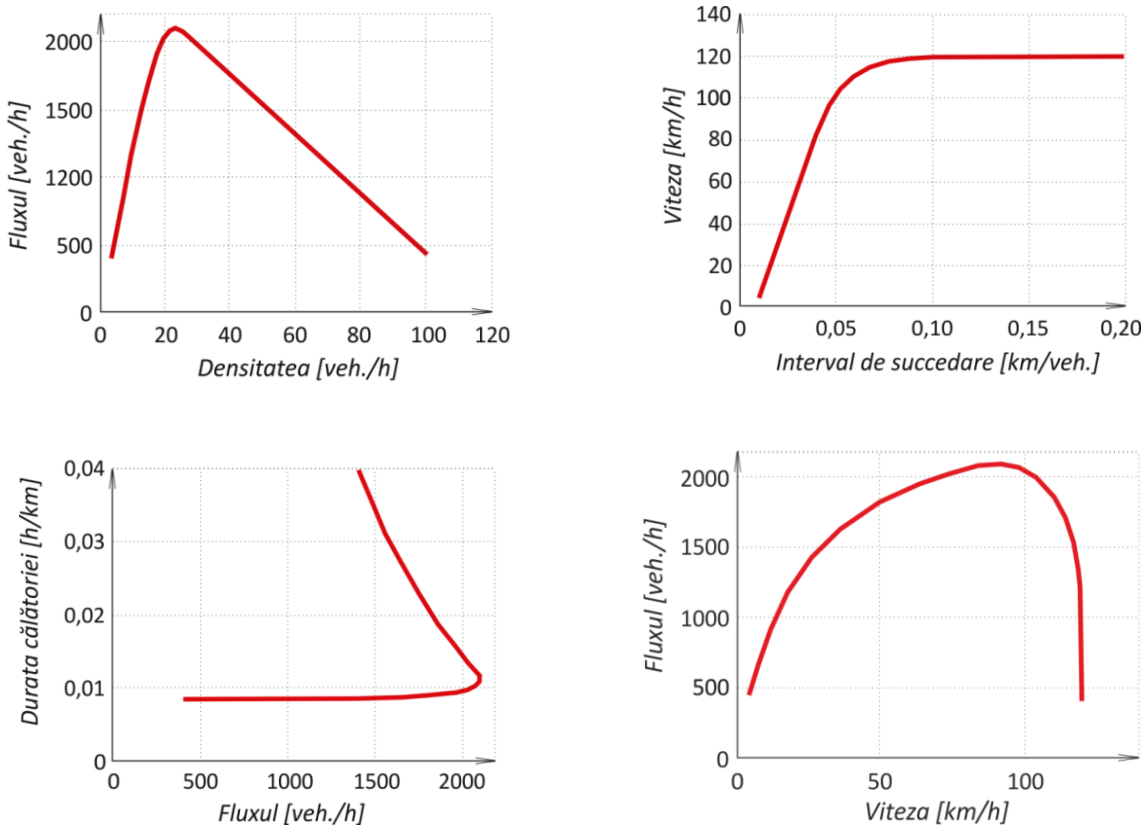


***Figura 4.1**. Diagramele fluxurilor de trafic.*

Gradul de utilizare a capacităţii se determină pe baza valorilor raportului dintre volumul de trafic (v) şi capacitatea disponibilă (c). În funcţie de aceste valori, în literatura de specialitate sunt stabilite cinci clase, aşa cum sunt prezentate în tabelul 4.1. În cazul în care volumul de trafic depăşeşte capacitatea disponibilă, se manifestă congestia, ale cărei costuri reprezintă costuri externe activităţii de transport.

Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din Cartea Albă a Transporturilor[1] precizează că la nivelul Uniunii Europene costurile anuale cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB.

[1] European Commission, Staff working paper IMPACT ASSESSMENT, *Accompanying document to the White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011.

***Tabelul 4.1**. Clasele privind gradul de utilizare a capacităţii de circulaţie.*

Condiţii de circulaţie	Raport Debit / Capacitate
Clasa 1	< 0,25
Clasa 2	0,25 <= v/c < 0,5
Clasa 3	0,5 <= v/c < 0,75
Clasa 4	0,75 <= v/c < 1
Clasa 5	v/c >= 1

Valorile medii ale costurilor cu congestia, la nivelul statelor membre EU28 în anul 2010 sunt prezentate în tabelul 4.2.

***Tabelul 4.2**. Costuri asociate congestiei la nivelul EU28, în anul 2010.*

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depăşită
Autoturism	Metropolitan	Autostradă	0,0	26,8	61,5
		Drumuri principale	0,9	141,3	181,3
		Alte drumuri	2,5	159,5	242,6
	Urban	Străzi principale	0,6	48,7	75,8
		Alte străzi	2,5	139,4	230,5
	Rural	Autostradă	0,0	13,4	30,8
		Drumuri principale	0,4	18,3	60,7
		Alte drumuri	0,2	42,0	139,2
Autovehicul uşor de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	50,9	116,9
		Drumuri principale	1,8	268,5	344,4
		Alte drumuri	4,7	303,0	460,9
	Urban	Străzi principale	1,2	92,5	144,1
		Alte străzi	4,7	264,9	438,0
	Rural	Autostradă	0,0	25,4	58,4
		Drumuri principale	0,8	34,8	115,3

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
		Alte drumuri	0,4	79,8	264,5
Autovehicul greu de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	77,6	178,4
		Drumuri principale	2,7	409,8	525,6
		Alte drumuri	7,2	462,5	703,5
	Urban	Străzi principale	1,8	141,1	219,9
		Alte străzi	7,2	404,4	668,6
	Rural	Autostradă	0,0	38,8	89,2
		Drumuri principale	1,2	53,1	176,0
		Alte drumuri	0,6	121,9	403,8
Autobuz	Metropolitan	Autostradă	0,0	66,9	153,8
		Drumuri principale	2,3	353,3	453,1
		Alte drumuri	6,2	398,7	606,4
	Urban	Străzi principale	1,6	121,7	189,6
		Alte străzi	6,2	348,6	576,3
	Rural	Autostradă	0,0	33,5	76,9
		Drumuri principale	1,0	45,8	151,7
		Alte drumuri	0,5	105,0	348,1

Rețeaua stradală a Orașului Băile Govora conține categoriile de infrastructură din tabelul de mai sus, specifice modurilor urban.

La nivelul rețelei se întâlnesc sectoare în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar (fie nu respectă indicațiile de parcare conform locurilor amenajate, fie sunt parcate în locuri neamenajate), fapt care reduce capacitatea de circulație (prin ocuparea părții carosabile sau prin manevrele realizate pentru parcarea vehiculelor) și generează probleme de siguranță a circulației (figura 4.2).




***Figura 4.2**. Situaţii de parcări neregulamentare cu consecinţe asupra reducerii capacităţii de circulaţie şi siguranţei rutiere.*

În tabelul 4.3 sunt determinate efectele economice (componenta de costuri) ale congestiei manifestate pentru întreaga reţea rutieră considerată în decursul unei zile medii din an, la nivelul celor două scenarii analizate. Pentru cuantificarea acestora, pe fiecare arc al reţelei stradale s-a determinat gradul de utilizare a capacităţii de circulaţie, care a fost încadrat în una din clasele menţionate în tabelul 4.1. Produsul dintre valorile costurilor cu congestia specifice fiecărei clase (tabelul 4.2) şi volumele de trafic pe categorii de vehicule înregistrate pe sectorul de infrastructură analizat (rezultat al modelului de transport) reprezintă costul cu congestia aferent fiecărui elementului de infrastructură.

Se observă că nivelul orizontului de prognoză considerat efectele pozitive aduse de implementarea proiectelor angajate nu compensează impactul negativ generat de creşterea cererii de transport, înregistrându-se creşterea costurilor generate de congestie în zona Oraşul Băile Govora. În anul 2030 valoarea acestui indicator este cu 24% mai mare decât valoarea specifică anului de bază 2023.

***Tabelul 4.3.** Costurile congestiei, MZA (valori medii zilnice anuale).*

Categorie de vehicule	Costuri generate de congestie [EUR]	
	Scenariul de bază, 2023	Scenariul "A face minim", 2030
Autoturisme	251	315
Autovehicule uşoare de marfă	54	65
Autovehicule grele de marfă	23	28
TOTAL [EUR]	329	408

Creştere costurilor de congestie în perioada 2023-2030 este generată atât de fluxurile de tranzit, în special autoturisme, cât şi de cele locale formate de asemenea din autoturisme, mod de transport care în lipsa unor intervenţii substanţiale în domeniul transportului

public va câştiga tot mai mulţi utilizatori. În anul 2030, transportul individual cu autoturismul constituie principala componentă generatoare de costuri cu congestia. Aceste costuri afectează în mod negativ eficienţa economică a sistemului de transport şi se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează eficienţa economică a sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *existenţa sectoarelor stradale suprapuse peste traseul drumului naţional şi al celui judeţean, pe care se înregistrează valori mari de trafic de tranzit şi număr crescut de accidente;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susţină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *ponderea ridicată a străzilor nemodernizate (aproximativ 30% din lungimea totală a reţelei);*
- *prezenţa autovehiculelor parcate neregulamentar pe partea carosabilă sau pe trotuare, care reduce capacitatea de circulaţie şi generează probleme de siguranţa circulaţiei;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susţină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *lipsa unei structuri adecvate pentru monitorizarea şi controlul eficient al traficului în timp real;*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulaţia bicicletelor, centre de închiriere biciclete).*

Sistemul de transport, prin componentele sale, infrastructură, tehnologii de operare şi mijloace de transport, este un sistem tehnic mare, a cărui eficienţă este dată de funcţionarea interdependentă a tuturor componentelor.

Având în vedere particularităţile privind eficienţa economică a sistemului de transport desprinse din analizele realizate mai sus, evaluarea impactului mobilităţii din punct de vedere al criteriului *Eficienţă economică* se va realiza prin prisma indicatorului:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an.

  Acest indicator înglobează efectele produse de funcţionarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile duratei medii a deplasării specifice anului de bază şi orizonturilor de prognoză analizate în scenariul “A face minim” sunt prezentate în tabelul 4.4.

Tabelul 4.4. *Indicator de eficienţă economică.*

Indicator	Scenariul de bază, 2023	Scenariul "A face minim", 2030
Durata medie a deplasării, min	5,9	6,5

4.2. Impactul asupra mediului

Efectele generate de desfăşurarea activităţilor de transport asupra mediului sunt diverse şi cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice şi consum de resurse neregenerabile.

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influenţează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcţionării. Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante conform Agenţiei Europene de Mediu, aşa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizaţia Naţiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Naţiunilor Unite (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe), linii directoare pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu *"Convenţia CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanţe lungi pentru a reducere gradul de acidificare, eutrofizare şi nivelul de ozon troposferic"*.

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (numărul de autovehicule înmatriculate, clasificate în funcţie de categoria naţională, capacitatea cilindrică, vechimea, masa maximă admisă şi carburantul utilizat) la nivelul Oraşului Băile Govora au fost obţinute de la Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administraţiei şi Internelor, cu sprijinul Oraşului Băile Govora.

În scopul utilizării în cadrul modelului de estimare a emisiilor provenite din traficul rutier, aceste date au fost prelucrate astfel încât să se obţină clasificarea tuturor autovehiculelor înmatriculate în funcţie de: combustibilul utilizat; capacitatea cilindrică; anul fabricaţiei; standardul de depoluare. În intervalul analizat, 2018-2022, parcul inventar de autovehicule înmatriculate în localitatea Băile Govora a avut o evoluţie pozitivă, valoarea înregistrată în anul 2022 fiind cu 13% mai mare faţă de cea corespunzătoare anului 2018. Distribuţia anuală a numărului de autovehicule în funcţie de combustibilul utilizat este prezentată în figura 4.3.

În intervalul analizat s-au înregistrat creşteri ale numărului de autovehicule alimentate cu motorină cu 28%, în timp ce numărul autovehiculelor alimentate cu benzină a scăzut cu 1%. În toată perioada analizată, în parcul de vehicule din Oraşul Băile Govora au fost înmatriculate 38 autovehicule cu propulsie hibridă şi 4 cu propulsie electrică.

Referitor la tipurile de vehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 1.198 vehicule înregistrate în anul 2022, 1.060 sunt autoturisme.

Numărul de vehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 162 vehicule) este prezentat în diagrama din figura 4.4.

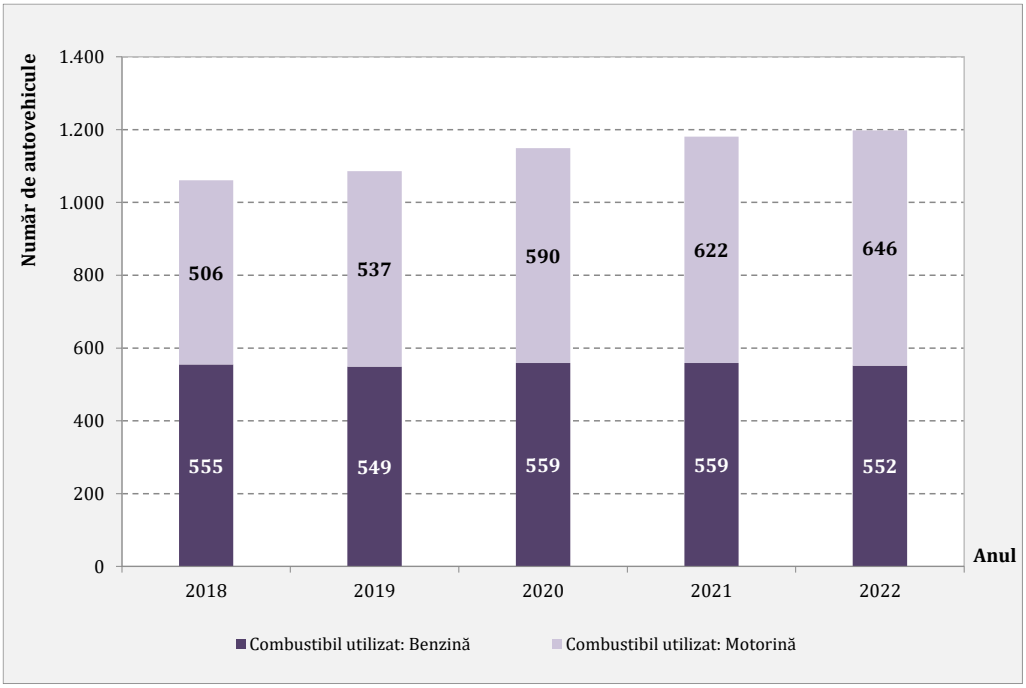


***Figura 4.3**. Situaţia parcului inventar de autovehicule în funcţie de combustibilul utilizat – Oraşul Băile Govora. Sursa datelor: Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor, Bucureşti.*

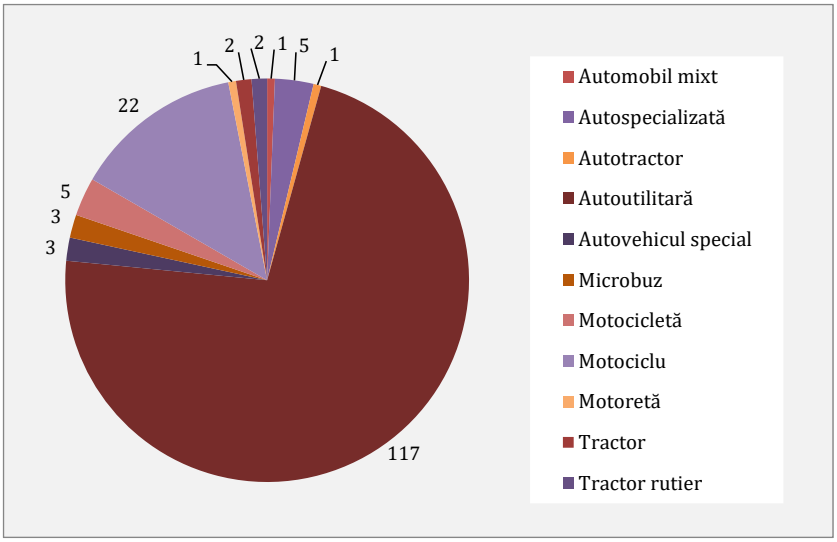


***Figura 4.4**. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2022 - Oraşul Băile Govora. Sursa datelor: Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor Bucureşti.*

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârşitul anului 2022, 80,3% aveau vechime de peste 11 ani, iar numai 9,7% de cel mult 6 ani. Reprezentarea numărului de autovehicule în funcţie de anul de fabricaţie este realizată în figura 4.5. Un parc cu vechime mare are o contribuţie negativă semnificativă asupra mediului.

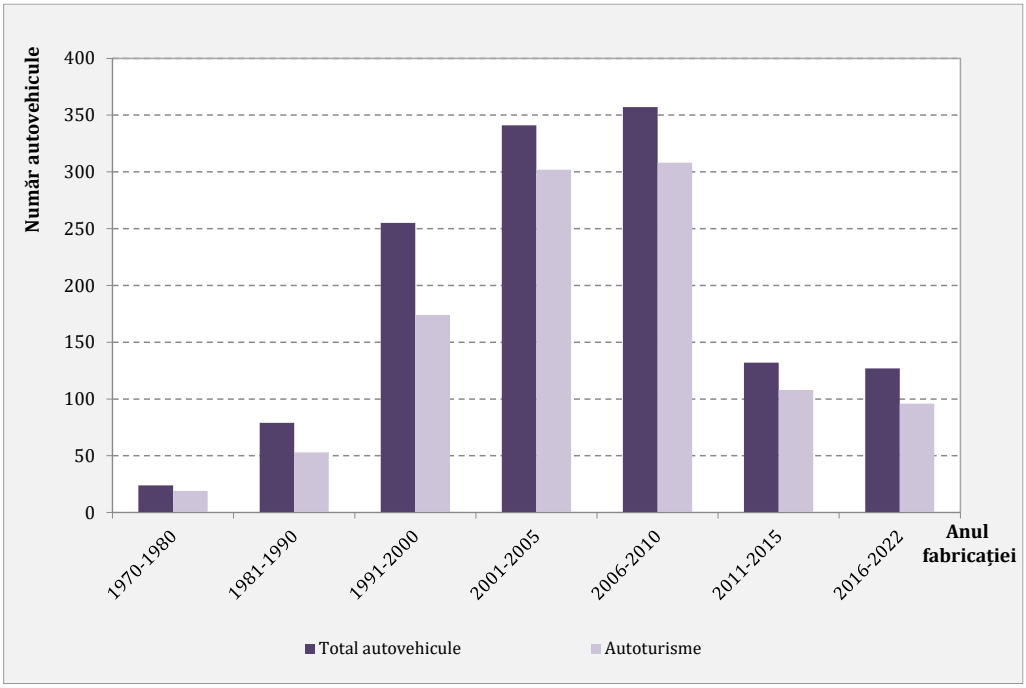


***Figura 4.5**. Situaţia parcului inventar de autovehicule în funcţie de vechime - Oraşul Băile Govora. Sursa datelor: Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor, Bucureşti.*

La nivel judeţean, date referitoare la structura parcului de autovehicule (categorii de vehicule, tip de combustibil, vechime) la nivelul anului 2022 au fost extrase din baza de date publicată de către Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administraţiei şi Internelor.

Din totalul celor 169.560 vehicule înregistrate în anul 2022, 129.570 sunt autoturisme.

Numărul de vehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 39.990 vehicule) este prezentat în diagrama din figura alăturată.

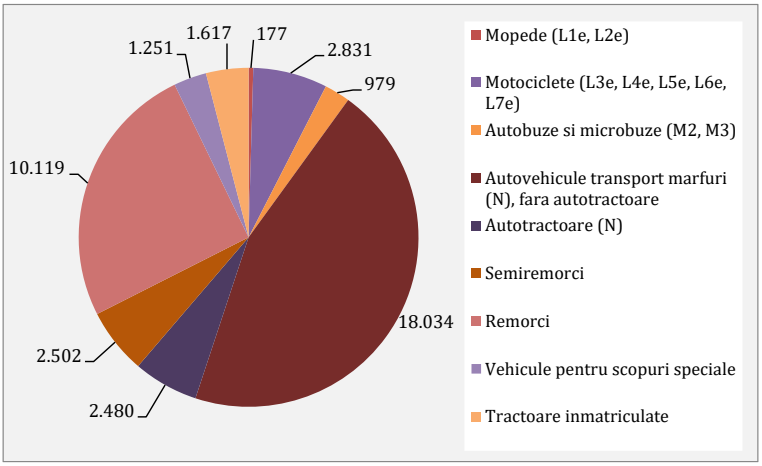


***Figura 4.6**. Vehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2022. Sursa datelor: Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor Bucureşti.*

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârşitul anului 2022, 85% aveau vechime de peste 10 ani, iar numai 6% de cel mult 5 ani. Reprezentarea numărului de vehicule în funcţie de anul de fabricaţie este realizată în figura 4.7.

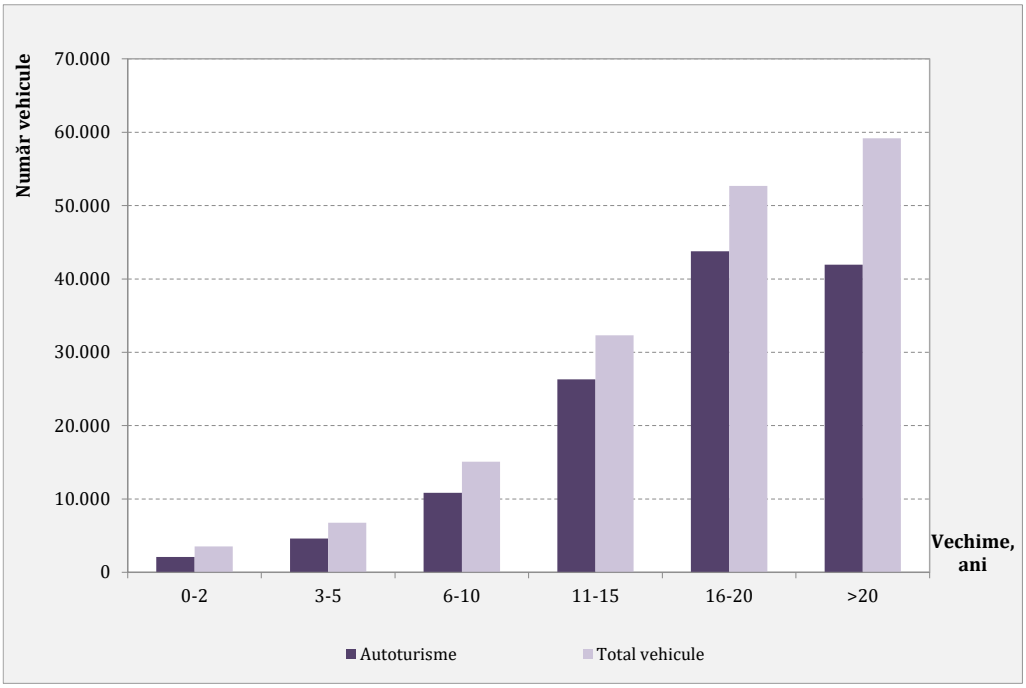


***Figura 4.7**. Structura parcului de vehicule din Judeţul Vâlcea în funcţie de anul de fabricaţie, 2022.*
Sursele datelor: Direcţia Regim Permise Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor Bucureşti.

Conform datelor publicate, autovehicule alimentate cu motorină reprezintă 59,8% din numărul total de autovehicule. În cazul autoturismelor, motorina reprezintă combustibilul utilizat pentru 54,8% din totalul mijloacelor de transport încadrate în această categorie.

4.2.1. Emisii de substanţe poluante

Calitatea aerului este un factor important în asigurarea dezvoltării durabile a unui oraş. Având în vedere că emisiile de substanţe poluante pot avea efecte negative atât asupra mediului, cât şi asupra sănătăţii populaţiei, care în mediul urban prezintă densitate ridicată, acestui aspect negativ al transporturilor trebuie să i se acorde o atenţie deosebită.

Potrivit unui raport al Agenţiei Europene de Mediu[2], substanţele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie şi ozonul. Totodată, monoxidul de carbon apare printre substanţele emise de vehicule. Potenţiale efecte ale acestor compuşi chimici sunt descrise pe scurt în continuare:

- NO_2: expunerea populaţiei la concentraţii ridicate de dioxid de azot poate duce la apariţia tusei şi a dificultăţilor în respiraţie. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii. De asemenea, a fost demonstrat faptul că în urma reacţiilor dintre NO_2 şi alte substanţe din

[2] European Environment Agency – EEA, Strategia AEM 2009–2013, *Programul de lucru multianual*, 2009.

atmosferă apar ploile acide, care au efecte negative asupra plantelor şi animalelor;

- $PM_{2.5}$ şi PM_{10}: dimensiunea acestor particule, de cel mult 2,5 µm, respectiv 10 µm, permite inhalarea lor de către om, existând posibilitatea de a ajunge în plămâni şi cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncţii respiratorii, moarte prematură;
- HC: hidrocarburile rezultă din combustia materiilor fosile (combustibili utilizaţi pentru autopropulsarea vehiculelor) sub formă gazoasă sau de particule. Aceste substanţe sunt cunoscute drept cancerigene pentru om;
- CO: monoxidul de carbon împiedică transportul oxigenului către organele vitale ale organismului. Expunerea la monoxid de carbon provoacă ameţeli, oboseală, dureri de cap şi amplifică efectele generate de afecţiunile cardiace. Inspirarea în concentraţii mari, este fatală.

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulaţie, variază în funcţie de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilidrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul şi structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată[3], care ţine seama de ecuaţiile de variaţie a cantităţilor de emisii, publicate de Agenţia Europeană de Mediu (*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook,* ediţia 2019).

Astfel, ţinând cont de particularităţile parcului de autovehicule şi de caracteristicile fluxurilor de trafic (categoriile vehiculelor din compunerea acestora, viteza medie de deplasare etc. – rezultate din modelul de transport) au fost calculate cantităţile de emisii la nivelul întregii reţele, într-o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2023, cât şi în scenariul "A face minim" - orizontul 2030.

Rezultate pentru fiecare factor de emisie analizat sunt prezentate în tabelul 4.5.

Tabelul 4.5. *Emisii de substanţe poluante, MZA.*

Factor de emisie	Cantitatea de emisii [kg]	
	Scenariul de bază, 2023	Scenariul „A face minim", 2030
NO_2	23,70	28,95
PM	0,99	1,22
HC	10,90	13,51
CO	93,60	115,43

[3] MITRAN Gabriela - *Modelarea poluării atmosferice asociată fluxurilor de autovehicule rutiere în mediul urban* - Teză de doctorat, Universitatea din Piteşti, 2012.

Se obţin creşteri semnificative ale emisiilor de substanţe poluante cuprinse între 22,2% (pentru oxizii de azot) şi 23,9% (pentru hidrocarburi). Segmentele populaţiei cele mai afectate de expunerea la aceste substanţe poluante sunt reprezentate de copii, vârstnici, persoane cu afecţiuni respiratorii şi cardiovasculare, persoane anemice.

Distribuţia spaţială a acestora este relaţionată intensităţii traficului (Capitolul 3). Sunt emise cantităţi ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, respectiv pe sectoarele stradale suprapuse peste traseul drumul naţional DN 67 şi pe traseul drumul judeţene DJ 649. De asemenea, impact ridicat asupra mediului prin prisma acestor indicatori se estimează şi pe artera care tranzitează zona centrală (Str. Tudor Vladimirescu).

4.2.2. Zgomot

În ultima perioadă, creşterea gradului de urbanizare şi a mobilităţii populaţiei, reprezintă factori care au contribuit semnificativ la creşterea nivelului de zgomot în mediul urban.

Nivelul de zgomot asociat sectorului transporturi reprezintă o problemă de mediu de importanţă tot mai mare. Expunerea oamenilor la zgomot nu este doar o dezutilitate în sensul că aceştia resimt un disconfort, ci contribuie la apariţia deficienţelor de sănătate, la reducerea productivităţii muncii şi la ineficienţa timpului alocat activităţilor de recreere.

Zgomotul se defineşte ca un sunet sau amestec de sunete, discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuiet, tunet etc. Zgomotul este un sunet nedorit şi neplăcut auzului. Este caracterizat de cele două însuşiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli [dB], şi frecvenţa, măsurată în hertzi [Hz]. Scara de măsură a intensităţii zgomotului este logaritmică. O conversaţie normală are circa 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deşi diferenţa dintre conversaţia normală şi strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

- *Costurile de stres:* zgomotul asociat transportului induce tulburări, rezultând costuri sociale şi economice, precum restricţii ale activităţilor recreaţionale şi de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconvenienţe fizice (dureri), etc;
- *Costurile de sănătate:* zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacţii de stres precum modificarea ritmului cardiac, creşterea tensiunii arteriale şi tulburări hormonale, creşterea riscului apariţiei de boli cardiovasculare şi reducerea calităţii somnului.

Impactul zgomotului produs de activitatea de transport este direct influenţat de următorii factori cheie:

- Perioada din zi în care se produce: tulburările cauzate de zgomot în timpul nopţii vor avea un impact mai mare faţă de cele din timpul zilei;
- Densitatea populaţiei din apropierea sursei de zgomot: schimbările nivelului de zgomot vor avea impact numai asupra celor care îl pot auzi;
- Nivelul zgomotului de fond din zona analizată.

În tabelul 4.6 sunt prezentate valorile costurilor cu zgomotul produs de diferite vehicule utilizate în transportul rutier şi feroviar de călători şi de mărfuri, valori specifice României, exprimate în [EuroCent/veh*km].

***Tabelul 4.6**. Valoarea monetară a costurilor de zgomot asociate sectorului transporturi pe uscat, Conform Master Planul General de Transport al României.*

Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/ Suburban	Rural
Rutier	Autoturism	Zi	0,35	0,05	0,005
		Noapte	0,63	0,10	0,01
	Motocicletă	Zi	0,70	0,11	0,01
		Noapte	1,27	0,20	0,02
	Autobuz	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul uşor de marfă	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul greu de marfă	Zi	3,20	0,50	0,06
		Noapte	5,83	0,91	0,10
Feroviar	Tren transport călători	Zi	10,78	9,40	1,17
		Noapte	35,56	15,68	1,96
	Tren transport marfă	Zi	19,12	18,26	2,28
		Noapte	78,00	30,87	3,85

Aplicând aceste valori asupra rezultatelor modelului de transport (structura şi volumele fluxurilor de trafic pe fiecare segment al reţelei considerate) aferent zonei de studiu la nivelul anului de bază – 2023 şi la nivelul orizontului de prognoză 2030, scenariul "A face minim", s-au obţinut efectele traficului actual zilnic din arealul de studiu asupra mediului generate de zgomot, exprimate în unităţi monetare [EUR] (tabelul 4.7).

Distribuţia spaţială a acestora este relaţionată intensităţii traficului (Capitolul 3). Sunt estimate intensităţi ridicate ale zgomotului pe sectoarele cu valori însemnate de trafic, reprezentând sectoarele stradale suprapuse peste traseul drumul naţional DN 67 şi pe traseul drumul judeţene DJ 649. De asemenea, impact ridicat asupra mediului prin prisma

acestor indicatori se estimează şi pe artera care tranzitează zona centrală (Str. Tudor Vladimirescu).

***Tabelul 4.7**. Efectele traficului mediu zilnic asupra mediului - zgomot.*

Categorie de vehicule	Costuri cu Poluarea fonică [EUR]	
	Scenariul de bază, 2023	Scenariul „A face minim", 2030
Autoturisme	23	28
Autovehicule uşoare de marfă	13	16
Autovehicule grele de marfă	7	8
Total	43	52

Creşterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2030 conduce la creşterea costurilor cu poluarea fonică la nivelul reţelei considerate cu 22,9%. Atât în anul de bază, cât şi în cel de prognoză autovehiculele de marfă reprezintă categoria de mijloace de transport cu impact major din punct de vedere al zgomotului, situându-se pe primul loc în clasamentul privind costurile cu poluarea fonică.

4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale omenirii în anii următori. Creşterea temperaturilor, topirea gheţarilor, secetele şi inundaţiile din ce în ce mai frecvente sunt toate semne că schimbările climatice se petrec cu adevărat. Riscurile pentru întreaga planetă şi pentru generaţiile viitoare sunt enorme, astfel că trebuie a se acţiona urgent.

Modelarea fenomenelor climatice şi a impactului economic al schimbărilor climatice reprezintă preocupări de interes major la nivel mondial. Problema centrală a evaluării impactului tuturor sectoarelor de activitate asupra schimbărilor climatice este cuantificarea realistă a preţului carbonului.

Efectele transporturilor care influenţează schimbările climatice şi încălzirea globală sunt, în principal, cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră, dintre care cel mai important este dioxidul de carbon (CO_2). Cantitatea de CO_2 deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulaţie variază în funcţie de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul şi structura fluxurilor de trafic.

Cantităţile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii reţele din zona Oraşului Băile Govora pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS[4] (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor, pentru o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2023, cât şi în scenariul "A face minim" 2030 sunt prezentate în tabelele 4.8 - 4.10.

Tabelul 4.8. *Emisii de GES, MZA.*

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES [kg]	
	Scenariul de bază 2023	Scenariul "A face minim", 2030
Autoturisme	4.910	5.178
Autovehicule uşoare de marfă	791	808
Autovehicule grele de marfă	835	1.011
Total	6536	6.998

Tabelul 4.9. *Emisii de GES, MZA, 2023.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	6.54							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	4.91	0.79	0.63	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023								
Date de intrare								
Anul evaluării	2023							
Anul de referinţă pentru datele de trafic								
Kilometri parcurşi de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurşi de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurşi de vehicule	41873	4541	1107	195				
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărţiţi kilometrii parcurşi de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	27.10	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărţirea numărului total de kilometri parcurşi de vehicule în funcţie de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	70%	70%	70%	70%	70%			
Suburbană	30%	30%	30%	30%	30%			
Rurală								
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

[4] JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) – Asistenţă comună pentru sprijinirea proiectelor în regiunile europene.

Tabelul 4.10. *Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face minim" 2030.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	7.00							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	5.18	0.81	0.76	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030								
Date de intrare								
Anul evaluării	2030							
Anul de referinţă pentru datele de trafic								
Kilometri parcurşi de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurşi de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurşi de vehicule	52470	5439	1340	237				
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărţiţi kilometrii parcurşi de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	27.10	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărţirea numărului total de kilometri parcurşi de vehicule în funcţie de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	70%	70%	70%	70%	70%			
Suburbană	30%	30%	30%	30%	30%			
Rurală								
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Din datele centralizate în tabelul de mai sus se observă ponderea deosebită a contribuţiei autoturismelor. La nivelul anului de bază autoturismele reprezintă categoria de autovehicule responsabilă pentru aproximativ 75% din totalul cantităţii de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi.

În ansamblu, analizând impactul mobilităţii actuale asupra mediului prin prisma emisiilor de substanţe poluante, a zgomotului şi a emisiilor de gaze cu efect de seră, se desprinde concluzia că autoturismele (reprezentate atât de fluxurile locale, cât şi de cele în tranzit) şi autovehicule de marfă (reprezentate în special de fluxurile de tranzit şi penetraţie) constituie categorii de autovehicule cu impact major asupra mediului.

În rezumat, principalele probleme pertinente, prioritizate, care determină creşterea impactului negativ al activităţii de transport asupra mediului (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Oraşul Băile Govora (care să funcţioneze în baza regulamentului CE 1370);*
- *lipsa unor reglementări privind logistica urbană;*
- *lipsa unei structuri adecvate pentru monitorizarea şi controlul eficient al traficului în timp real;*

- *lipsa unei politici de parcare, care să susţină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulaţia bicicletelor, centre de închiriere biciclete);*
- *absenţa infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).*

În continuare, pentru a evalua impactul asupra mediului, se vor cuantifica următorii indicatori:

- *Emisii de gaze poluante* - Cantitatea de emisii poluante asociate desfăşurării activităţii de transport, exprimată în [kg] – NO_2, PM, HC, CO;
- *Emisii gaze cu efect de seră* - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfăşurării activităţii de transport, exprimată în [tone].

Aceşti indicatori înglobează efectele asupra mediului produse de funcţionarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile emisiilor de gaze poluante şi cu efect de seră specifice anului de bază şi orizontului de prognoză analizat în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.11.

Tabelul 4.11. *Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.*

Indicator		Scenariul de bază 2023	Scenariul "A face minim", 2030
Emisii de gaze poluante, kg	NO2	23,70	28,95
	PM	0,99	1,22
	HC	10,90	13,51
	CO	93,60	115,43
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		6,54	7,00

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de reţea, cât şi de parametrii tehnici şi calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate şi de tehnologiile de exploatare (orarii de circulaţie, în special) în cazul transportului public

indiferent de aria geografică (locală, zonală, interzonală). În literatura de specialitate există o gamă variată de abordări ale accesibilităţii, dintre care poate fi menţionată[5]:

> *"Accesibilitatea se referă la posibilitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii şi activităţi pe care le au de întreprins, cu alte cuvinte atingerea scopului activităţilor de transport. Reprezintă o condiţie prealabilă pentru participarea cetăţenilor la dezvoltarea socio-economică la nivel local, regional, naţional".*

Fiecare deplasare se compune din câteva elemente care funcţionează sub forma unui lanţ, numit "lanţul mobilităţii" (figura 4.8). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanţului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

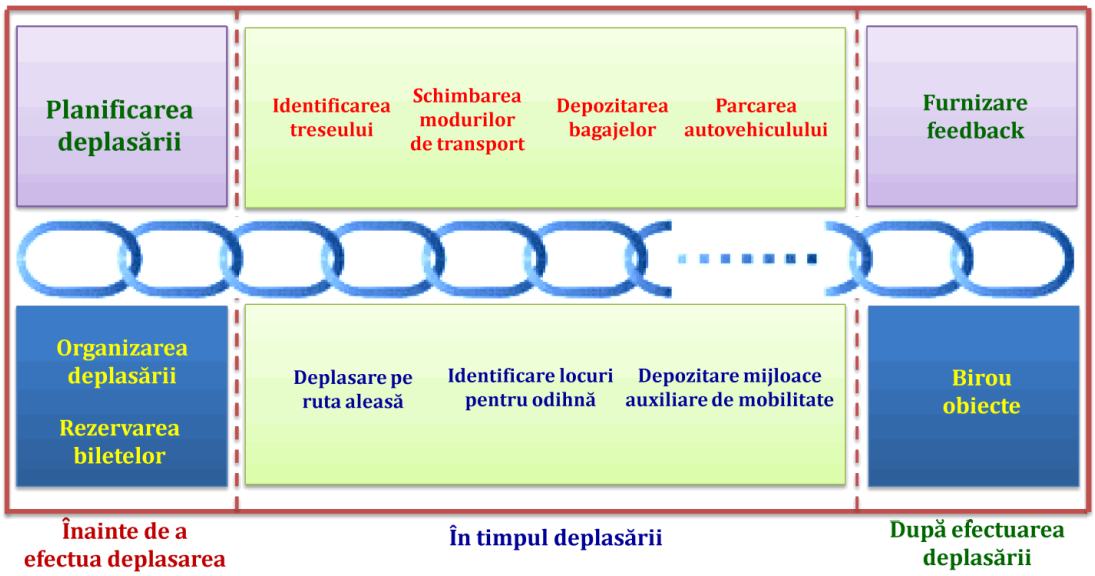


***Figura 4.8**. Lanţul mobilităţii[6].*

Accesibilitatea sistemului de transport influenţează semnificativ funcţionalitatea spaţiului public, prin intermediul valorilor parametrului prin care se exprimă durata de deplasare către/ de la obiective socio-economice. În acest sens, a fost analizată accesibilitatea zonei centrale, care prezintă interes foarte ridicat pentru cetăţeni, în raport cu durata medie de deplasare către acestea (în minute), la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2023 şi în scenariul "A face minim" – orizontul 2030.

Impactul scenariului "A face minim" (AFM) faţă de situaţia anului de bază a fost analizat prin intermediul variaţiilor relative ale accesibilităţii, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenţia zonele de trafic pentru care durata de deplasare faţă de un obiectiv analizat creşte sau scade ca urmare a implementării proiectelor

[5] European Commission, DG MOVE, *Study to support an impact assessment of the urban mobility package, Activity 3.1. Sustainable Urban Mobility Plan*, Final report, 2013.
[6] ISEMOA *(Improving seamless energy-efficient mobility chains for all)* Project Brochure, 2013.

agregate în scenariul "A face minim" faţă de situaţia de bază. Calculul variaţiilor relative s-a realizat cu relaţia:

Variaţia relativă = [(Val_AFM-Val_Baza)/Val_Baza]*100 [%]

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea următoarei zone:

→ ***Zona centrală*** – zona cu caracter socio-administrativ, parte a zonei de complexitate ridicată. La nivelul teritoriului sunt concentrate principalele obiective comerciale, care atrag fluxuri importante de pietoni şi vehicule. În interiorul zonei centrale este amplasată staţia de transport interjudeţean, obiectiv care atrage fluxuri de călători. Conectarea teritoriului la reţeaua stradală se realizează prin Str. Tudor Vladimirescu.

Zonele pentru care centrul oraşului prezintă accesibilitate scăzută sunt din satele componente, amplasate în partea de nord-est a teritoriului – Gătejeşti, respectiv sud – Curăturile (figura 4.9), în care îşi au reşedinţa aproximativ 17% din numărul total de locuitori. În cazul satului Gătejeşti, în lipsa unui drum de legătură direct, pentru deplasarea în zona centrală, lungimea minimă a parcursului este de 6,5 km (DN 67 – DJ 649), fiind necesară traversarea comunelor Buneşti şi Mihăeşti. În localitatea Prajila, accesibilitate redusă se înregistrează în zonele amplasate la extremităţi, de-a lungul DJ 649.

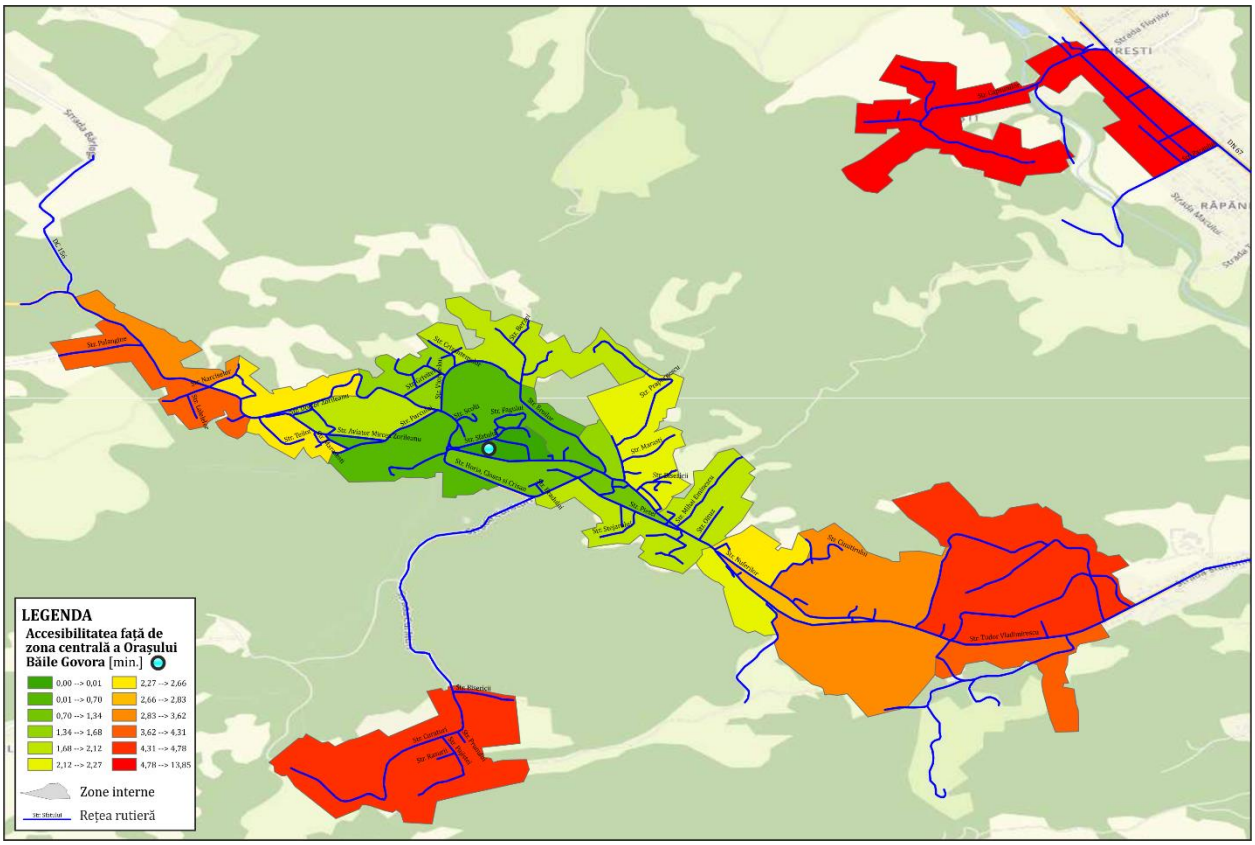


Figura 4.9*. Accesibilitatea către zona centrală în scenariul de bază 2023.*

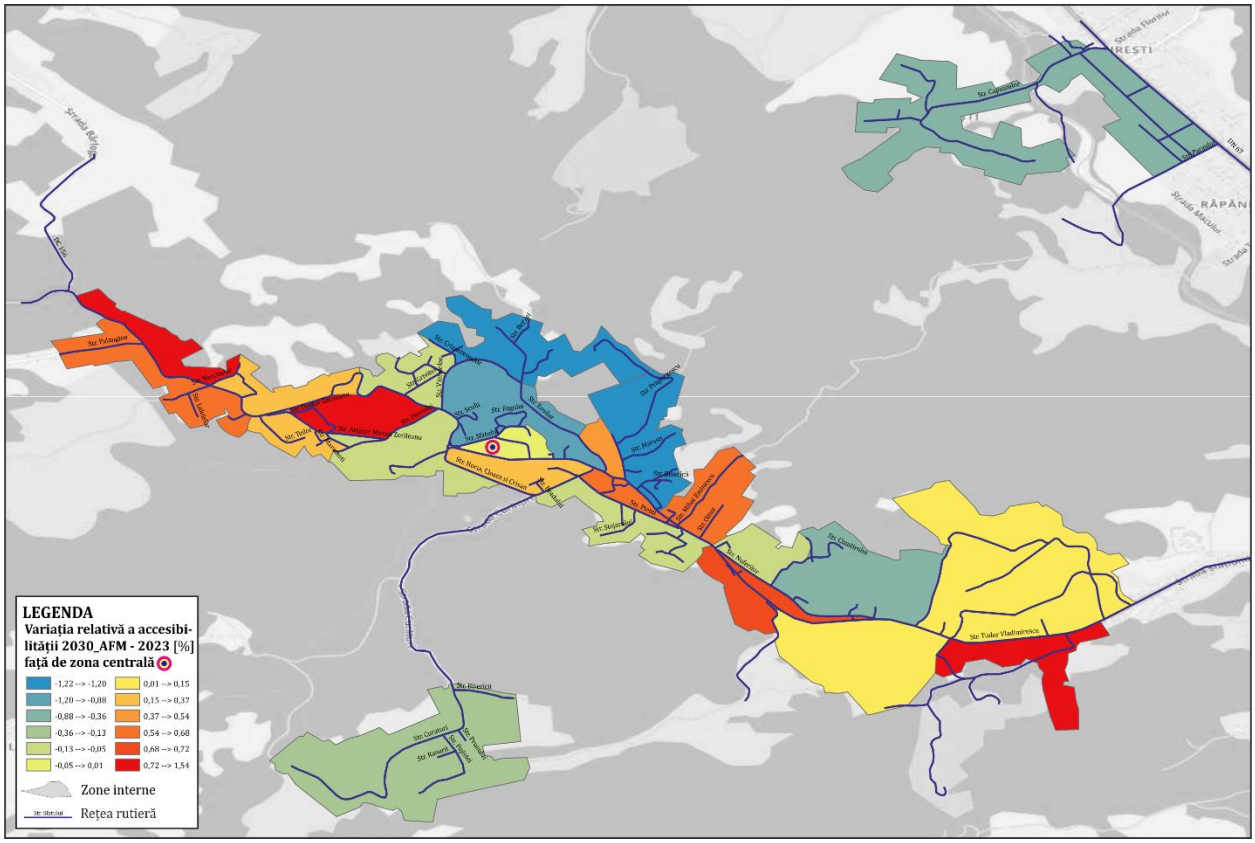


***Figura 4.10**. Variaţia relativă a accesibilităţii, scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2023, faţă de zona centrală.*

Din figura 4.10 se observă că în scenariul "A face minim" durata de deplasare faţă de zona centrală va creşte, în special faţă de zonele amplasate la extremităţile teritoriului, de-a lungul DJ 649. Pentru localitatea Gătejeşti se obţine o uşoară reducere a duratei de transport, ca urmare a modernizării infrastructurii, parte a proiectului *Drum TransRegio DX6 - Dr. Tr. Severin - Tg. Jiu - Rm. Vâlcea*, specific scenariul *"A face minim"*.

Zone nevralgice din punct de vedere al accesibilităţii sistemului global de transport public le reprezintă staţiile de transfer între modurile de transport public existente, intrajudeţean şi interjudeţean. Transferul între mijloacele de transport specifice acestor moduri trebuie să se realizeze facil, în condiţii de siguranţă şi securitate. O altă măsură a accesibilităţii sistemului de transport public este dată de facilităţile pentru persoanele cu mobilitate redusă pe care le prezintă infrastructura de transport şi vehiculele: peroane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranţă în vehicule pentru cărucioare, modul de amplasare a sistemelor de validare a biletelor astfel încât să poată fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare, atât vizuale, cât şi acustice. În situaţia actuală, sistemul de transport public prezintă deficienţe de accesibilitate. Mijloacele de transport care asigură serviciul de transport public judeţean şi infrastructura aferentă sistemului de transport public nu sunt prevăzute cu facilităţi care să permită accesul persoanelor cu dizabilităţi.

Pe lângă modurile de transport public şi privat, a căror accesibilitate a fost tratată mai sus, în mediul urban transportul pietonal reprezintă un mod de deplasare care se pretează pentru călătoriile pe distanţe scurte. În situaţia actuală, ghidarea utilizatorilor către acest mod de transport benefic pentru sănătate este deficitară, nefiind implementat un sistem de orientare a traseelor pietonale către obiective socio-economice din zona centrală şi cartiere.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează accesibilitatea sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *prezenţa redusă a spaţiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *existenţa problemelor privind accesibilitatea spaţiilor pietonale (borduri, alte obstacole);*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulaţia bicicletelor, centre de închiriere biciclete);*
- *prezenţa autovehiculelor parcate neregulamentar pe partea carosabilă sau pe trotuare, care reduce capacitatea de circulaţie şi generează probleme de siguranţa circulaţiei;*
- *lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Oraşul Băile Govora (care să funcţioneze în baza regulamentului CE 1370);*
- *lipsa unui terminal de transport intermodal modern.*

Având în vedere particularităţile accesibilităţii sistemului de transport, pentru evaluarea impactului mobilităţii din acest punct de vedere se vor utiliza următorii indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute;*
- *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporţia vehiculelor de transport public dotate cu facilităţi pentru persoanele cu mobilitate redusă.*

Valorile duratei medie a deplasării specifice anului de bază şi orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.12.

Tabelul 4.12. *Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.*

Indicator	Scenariul de bază, 2023	Scenariul "A face minim", 2030
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	4,0	4,3
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	0,0	0,0

4.4. Siguranţă

În ciuda eforturilor care s-au făcut la nivel european în ultimii ani, concretizate cu reducerea numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere produse în mediul urban, în aceste tragedii în anul 2021, la nivelul statelor EU-27 şi-au pierdut viaţa 19.900 persoane[7]. Datele statistice cu privire la acest subiect, situează România pe locul 1 în funcţie de valoarea raportului dintre numărul de morţi înregistraţi la 1 milion de locuitori. Valoarea acestui raport asociată României este de 92, în condiţiile în care nivelul mediu la nivelul statelor membre este de 45, iar valoarea minimă corespunzătoare Suediei este de 20 (figura 4.11).

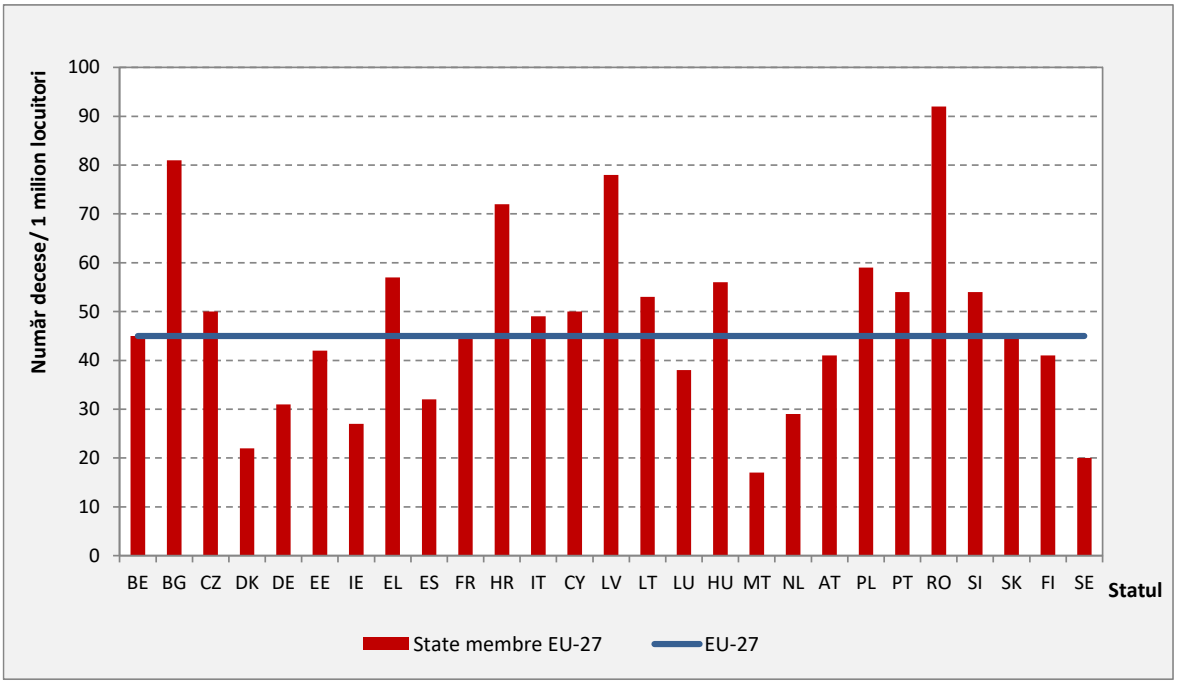


***Figura 4.11**. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 27, anul 2021.*

Un alt motiv de îngrijorare privind siguranţa circulaţiei în oraşele din România este faptul că 65% din numărul total de accidente rutiere soldate cu morţi au loc în mediul urban, situaţie care de asemenea ne situează pe loc fruntaş în clasamentul european.

Revenind la principiul care guvernează PMUD *"Planificare pentru oameni!"*, caracterizarea situaţiei existente la nivelul anului 2021 privind siguranţa locuitorilor oraşelor din România indică faptul că din totalul celor 1.779 persoane care şi-au pierdut viaţa în accidente rutiere, 583 sunt pietoni.

[7]https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO_annual_report_20220509.pdf

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurile asociate acestora, percepute drept costuri externe activităţii de transport. Principalele componente ale costurilor cu accidentele sunt costurile serviciilor medicale, costurile asociate pagubelor materiale produse, costurile generate de pierderea / reducerea capacităţii de muncă. Valoarea acestor costuri nu depinde numai de gravitatea accidentului, ci şi de sistemul de asigurări care activează în domeniu şi de disponibilitatea de plată a cetăţenilor pentru siguranţă, fapt care atrage după sine diferenţe semnificative ale costurilor cu accidentele în funcţie de ţara în care sunt produse. În tabelul 4.13 sunt prezentate valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcţie de gravitatea acestora.

***Tabelul 4.13**. Valoarea monetară costurilor cu accidentele, România.*

Gravitatea accidentului	Costuri [Euro]	
	Master Planul de Transport pentru România, 2014	Update of theHandbook on ExternalCosts of Transport, 2014
Pierderea vieţii	635.972	1.048.000
Rănire gravă	87.963	136.000
Rănire uşoară	7.114	10.400

Valorile acestor categorii de costuri estimate pentru fiecare stat membru EU28, la nivelul anului 2010 sunt reprezentate grafic în figurile 4.12 - 4.14.

Analizând datele reprezentate în graficele de mai jos se poate observa că pentru toate cele trei categorii în care sunt încadrate accidentele în funcţie de gravitate, costurile estimate pentru România sunt situate la limita inferioară a plajei de valori specifice statelor membre EU28.

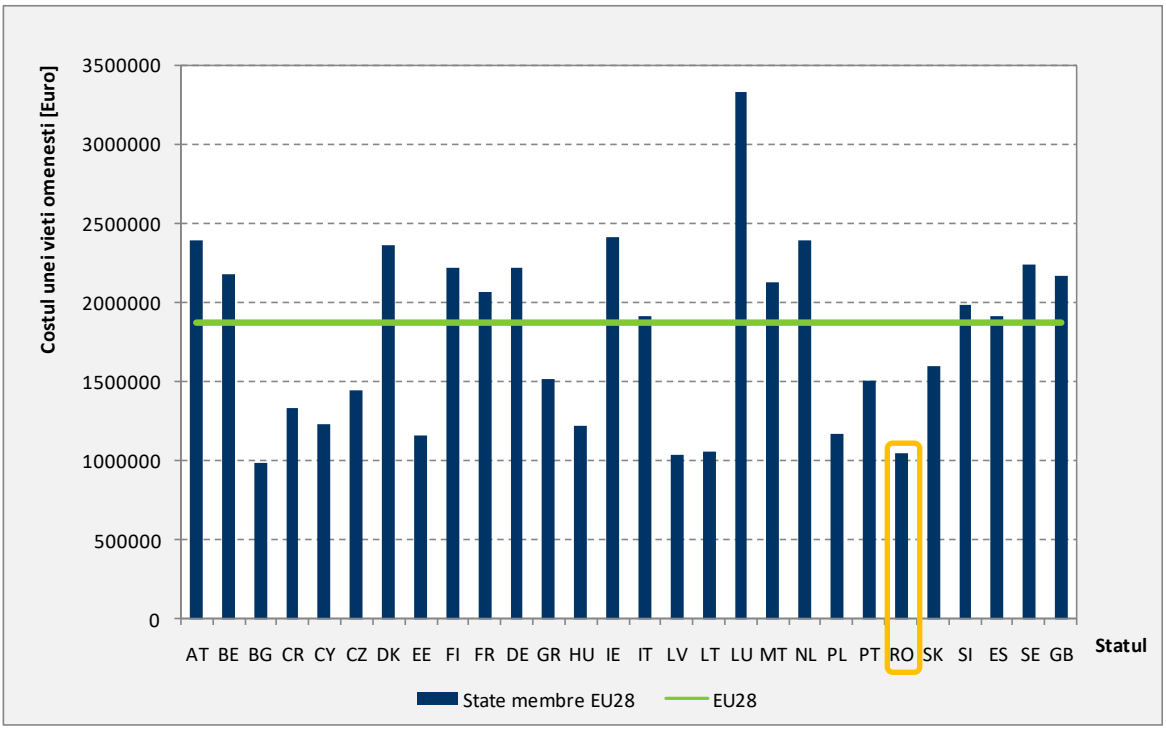


***Figura 4.12**. Costul echivalent pierderii unei vieţi omeneşti, statele membre EU 28, anul 2010.*

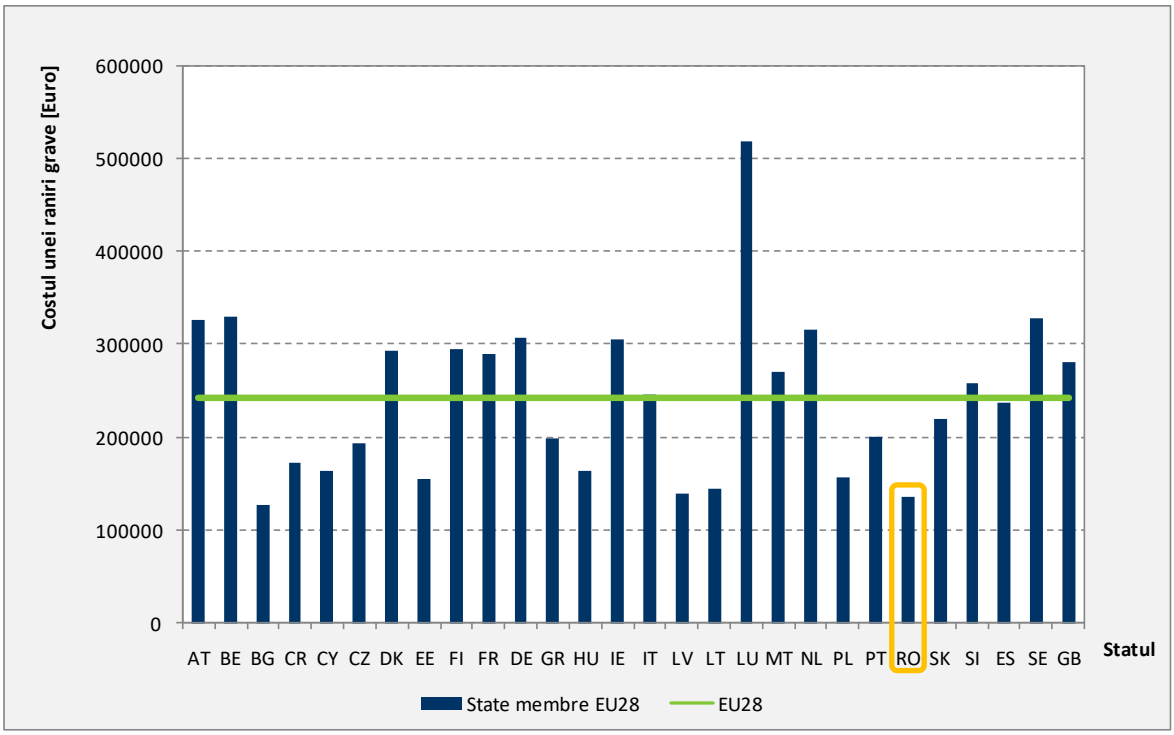


***Figura 4.13**. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.*

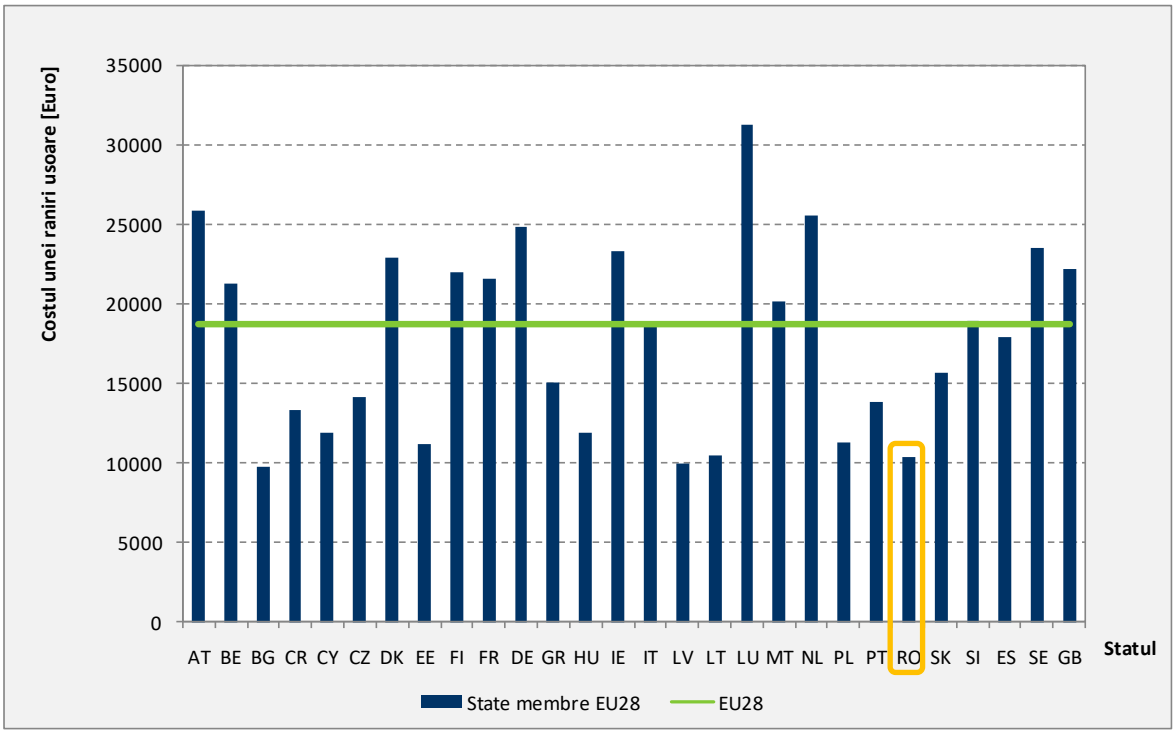


***Figura 4.14**. Costul echivalent unei răniri uşoare, statele membre EU 28, anul 2010.*

Conform datelor furnizate de Poliţia Oraşului Băile Govora, în această localitate în perioada 2018-2022 au fost înregistrate 5 accidente, în care au fost rănite 8 persoane şi 3 persoane

au decedat ca urmare a implicării în accidente de circulaţie. Variaţia numărului total de accidente şi a victimelor acestora în perioada 2018-2022 este prezentată în tabelul 4.14

***Tabelul 4.14**. Accidente înregistrate în Oraşul Băile Govora, în perioada 2018-2022.*

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morţi	Răniţi grav	Răniţi uşor
2018	1	1	0	0	1
2019	2	8	3	5	0
2020	1	1	0	1	0
2021	1	1	0	0	1
2022	-	-	-	-	-

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.13) pentru numărul de victime înregistrate în fiecare categorie (morţi, răniţi grav, răniţi uşor) au fost calculate costurile cu accidentele în care au fost implicate victime la nivelul reţelei rutiere a Oraşului Băile Govora în perioada 2018-2022. Aceste costuri se ridică la peste 2,4 mil Euro (tabelul 4.15).

***Tabelul 4.15**. Costul cu accidentele, Oraşul Băile Govora, 2018-2022.*

	Morţi	Răniţi grav	Răniţi uşor	Total
Numărul de victime	3	6	2	11
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul în perioada 2018-2022 [EUR]	1.907.916	527.778	14.228	2.449.922

Conform informaţiilor analizate nivelul reţelei stradale atera cu grad ridicat de incidenţă a accidentelor este Str. Tudor Vladimirescu.

Problema de fond în ceea ce priveşte incidenţa accidentelor este intensitatea traficului şi interacţiunea dintre fluxurile de autovehicule şi cele de pietoni. Această problemă este amplificată de modul de operare, care în situaţia actuală, prezintă deficienţe din punct de vedere al organizării circulaţiei printr-un sistem integrat de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule şi pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creşterii traficului în situaţia prognozată în scenariul *"A face minim"*, ţinând seama de faptul că prin intervenţiile angajate nu se regăsesc proiecte care să conducă la reducerea traficului auto.

La nivel local, Poliţia Oraşului Băile Govora reprezintă structura organizaţională cu atribuţii în colectarea şi raportarea datelor accidentelor de circulaţie.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează siguranţa sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *existenţa problemelor de siguranţa circulaţiei asociate modului de transport alternativ cu bicicleta, principala cauză de producere a accidentelor fiind "abateri biciclişti";*
- *prezenţa autovehiculelor parcate neregulamentar pe partea carosabilă sau pe trotuare, care reduce capacitatea de circulaţie şi generează probleme de siguranţa circulaţiei;*
- *ponderea ridicată a străzilor nemodernizate (aproximativ 30% din lungimea totală a reţelei);*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susţină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală.*

Urmărind cele prezentate mai sus, pentru evaluarea impactului mobilităţii din punct de vedere al siguranţei circulaţiei se va utiliza indicatorul:

- *Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul reţelei.*

Acest indicator înglobează efectele produse de funcţionarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile intensităţii traficului specifice anului de bază şi orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.16.

Tabelul 4.16. *Indicator - evaluare siguranţă.*

Indicator	Scenariul de bază, 2023	Scenariul "A face minim", 2030
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	41.873	52.470

4.5. Calitatea vieţii

În literatura de specialitate[8], relaţionarea mobilităţii cu aspecte ale calităţii vieţii este realizată prin evaluarea impactului activităţii de transport asupra mediului (poluare chimică, fonică, consum de energie, gaze cu efect de seră), a accesibilităţii teritoriului şi a serviciilor de transport, a siguranţei cetăţenilor (în special componenta de siguranţă a

[8] *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.

circulaţiei) şi a eficienţei economice. Toate aceste aspecte ale mobilităţii din Oraşul Băile Govora au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilităţii, dominată de utilizarea autoturismului, cu următoarele consecinţe:

- *alocare majoră a spaţiului stradal pentru circulaţia şi staţionarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spaţiului urban, pentru pietoni, biciclişti, amenajări peisagistice, artă urbană, activităţi în aer liber;*
- *infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată şi ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);*
- *degradarea peisajului urban;*
- *degradarea ambianţei urbane ca urmare a zgomotului, vibraţiilor, poluării, semnalelor luminoase.*

Recent, la nivelul Oraşului Băile Govora au fost realizate intervenţii notabile asupra sistemului de transport prin modernizarea infrastructurii stradale şi amenajarea de noi locuri de parcare. Toate proiectele realizate conduc la creşterea calităţii vieţii în mediul urban, efectele manifestându-se gradual, acestea fiind în interacţine cu alte intervenţii necesare şi cu capacitatea de adaptare a cetăţenilor. Un exemplu în acest sens este prezentat în figurile de mai jos, în care este evidenţiată îmbunătăţirea calităţii spaţiului public aferent străzii Mihai Eminescu.



***Figura 4.15**. Amenajare Str. Mihai Eminescu – 2012. Sursa: Google Maps, 2023.*



***Figura 4.16**. Amenajare Str. Mihai Eminescu – 2023.*

În scopul reducerii gradului de utilizare a autovehiculor la nivel local, pe perioada sezonului estival a fost introdus transportul în comun operat cu un trenuleț rutier, al cărui traseu deservește principalele obiective turistice (figura 4.17)



***Figura 4.17**. Stație terminus trenuleț turistic.*

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în secţiunile referitoare la parcări şi la spaţiul urban (Capitolul 2). În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează calitatea vieţii în Oraşul Băile Govora, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *prezenţa redusă a spaţiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulaţia bicicletelor, centre de închiriere biciclete);*
- *prezenţa autovehiculelor parcate neregulamentar pe partea carosabilă sau pe trotuare, care reduce capacitatea de circulaţie şi generează probleme de siguranţa circulaţiei;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susţină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală.*
- *nivelul ridicat de zgomot în zonele riverane arterelor majore de circulaţii, fiind afectate în aceeaşi măsură şi zone cu caracter profund rezidenţial;*
- *existenţa problemelor de siguranţa circulaţiei asociate modului de transport alternativ cu bicicleta, principala cauză de producere a accidentelor fiind "abateri biciclişti";*
- *lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Oraşul Băile Govora (care să funcţioneze în baza regulamentului CE 1370);*
- *lipsa unui terminal de transport intermodal modern;*

Din analizele asupra problemelor identificate în acest domeniu, precum şi din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4, în care au fost tratate subiecte care influenţează calitatea vieţii în mediul urban, reiese că transportul individual cu autoturismul afectează negativ în cea mai mare măsură calitatea vieţii. Efectele produse de utilizarea acestuia pentru deplasările din mediul urban, precum emisii de noxe, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră, etc. acţionează asupra sănătăţii populaţiei, criteriu fundamental în caracterizarea nivelului atins de calitatea vieţii.

Aşadar, o imagine complexă asupra calităţii vieţii cetăţenilor poate fi creată prin prisma indicatorului care exprimă ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta şi pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. În situaţia anului de bază aceste moduri de transport cumulează o pondere de 47% din totalul deplasărilor zilnice.

Pentru îmbunătăţirea calităţii vieţii sunt necesare măsuri complementare celor implementate de curând, care să contracareze disfuncţiile menţionate în capitolele anterioare, având ca scop principal orientarea către mijloace de transport prietenoase cu mediu. În primul rând se impune dezvoltarea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta şi pietonal, concomitent cu operaţionalizarea serviciului de transport public local deservit cu autovehicule ecologice.

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a oraşului are un efect major asupra nevoilor de transport şi comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât şi al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraş performant, un factor cu importanţă semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică şi a calităţii mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.

Oraşul Băile Govora 2030: sistem de transport accesibil pentru locuitori şi turişti, sigur şi durabil, care contribuie la atingerea unui nivel ridicat al calităţii vieţii.

Viziunea de dezvoltare a sistemului de transport şi mobilitate din Oraşul Băile Govora la orizontul anului 2030 va urmări ca acesta să fie caracterizat de următoarele atribute esenţiale:

- ✓ *Sistemul de transport şi mobilitate va fi viabil, durabil şi accesibil;*
- ✓ *Sistemul de transport şi mobilitate va sprijini dezvoltarea şi economia locală;*
- ✓ *Sistemul de transport şi mobilitate nu va afecta sănătatea locuitorilor din Oraşul Băile Govora;*
- ✓ *Sistemul de transport şi mobilitate va conduce la creşterea gradului de siguranţă a locuitorilor Oraşului Băile Govora;*

- ✓ *Sistemul de transport şi mobilitate va contribui la îmbunătăţirea calităţii vieţii locuitorilor Oraşului Băile Govora.*

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a transporturilor şi mobilităţii din Oraşul Băile Govora s-a avut în vedere înscrierea în liniile directoare recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

> *"Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea şi să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în acelaşi timp o utilizare mai eficientă a resurselor.*
>
> *În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puţină şi mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă şi să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului şi asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul şi ecosistemele."*

Obiectivele strategice din domeniul mobilităţii care contribuie la atingerea viziunii sunt: *Accesibilitate şi conectivitate, Eficienţă economică, Siguranţă şi securitate, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă, Calitatea vieţii*.

Accesibilitatea reprezintă uşurinţa cu care oamenii sau bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinaţie utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatării sistemului. Modul în care oraşele facilitează accesul prin formele lor urbane şi sistemele de transport disponibile, prezintă impact direct asupra dezvoltării urbane şi bunăstării populaţiei, componente prin care se descrie calitatea vieţii. Prin acest obiectiv strategic, se urmăreşte ca sistemul de transport din Oraşul Băile Govora să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.

Eficienţa economică se referă la sprijinul sistemului de transport în desfăşurarea activităţilor economice, cu impact pe termen lung prin generarea de venituri şi locuri de muncă în Oraşul Băile Govora. Funcţionarea sistemului de transport, astfel încât să se asigure parametrii de eficacitate, eficienţă şi calitate a deplasărilor persoanelor şi bunurilor către/ de la unităţile economice constituie unul dintre pilonii dezvoltării durabile.

Siguranţa reprezintă noţiunea inversă vulnerabilităţii participanţilor la trafic la implicare în accidente de circulaţie (soldate cu răniri sau pierderi de vieţii omeneşti, respectiv pagube materiale). Prin Cadrul de politică al UE privind siguranţa rutieră 2021-2030 - Următorii paşi în direcţia „Viziunii zero" publicat recent, Uniunea Europenă şi-a reafirmat ambiţiosul obiectiv pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese până în 2050 („Viziunea zero"). Suplimentar, s-a stabilit obiectivul de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030, faţă de nivelul de referinţă din 2020. Atingerea acestor ţinte asumate la nivelul statelor membre este posibilă prin transpunerea obiectivelor la nivel local şi cuantificarea rezultatelor.

Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă se referă la desfăşurarea activităţii de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul Oraşului Băile Govora şi impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecţia mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociaţi (emisii de substanţe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile şi implicit la creşterea calităţii vieţii.

Calitatea vieţii se referă la calitatea mediului urban, coroborată cu aspecte privind accesibilitatea teritoriului şi a serviciilor de transport, siguranţa cetăţenilor, calitatea aerului, eficienţa economică a serviciilor de transport.

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acesteia şi a obiectivelor asociate în domeniul mobilităţii atât la scara localităţii, cât şi la nivelul periurban (prin raportare la relaţiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acţiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcţioneze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât şi navetiştii) către moduri de transport prietenoase cu mediul – pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Această viziune a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul *"A face minim*", aşa cum au fost descrise în subcapitolul 3.6. Costurile de realizare a proiectelor angajate nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD. Anvelopa bugetară estimată ca fiind disponibilă pentru finanţarea PMUD al Oraşului Băile Govora este determinată eliminând aceste costuri.

Proiectele angajate definesc scenariul de referinţă *"A face minim"* la nivelul orizontului de analiză 2030, constituind aspectele de diferenţiere a acestui scenariu comparativ cu scenariul *"A nu face nimic"*, în care este analizată situaţia viitoare (la aceleaşi orizont de timp), care cuprinde doar sistemul de transport existent la nivelul anului de bază 2023 (şi nicio altă infrastructură nouă sau modificări în tehnologiile de operare), dar care include o creştere prognozată a cererii de transport în raport cu evoluţiile socio-economice şi demografice.

Intervenţiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului *"A face ceva"* 2030. Acest scenariu surprinde situaţia viitoare, care cuprinde scenariul *"A face minim"*, plus un pachet de proiecte şi măsuri definite de elaborator (figura 5.1).

** Scenariul ANFN – Scenariul "A nu face nimic" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.7)*
Scenariul AFM – Scenariul "A face minim" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.6)
Scenariul AFC – Scenariul "A face ceva" (descriere în Etapa II, Capitolul 2)

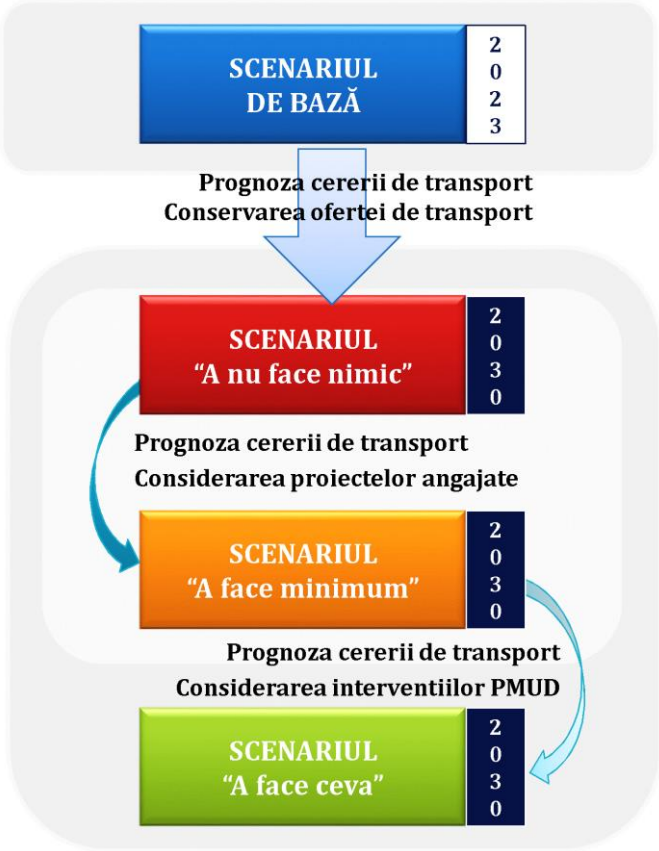


***Figura 5.1**. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Oraşului Băile Govora*.*

Conform specificaţiilor din *Anexa 6 - Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă* a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 3 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile publicat în cadrul POR 2014-2020, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ *"A face ceva"* este necesară pentru localităţile de rang I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional - Secţiunea a IV-a Reţeaua de localităţi*, Oraşul Băile Govora nu este municipiu de rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilităţii propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu *"A face ceva".*

În tabelul de mai jos este realizată o descriere a fiecăruia dintre scenariile analizate, împreună cu proiectele aferente.

***Tabelul 5.1.** Descrierea scenariilor.*

Scenariul "A face minim" - AFM	
Descriere	Scenariul de mobilitate de referinţă "A face minim" este specific perioadei de analiză la orizontul anului 2030. În cadrul acestuia este evidenţiat rezultatul interacţiunii dintre cererea de transport prognozată şi reţeaua de transport de perspectivă. Sunt considerate ca fiind finalizate proiecte angajate, adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport - unde este cazul (proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală).

Proiecte specifice	- *Lucrări de întreținere și reparații străzi în Orașul Băile Govora* - *Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în orașul Băile Govora, județul Vâlcea* - *Drum TransRegio DX6 -Dr. Tr. Severin - Tg. Jiu - Rm. Vâlcea*
Scenariul "A nu face nimic" - ANFN	
Descriere	În cadrul acestui scenariu este considerată cererea de transport prognozată la orizontul 2030, în timp ce oferta de transport rămâne cea aferentă anului de bază 2023, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.
Proiecte specifice	În acest scenariu nu sunt considerate proiecte - nu se aduc modificări față de situația anului de bază.
Scenariul "A face ceva" – AFC	
Descriere	Acest scenariu cuprinde intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice stabilite: Accesibilitate și conectivitate, Eficiență economică, Siguranță și Securitate, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Calitatea vieții. Scenariul "A face ceva" surprinde situația viitoare, cuprinzând proiectele scenariului "A face minim", plus pachetul de proiecte și măsuri definite și descrise în portofoliul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Băile Govora. Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".
Proiecte specifice	- *Modernizare/ Reabilitare străzi și trotuare, inclusiv realizarea de noi legături cu localitățile componente* - *Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului* - *Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice* - *Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public, inclusiv pentru transportul elevilor* - *Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing* - *Construire/ modernizare stații de transport public* - *Amenajare terminal de transport public* - *Construire autobază pentru mijloacele de transport public* - *Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes* - *Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public* - *Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public* - *Reglementare logistică de aprovizionare* - *Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Băile Govora* - *Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale* - *Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)* - *Modernizare piste pentru biciclete în Orașul Băile Govora*

	- *Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente* - *Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hinţa* - *Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)* - *Amenajare parcări pentru biciclete* - *Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)* - *Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate* - *Plan local de acţiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private* - *Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilităţi publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului* - *Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat* - *Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)* - *Sistem inteligent integrat de management urban în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea* - *Dezvoltare sistem de management al traficului* - *Realizare aplicaţie informatică care să ofere informaţii în timp real cu privire la problemele de trafic* - *Realizare parcări colective* - *Amenajare parcări tip Park&Ride* - *Elaborare politică şi regulament de parcare la nivel urban* - *Dezvoltare aplicaţie mobilă pentru gestiunea parcărilor în Oraşul Băile Govora* - *Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile* - *Elaborare şi implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice* - *Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul PR 2021-2027, P4* - *Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanţilor la trafic (şoferi, pietoni, biciclişti, utilizatori de mopede)* - *Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora* - *Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători*

5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acţiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

→ Analiza situaţiei actuale şi identificarea disfuncţionalităţilor

Caracterizarea mobilităţii actuale cu referire la contextul socio-economic şi demografic, reţeaua stradală, transportul public, transportul de marfă, mijloacele alternative de mobilitate, managementul traficului, zonele cu nivel ridicat de complexitate şi evaluarea impactului actual al mobilităţii, au fost tratate în Capitolele 2 - 4.

→ Stabilirea viziunii de evoluţie a mobilităţii

În anul 2030 Oraşul Băile Govora va avea: sistem de transport accesibil pentru locuitori şi turişti, sigur şi durabil, care contribuie la atingerea unui nivel ridicat al calităţii vieţii.

→ Stabilirea obiectivelor

Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilităţii: *Accesibilitate şi conectivitate, Eficienţă economică, Siguranţă şi securitate, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă, Calitatea vieţii.*

→ Identificarea temelor de mobilitate pentru care se propun intervenţii

Pornind de la analiza situaţiei actuale, pentru orientarea către o mobilitate durabilă, se propun intervenţii încadrate în tematicile abordate în caracterizarea situaţiei actuale, respectiv: intervenţii majore asupra reţelei stradale, transport public, transport de marfă, mijloace alternative de mobilitate, managementul traficului, zone cu nivel ridicat de complexitate, structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare, aspecte instituţionale.

→ Identificarea de măsuri/acţiuni de intervenţie care să contribuie la atingerea obiectivelor

Lista cuprinzătoare a intervenţiilor (măsuri şi proiecte) este dezvoltată pe baza analizei problemelor (evidenţiate în urma prelucrării datelor primare, a elaborării modelului de transport) şi a aspectelor stategice privind evoluţia mobilităţii la nivelul teritoriului de studiu. Acestea sunt proiecte majore de infrastructură, dar şi proiecte sau măsuri de natură organizaţională şi instituţională.

→ Prioritizarea intervenţiilor propuse

Prioritizarea proiectelor propuse este realizată pe baza unei analize multicriteriale.

Analiza multicriterială permite luarea unei decizii în funcţie de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiză diferite şi pot avea unităţi de măsură diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura şi combina diferitele evaluări care trebuie să fie luate în considerare în procesul de luare a deciziilor, atunci când avem de ales între mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecăreia dintre acestea condiţionează în mare măsură decizia finală. Din punct de vedere metodologic, analiza multicriterială porneşte de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice şi identificarea criteriilor necesare în analiză. O a doua fază constă în standardizarea valorilor fiecărui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate în analiză să poată fi comparate şi ierarhizate în funcţie de importanţa pe care o prezintă pentru obiectivul principal al studiului.

În cadrul PMUD al Oraşului Băile Govora au fost identificate 8 criterii principale de care se ţine seama în evaluarea atingerii obiective strategice ale planului. În tabelul de mai jos este realizată o scurtă descriere a indicatorilor asociaţi criteriilor care urmează să fie utilizate în analiză. Metodologia aplicată permite combinarea tuturor celor 8 indicatori care constituie criteriile, făcând posibilă stabilirea unui scor final pentru fiecare proiect, pe baza acestuia fiind apoi definit nivelul de prioritate.

Tabelul 5.2. *Criterii de analiză multicriterială utilizate.*

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate şi conectivitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic considerate la subcapitolul 4.3, la nivel de MZA. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C2		Accesibilitatea sistemului de transport public	Exprimă accesibilitatea componentelor sistemului de transport public. Se defineşte ca proporţia elementelor (vehicule de transport public dotate cu facilităţi pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilităţi de informare în vehicule şi în staţii, facilităţi de achiziţie a legitimaţiilor de călătorie). Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentaţii referitoare la autovehicule de transport public.	Creşterea valorilor
C3	Eficienţa economică	Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la nivel de MZA, pentru întregulul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C4		Valoare investiţie	Reprezintă valoarea monetară estimată pentru realizarea proiectului, exprimată în [Euro]. Sursele de cuantificare: documentaţii tehnico-economice aferente proiectelor (în cazul în care există), estimări ale consultantului pe baza consultării pieţei.	Costuri cât mai reduse pentru investiţie
C5	Siguranţă	Intensitatea traficului	Dat fiind faptul că incidenţa apariţiei accidentelor rutiere este, în general, proporţională cu intensitatea traficului, indicatorul se exprimă prin totalul zilnic de [vehicule-km] înregistrate la nivelul reţelei. Se va considera traficul la nivel de MZA.	Reducerea valorilor
C6	Protejarea mediului şi dezvoltarea durabilă	Emisiile de gaze poluante	Reprezintă cantitatea de emisii poluante estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [kg] la nivelul unei zile medii din an (MZA). Se vor considera următorii factori de emisie: NO_x, PM, HC, CO, fiecăruia alocându-i-se câte o pondere egală în cadrul criteriului.	Reducerea valorilor
C7		Emisiile de gaze cu efect de seră	Reprezintă cantitatea de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [tone] - CO_2.	Reducerea valorilor
C8	Calitatea vieţii	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	Reprezintă proporţia deplasarilor realizate cu modurile de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta şi pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. Se exprimă în [%].	Creşterea valorilor

Estimarea valorilor acestor indicatori are la bază simulările efectuate cu ajutorul modelului de transport validat (unde este cazul) şi/ sau experienţa consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii similare, precum şi din consultarea studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Valorile efective estimate sunt încadrate în 6 clase, notate de la 0 la 5, obţinându-se matricea de performanţă.

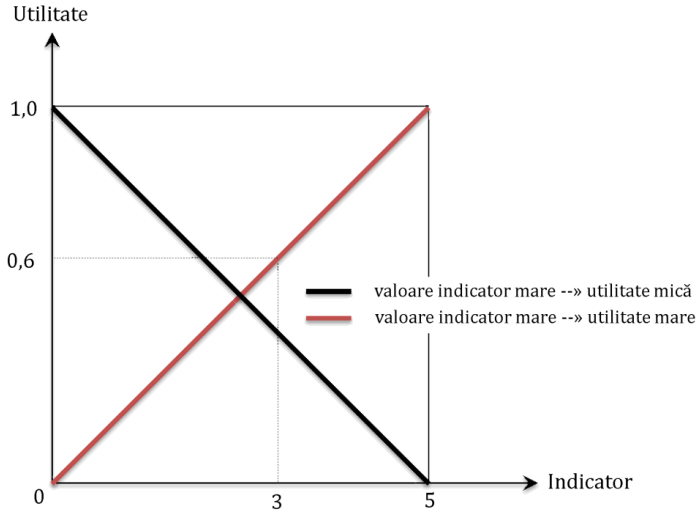


Figura 5.2. *Reprezentarea grafică a funcţiei de utilitate.*

Pentru stabilirea utilităţii asigurată de indicatorii analizaţi, se consideră că utilitatea este proporţională cu valorile consecinţelor, deci pentru estimarea utilităţilor intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcţie cu valori cuprinse în intervalul [0, 1] (figura 5.2).

În procesul de stabilire a importanţei fiecărui criteriu s-a ţinut cont de faptul că prin implementarea planului se urmăreşte orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Oraşului Băile Govora. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Tabelul 5.3. *Ponderile alocate criteriilor de analiză.*

Criteriu	**C1**	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**	**C7**	**C8**
Pondere criteriu	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	10 %	10 %	20 %
Obiectiv strategic	**Accesibilitate**		**Eficienţă economică**		**Siguranţă**	**Protejarea mediului**		**Calitatea vieţii**
Pondere obiectiv	20 %		20 %		20 %	20 %		20 %

Prin aplicarea acestei metodologii, punctajul maxim pe care poate să îl atingă un proiect este 1. Proiectele care vor obţine punctaj mai mic de 0,10 vor fi eliminate din lista care va defini portofoliul de proiecte al PMUD Băile Govora.

Definitivarea listei finale a intervenţiilor (măsuri şi proiecte) propuse, se va realiza ţinând cont şi de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul Oraşului Băile Govora până în anul 2030, luând în considerare următoarele componente:

→ Fonduri UE – PR Sud Vest Oltenia 2021-2027, Axa prioritară care vizează reducerea de CO_2, mobilitatea urbană şi conectivitatea.

În perioada de programare 2021-2027 aceste obiective se încadrează în Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

→ Administraţia Fondului pentru Mediu – principala instituţie care asigură suportul financiar pentru realizarea proiectelor şi programelor pentru protecţia mediului, constituită conform principiilor europene "poluatorul plăteşte" şi "responsabilitatea producătorului".

→ Programul Naţional de Investiţii "Anghel Saligny" – program multianual, finanţat de la bugetul de stat, coordonat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice şi Administraţiei, care are ca obiectiv general creşterea coeziunii teritoriale prin echiparea unităţilor administrativ-teritoriale cu dotări tehnico-edilitare şi de acces la căile de comunicaţie, îmbunătăţirea atât a condiţiilor de viaţă cât şi a standardelor de muncă pentru toţi locuitorii României.

→ Planul Naţional de Redresare şi Reziliență – are ca obiectiv general dezvoltarea României prin realizarea unor programe şi proiecte esenţiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situaţii de criză, capacitatea de adaptare şi potenţialul de creştere, prin reforme majore şi investiţii cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare şi Reziliență. Acesta a fost conceput aşa încât să asigure un echilibru optim între priorităţile Uniunii Europene şi necesităţile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ ţara, aşa cum a afectat întreaga Uniune Europeană şi întreaga lume.

→ Alte surse: în această categorie sunt considerate alte surse de finanţare nerambursabilă precum Programul Operaţional Transport, Programe de cooperare teritorială (INTERREG EUROPE, URBACT III etc) sau buget de stat.

→ Bugetul Oraşului Băile Govora – o pondere din bugetul total anual al Oraşului Băile Govora cuprinsă între 2% şi 4%.

Valorile bugetului total anual pentru perioada 2023-2030 sunt estimate pe baza datelor specifice Bugetului local de venituri şi cheltuieli pe anul 2023, aprobat prin HCL nr. 7/ 31.01.2023.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanţare menţionate mai sus, a căror sumă se ridică la 47,140 milioane Euro.

Tabelul 5.4. *Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD.*

Componenta [Mil Eur] / Anul	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027/ post 2027	0,00	0,00	2,00	2,00	3,00	1,00	1,00	1,00
Administraţia Fondului pentru Mediu	0,00	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Programul Naţional de Investiţii "Anghel Saligny" sau similar	0,00	1,20	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00

Componenta [Mil Eur] / Anul	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Planul Naţional de Redresare şi Reziliență	0,00	2,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Alte surse	0,50	0,50	2,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,00
Buget Oraşului Băile Govora	0,03	0,07	0,07	0,07	0,05	0,05	0,05	0,05
								Total: 47,140

Analiza riscurilor

Buna desfăşurare a implementării intervenţiilor incluse în planul de acţiune poate fi afectată de apariţia riscurilor legate de:

- → *neobţinerea finanţării din surse externe (fonduri europene)*;
- → *valori ale costurilor de realizare şi întreţinere a intervenţiilor neconforme*;
- → *reticenţa cetăţenilor la implementarea intervenţiilor;*
- → *neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervenţiilor.*

Neobţinerea finanţării din surse externe (fonduri europene)

Anvelopa financiară identificată pentru intervenţii în domeniul mobilităţii la nivelul Oraşului Băile Govora la orizontul 2030 are în compunere, în proporţie semnificativă fonduri externe nerambursabile (Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027, Administraţia Fondului pentru Mediu, Programul Naţional de Investiţii "Anghel Saligny", Planul Naţional de Redresare şi Reziliență).

Intervenţiile propuse în planul de acţiune, eligibile pentru a obţine finanţare din fondurile detaliate mai sus, vor fi în special proiecte de infrastructură şi de natură operaţională (vehicule ecologice, infrastructură pentru sistemul de transport public, sisteme de management al traficului, infrastructură pentru deplasări cu mijloace prietenoase cu mediul, infrastructură pentru preluarea traficului de tranzit), reprezentând proiecte de bază privind orietarea spre durabilitate a mobilităţii în Oraşul Băile Govora.

Lipsa finanţării pentru aceste proiecte majore este o ameninţare cu impact semnificativ pentru atingerea viziunii de evoluţie a mobilităţii.

Probabilitatea de apariţie a acestui risc se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experinţa similară dobândită de Oraşul Băile Govora în accesarea finanţărilor din surse similare (POR 2007-2013/ POR 2014-2020).

Strategia de răspuns propusă are ca obiectiv minimizarea acestui risc, ceea ce impune acordarea unei atenţii deosebite în elaborarea documentaţiilor tehnico-economice prin care se justifică necesitatea şi oportunitatea investiţiilor pentru care se solicită finanţare şi adaptarea acestora la cerinţele ghidurilor de finanţare.

Valori ale costurilor de realizare şi întreţinere a intervenţiilor neconforme

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri şi proiecte) fiind adaptat în consecinţă. În faza de implementare a PMUD al Oraşului Băile Govora va fi necesară elaborarea de documentaţii tehnico-economice pentru investiţiile propuse, conform legislaţiei şi standardelor în vigoare. Cu toate acestea, în etapa de planificare şi prioritizare a propunerilor este necesară alocarea financiară pentru fiecare intervenţie. Estimarea unor valori de investiţie neconforme cu realitatea conduce la prioritizarea nerealistă a intervenţiilor şi implicit la obţinerea unor efecte diferite de cele aşteptate ca urmare a implementării planului de acţiune.

Impactul acestui risc de natură financiară este moderat. Probabilitatea de apariţie se consideră redusă. Pentru o parte din intervenţiile majore (din punct de vedere al costurilor) au fost elaborate recent studii de fezabilitate/ prefezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor.

Pentru minimizarea acestui risc, s-a avut în vedere documentarea cu privire la costurile de realizare a intervenţiilor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiectele similare implementate recent în Oraşul Băile Govora şi/ sau în oraşe din România.

Reticenţa cetăţenilor la implementarea intervenţiilor

Obţinerea rezultatelor aşteptate, respectiv un caracter durabil al mobilităţii în Oraşul Băile Govora, este condiţionată de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al cetăţenilor. În consecinţă, este imperios necesară participarea activă a locuitorilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate promovate prin PMUD. Reticenţa acestora faţă de nou, faţă de soluţii care aparent par că îi defavorizează, că le îngreunează modul de desfăşurare a activităţilor cotidiene, dar care pe termen mediu şi lung vor conduce la îmbunătăţirea mediului în care trăiesc, la îmbunătăţirea gradului de sănătate a acestora, la reducerea impactului negativ asupra societăţii, reprezintă un risc în faza de implementare a planului. Deşi se apreciază ca având atât un impact redus asupra efectelor generale ale planului, cât şi o probabilitate scăzută de apariţie, este un risc care nu trebuie ignorat întrucât una dintre particularităţile elaborării acestui tip de documentaţie strategică este "planificarea pentru oameni".

Se urmăreşte minimizarea riscului prin consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului, propunerea de măsuri constând în campanii de conştientizare a efectelor pozitive generate de utilizarea transportului public, campanii de educaţie rutieră cu accent pe conduita în deplasare a tuturor participanţilor la trafic (conducători auto, biciclişti, pietoni, persoane aflate în cărucioare etc). De asemenea, se propune continuarea comunicării proactive şi bidirecţionale cu toate părţile interesate şi în fazele de implementare şi monitorizare a planului.

Neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervenţiilor

Măsurile şi proiectele selectate pentru atingerea viziunii de evoluţie a mobilităţii produc efecte optime atunci când lucrează în mod conjugat, sub forma unui pachet complex, atingând diferite domenii care definesc sistemul de transport urban. Întârzieri în implementarea unor propuneri pot genera reducerea efectelor aşteptate ca urmare a funcţionării altor intervenţii, în final accentuând diminuarea efectelor generale ale planului. Acest aspect constituie un risc de nivel mediu, atât din punct de vedere al impactului, cât şi a probabilităţii de apariţie. Strategia de răspuns adoptată urmăreşte minimizarea acestui risc. În etapa a III-a – Monitorizarea implementării planului – sunt prevăzute activităţi de evaluare a măsurii în care implementarea propunerilor corespunde graficului iniţial şi de reeşalonare în timp, urmărind maximizarea efectelor generale ale planului.

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Direcţiile de acţiune şi măsurile/ acţiunile de intervenţie identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană a Orașului Băile Govora se înscriu în următoarele tematici de mobilitate:



În această etapă de planificare a mobilităţii este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător şi exhaustiv de grupuri structurate de măsuri şi / sau proiecte.

La nivelul întregului plan există intervenţii care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilităţii.

În total, au fost identificate 41 măsuri/ acţiuni de intervenţie incluse în scenariul "*A face ceva*". În Anexa 1 este prezentă fiecare propunere însoţită de informaţii referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care

răspunde, un rezumat privind conţinutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localităţii de referinţă, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanţare identificate, eligibilitatea finanţării prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Propunerile din scenariul preferat au fost prioritizate pe baza metodologiei descrise în subcapitolul 5.2, rezultatele fiind prezentate structurat la nivel de măsuri/ acţiuni de intervenţie de infrastructură, operaţionale şi organizaţionale (tabelele 6.1 - 6.3).

Referitor la încadrarea pe nivele teritoriale a propunerilor (tabelele 6.4 - 6.6), trebuie menţionat faptul că în situaţia în care un proiect are interferenţe în mai mult de un nivel teritorial dintre cele considerate, acesta a fost alocat tuturor celor în care apare.

6.1. Direcţii de acţiune şi proiecte pentru infrastructura de transport

Sistemul de transport este format din trei componente majore - infrastructură, mijloace de transport şi tehnici de exploatare ale acestora. Infrastructurii de transport îi revine rolul esenţial în ceea ce priveşte accesibilitatea sistemului de transport în ansamblu.

Proiectele de infrastructură, însoţite de matricea de performanţă şi de matricea utilităţilor pe care acestea le ating în raport cu indicatorii selectaţi, sunt centralizate în tabelul 6.1. Efectele fiecărui proiect au fost cuantificate prin analiza funcţionării independente, fără a interfera cu alte proiecte propuse. În această categorie au fost analizate 22 de intervenţii. Ca urmare a faptului că toate au atins punctajul prag de 0,10 menţionat în metodologia aplicată, acestea vor fi introduse în totalitate în scenariul analizat pentru planul de acţiune.

Primele măsuri care se impun pentru atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă se referă la dezvoltarea sistemului de transport public local şi a sistemului de management al traficului şi facilităţilor pentru deplasările nemotorizate - pietonale şi cu bicicleta.

Dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii pentru circulaţia bicicletelor şi asigurarea posibilităţilor de închiriere a mijloacelor de transport aferente acestui mod de transport nepoluant vor contribui la creşterea ponderii modale a călătoriilor efectuate cu bicicleta şi renunţarea la utilizarea autoturismelor. În domeniul transportului public local se regăsesc intervenţii privind dezvoltarea de infrastructură, achiziţia de mijloace de transport şi implementarea de sisteme de management al traficului. Se propune dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu autobuze ecologice, acţiune care va conduce la reducerea poluării şi a emisiilor de CO_2 la nivelul reţelei de transport. Totodată, prin funcţionarea unui sistem de transport public deservit de mijloace de transport moderne, caracterizate de confort şi siguranţă ridicate pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transprt public, se estimează manifestarea unei atractivităţi ridicate faţă de acest mod de transport.

Consistenţa acţiunilor specifice scenariului este dată de dezvoltarea infrastructurii rutiere (reabilitarea/ modernizarea străzilor, completarea grafului reţelei stradale, amenajarea de parcări, realizarea de facilităţi pentru traficul de marfă).

***Tabelul 6.1**. Măsuri/ acţiuni de intervenţie în domeniul infrastructurii.*

Criteriu →	**C1**	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**	**C7**	**C8**	**Punctaj**
Pondere →	**10%**	**10%**	**10%**	**10%**	**20%**	**10%**	**10%**	**20%**	
Măsură/ Acţiune de intervenţie ↓	**Matricea de performanţă**								
	Matricea de utilitate								
2.2. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul public	5	5	4	3	4	3	3	3	*0,40*
	0,0	1,0	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4	0,6	
2.3. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	5	5	4	3	4	3	3	3	*0,40*
	0,0	1,0	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4	0,6	
5.1. Sistem inteligent integrat de management urban în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea	4	0	3	1	3	3	3	1	*0,34*
	0,2	0,0	0,4	0,8	0,4	0,4	0,4	0,2	
4.3. Modernizare piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora	3	0	4	1	4	4	4	3	*0,34*
	0,4	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului	4	0	3	2	3	3	3	1	*0,32*
	0,2	0,0	0,4	0,6	0,4	0,4	0,4	0,2	
2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public şi e-ticketing	5	0	4	1	4	4	4	3	*0,30*
	0,0	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente	3	0	4	3	4	4	4	3	*0,30*
	0,4	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public	5	0	5	1	4	4	4	3	*0,28*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.6. Amenajare terminal de transport public	5	0	5	1	4	4	4	3	*0,28*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public	5	0	5	1	4	4	4	3	*0,28*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.5. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hinţa	4	0	4	3	4	4	4	3	*0,28*
	0,2	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acţiune de intervenţie ↓	Matricea de performanţă								
	Matricea de utilitate								
4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	5	0	5	1	5	0	0	0	*0,28*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate	5	0	5	1	5	0	0	0	*0,28*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului	5	0	5	2	5	0	0	0	*0,26*
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	1,0	1,0	0,0	
5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride	5	0	4	2	4	4	4	2	*0,24*
	0,0	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.1. Modernizare străzi în Oraşul Băile Govora: Cireşului, Mărăşeşti, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului şi Zăvoiului, Oraş Băile Govora, Judeţul Vâlcea	3	0	4	3	4	4	4	1	*0,22*
	0,4	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	
4.7. Amenajare parcări pentru biciclete	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	2	0	5	4	5	5	5	3	*0,20*
	0,6	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)	3	0	5	3	5	5	5	3	*0,20*
	0,4	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	5	0	5	3	5	4	4	3	*0,20*
	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2	0,2	0,6	
1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora	3	0	4	5	4	4	4	1	*0,18*
	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	
5.4. Realizare parcări colective	5	0	4	2	4	4	4	0	*0,16*
	0,0	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,0	

6.2. Direcţii de acţiune şi proiecte operaţionale

Performanţele sistemului de transport sunt determinate pe de o parte de aspecte cantitative şi calitative ale infrastructurii, iar pe de altă parte de modul de operare aplicat la nivelul acestora. În cadrul Planului de Mobilitate Urbană al Oraşului Băile Govora au fost identificate o serie de intervenţii de organizare a serviciilor de transport, atât în domeniul transportului public, cât şi al celui privat.

În lista prioritizată se detaşează intervenţiile privind realizarea unui studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice şi încheierea unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Funcţionarea serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370 reprezintă aspecte operaţionale necesare pentru implementarea unor proiecte/ măsuri propuse la nivelul arealului de studiu. Potenţarea atractivităţii transportului public este susţinută de campanii de informare a populaţiei asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Intervenţiile de natură operaţională, în domeniul managementului traficului conţin măsuri referitoare la elaborarea unei politici şi a unui regulament de parcare, care să aibă ca obiectiv reducerea atractivităţii transportului privat pentru deplasările urbane, reglementarea logisticii de aprovizionare astfel încât să nu stânjenească pietonii şi autovehiculele aflate în circulaţie, reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice.

Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, sunt propuse campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezenţa în trafic a bicicliştilor.

Lista proiectelor şi măsurilor operaţionale prioritizate este prezentată în tabelul 6.2.

***Tabelul 6.2**. Măsuri/ acţiuni de intervenţie de natură operaţională.*

Criteriu →	**C1**	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**	**C7**	**C8**	**Punctaj**
Pondere →	**10%**	**10%**	**10%**	**10%**	**20%**	**10%**	**10%**	**20%**	
Măsură/ Acţiune de intervenţie ↓	**Matricea de performanţă**								
	Matricea de utilitate								
2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice	4	5	4	0	4	4	4	3	*0,44*
	0,2	1,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,6	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acţiune de intervenţie ↓	Matricea de performanţă								
	Matricea de utilitate								
5.10. Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul PR 2021-2027, P4	5	0	4	0	4	4	4	3	*0,32*
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,6	
5.6. Elaborare politică şi regulament de parcare la nivel urban	5	0	4	0	4	3	3	1	*0,28*
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,4	0,4	0,2	
3.1. Reglementare logistică de aprovizionare	3	0	4	0	4	4	4	0	*0,24*
	0,4	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	4	0	5	0	5	5	5	3	*0,24*
	0,2	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulaţia vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Oraşului Băile Govora	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
2.8. Implementarea de aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană şi puncte de interes	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.10. Plan local de acţiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.12. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	
4.13. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,6	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acţiune de intervenţie ↓	Matricea de performanţă								
	Matricea de utilitate								
5.7. Dezvoltare aplicaţie mobilă pentru gestiunea parcărilor în Oraşul Băile Govora	5	0	4	0	4	4	4	0	*0,20*
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile	5	0	5	1	5	4	4	2	*0,20*
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,2	0,2	0,4	
4.11. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilităţi publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	5	0	5	0	5	3	3	0	*0,18*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,4	0,4	0,0	
5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanţilor la trafic (şoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)	5	0	5	0	5	5	5	2	*0,18*
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
5.3. Realizare aplicaţie informatică care să ofere informaţii în timp real cu privire la problemele de trafic	5	0	4	0	4	5	5	0	*0,16*
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	
5.9. Elaborare şi implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice	5	0	4	0	5	4	4	0	*0,16*
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	

6.3. Direcţii de acţiune şi proiecte organizaţionale

În scopul maximizării impactului intervenţiilor propuse în domeniul infrastructurii şi în domeniul operaţional, este necesară asigurarea unui cadru instituţional adecvat. În acest sens, se propune crearea unei structuri interne în cadrul Primăriei Oraşului Băile Govora cu responsabilităţi în implementarea şi monitorizarea PMUD (tabelul 6.3).

Pe lângă urmărirea activităţii de transport public, structura internă (departament/ compartiment/ serviciu) va avea un rol semnificativ în realizarea campaniilor propuse, intervenţii încadrate în domeniul operaţional:

- → Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public;
- → Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public;

→ Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat;

→ Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanţilor la trafic (şoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede).

Totodată, reprezentanţii acestui departament în colaborare cu factorii interesaţi, vor elabora/ adapta o serie de reglementări locale cu privire la: logistica de aprovizionare, reducerea vitezei de circulaţie în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice, susţinerea utilizării vehiculelor electrice.

***Tabelul 6.3**. Măsuri/ acţiuni de intervenţie de natură organizaţională.*

Criteriu →	**C1**	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**	**C7**	**C8**	**Punctaj**
Pondere →	**10%**	**10%**	**10%**	**10%**	**20%**	**10%**	**10%**	**20%**	
Măsură/ Acţiune de intervenţie ↓	**Matricea de performanţă**								
	Matricea de utilitate								
8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1,0	

6.4. Direcţii de acţiune şi proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. Direcţii de acţiune şi proiecte la scară periurbană

Realizarea şi implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă urmăreşte o abordare integrată a mobilităţii cu zonele adiacente şi coridoarele de transport naţionale şi europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanţa conexităţii şi conectivităţii reţelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice şi sociale în regiune.

În acest sens, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătăţirea accesibilităţii populaţiei, la reducerea costurilor de transport pentru persoane şi bunuri, la reducerea poluării atmosferice şi fonice la nivel urban, contribuind astfel la orientarea dezvoltării transporturilor în direcţia durabilităţii.

Proiectele cu implicaţii la scară periurbană, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4.

Tabelul 6.4. *Măsuri/ acţiuni de intervenţie la scară periurbană.*

Tematică	Măsură/ acţiune de intervenţie
2. Transport public	2.6./ 7.1. Amenajare terminal de transport public
3. Transport de marfă	3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulaţia vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Oraşului Băile Govora
5. Managementul traficului	5.5./ 7.2. Amenajare parcări tip Park&Ride
	5.10. Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul PR 2021-2027, P4

6.4.2. Direcţii de acţiune şi proiecte la scara localităţii

Acţiunile propuse la scara localităţii vizează în principal creşterea ponderii modale a transportului public, concomitent cu reducerea intensităţii traficul auto motorizat prin creşterea calitativă a ofertei de transport public, amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale şi cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă şi reglementarea realizării serviciilor de utilităţi publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spaţiului public pentru folosinţa cetăţenilor. Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a cetăţenilor, de educare a participanţilor la trafic, astfel încât implementarea planului să întâmpine rezistenţă minimă din partea acestora. O atenţie deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport (sistem rutier şi pietonal, mijloace şi staţii de transport public) pentru toate categoriile de persoane. Dezvoltarea sistemelor de management al traficului, care presupun gestiunea traficului şi informarea călătorilor, au fost de asemenea prevăzute ca şi măsuri de eficientizare a proiectelor de investiţii în infrastructură, vehicule, dotări, astfel încât să se obţină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor şi procesul de planificare a călătoriei.

Măsurile/ acţiunile de intervenţie propuse, organizate în funcţie de arealul de influenţă, sunt prezentate în tabelul 6.5.

Tabelul 6.5. *Măsuri/ acţiuni de intervenţie la scara localităţii.*

Tematică	Măsură/ acţiune de intervenţie
1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale	1.1. Modernizare străzi în Oraşul Băile Govora: Cireşului, Mărăşeşti, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului şi Zăvoiului, Oraş Băile Govora, Judeţul Vâlcea
	1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora
	1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului

Tematică	Măsură/ acţiune de intervenţie
2. Transport public	2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
	2.2. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul public
	2.3. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
	2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public şi e-ticketing
	2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public
	2.6./ 7.1. Amenajare terminal de transport public
	2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public
	2.8. Implementarea de aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană şi puncte de interes
	2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public
	2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public
3. Transport de marfă	3.1. Reglementare logistică de aprovizionare
	3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulaţia vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Oraşului Băile Govora
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
	4.2./ 6.1. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)
	4.3. Modernizare piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora
	4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente
	4.5. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hinţa
	4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	4.7. Amenajare parcări pentru biciclete
	4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
	4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate
	4.10. Plan local de acţiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
	4.11. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilităţi publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

Tematică	Măsură/ acţiune de intervenţie
	4.12. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
	4.13. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
5. Managementul traficului	5.1. Sistem inteligent integrat de management urban în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea
	5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului
	5.3. Realizare aplicaţie informatică care să ofere informaţii în timp real cu privire la problemele de trafic
	5.4. Realizare parcări colective
	5.5./ 7.2. Amenajare parcări tip Park&Ride
	5.6. Elaborare politică şi regulament de parcare la nivel urban
	5.7. Dezvoltare aplicaţie mobilă pentru gestiunea parcărilor în Oraşul Băile Govora
	5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
	5.9. Elaborare şi implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice
	5.10. Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul PR 2021-2027, P4
	5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanţilor la trafic (şoferi, pietoni, biciclişti, utilizatori de mopede)
8. Aspecte instituţionale	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora
	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

6.4.3. Direcţii de acţiune şi proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor sunt vizate intervenţii care să conducă la crearea unui mediu de trai mai sigur şi mai atractiv. Sunt propuse măsuri/ acţiuni de intervenţie de îmbunătăţire a calităţii infrastructurii pentru deplasări pietonale şi cu bicicleta şi creştere a siguranţei şi securităţii circulaţiei pentru aceste moduri de transport. Acestea vor susţine creşterea accesibilităţii pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, categorie în care se încadrează atât locuitorii, cât şi turiştii.

Măsurile/ acţiunile de intervenţie propuse la acest nivel teritorial sunt menţionate în tabelul de mai jos.

Tabelul 6.6. *Măsuri/ acţiuni de intervenţie la scara cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.*

Tematică	Măsură/ acţiune de intervenţie
1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale	1.1. Modernizare străzi în Oraşul Băile Govora: Cireşului, Mărăşeşti, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului şi Zăvoiului, Oraş Băile Govora, Judeţul Vâlcea
	1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
	4.2./ 6.1. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)
	4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente
	4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	4.7. Amenajare parcări pentru biciclete
5. Managementul traficului	5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

În cadrul acestui capitol este evaluat impactul măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Băile Govora, la nivelul orizontului de analiză 2030, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului *"A face ceva"*, comparativ cu situația corespunzătoare scenariului *"A face minim".*

7.1. Eficiența economică

Analiza eficienței economice a planului de acțiune este realizată în raport cu indicatorul propus în Capitolul 4, care înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an (tabelul 7.1).

Tabelul 7.1. *Indicator de eficiență economică, 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	6,5	5,3

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul *"A face ceva"*, se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 18,5%.

7.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului produs asupra mediului de activitatea de transport, în Capitolul 4 au fost propuși spre analiză următorii indicatori:

- Emisii de gaze poluante - Cantitatea de emisii poluante asociate desfăşurării activităţii de transport, exprimată în [kg] – NO_2, PM, HC, CO;
- Emisii de gaze cu efect de seră - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfăşurării activităţii de transport, exprimată în [tone].

Aplicând metodologia de calcul descrisă în Capitolul 4 (care ţine seama de caracteristicile fluxurilor de trafic rezultate din modelul de transport), au fost cuantificate valorile acestor indicatori la nivelul anului 2030, scenariul *"A face ceva"* (tabelul 7.2).

Tabelul 7.2. *Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA 2030.*

Indicator		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Emisii de gaze poluante, kg	NO_2	28,95	26,77
	PM	1,22	1,10
	HC	13,51	12,12
	CO	115,43	103,87
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		7,00	6,59

Prin raportare la valorile estimate a se înregistra la nivelul aceluiaşi orizont de prognoză, în situaţia descrisă prin scenariul *"A face minim"*, se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătăţirea calităţii aerului şi la reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind astfel la atingerea ţintelor europene şi naţionale.

Se obţin reduceri ale emisiilor de substanţe poluante cuprinse între 7,5% pentru oxizii de azot şi 10,3% pentru hidrocarburi. În cazul monoxidului de carbon reducerea este de 10%, iar pentru particulelor materiale de 9,8%. Reducerile mai accentuate ale hidrocarburilor şi monoxidului de carbon reflectă efectele propunerilor de îmbunătăţire a mobilităţii în zona urbană.

Cantităţile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii reţele din zona Oraşului Băile Govora pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (anexă a Ghidului solicitantului SPRIJIN PENTRU TRANSPORT URBAN SUSTENABIL ŞI DURABIL, Obiectiv specific 2.8 – Promovarea mobilităţii urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziţiei către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, Prioritatea 4 – mobilitate urbană durabilă), pentru o zi medie din an, în scenariul "A face ceva" – orizontul 2030 sunt prezentate în tabelul 7.3. Acestea, împreună cu valorile corespunzătoare scenariului "A face minim" – orizontul 2030 (tabelul 4.11) sunt centralizate în tabelul 7.2.

În cazul emisiilor de gaze cu efect de seră, prin implementarea propunerilor structurate în scenariul *"A face ceva"* se estimează reducerea cu 5,9% comparativ cu situaţia specifică scenariului *"A face minim"*.

Tabelul 7.3. *Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva" 2030.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	6.59							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	4.59	0.77	0.75	0.25	0.00	0.00	0.23	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030								
Date de intrare								
Anul evaluării	2030							
Anul de referinţă pentru datele de trafic								
Kilometri parcurşi de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurşi de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurşi de vehicule	47096	5309	1340	237			300	
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărţiţi kilometrii parcurşi de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	28.30	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărţirea numărului total de kilometri parcurşi de vehicule în funcţie de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENŢIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	70%	70%	70%	70%	70%			
Suburbană	30%	30%	30%	30%	30%			
Rurală								
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

7.3. Accesibilitate

Îmbunătăţirea accesibilităţii pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD al Oraşului Băile Govora. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- → *accesibilitatea sistemului de transport public urban;*
- → *accesibilitatea sistemului de transport urban: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;*
- → *accesibilitatea între reţelele de transport local şi regional de călători (terminal de transport intermodal).*

Evaluarea impactului mobilităţii din punct de vedere al accesibilităţii este realizată prin prisma valorilor următorilor indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute*

  A fost propus spre analiză următorul obiectiv de natură socio-economică:

  – Zona centrală;

- *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporţia vehiculelor de transport public şi a staţiilor dotate cu facilităţi pentru persoanele cu mobilitate rudusă*

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creşterea accesibilităţii prin reducerea duratelor de acces la obiectivul analizat, respectiv prin dezvoltarea sistemului de transport public (achiziţionarea de vehicule de transport public dotate cu facilităţi pentru persoanele cu mobilitate redusă) (tabelul 7.4).

Tabelul 7.4. *Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	4,3	3,6
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	0,0	100,0

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru obiectivul analizat, obţinut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul *"A face ceva"*, este realizată în figurile 7.1 şi 7.2.

Se observă că în situaţia specifică scenariului *"A face minim"* se înregistrează accesibilitate redusă faţă de zona centrală pentru localităţile componente şi de extremităţile teritoriului deservit de DJ 649. În scenariul de referinţă 2030 se accentuează problemele de accesibilitate identificate la nivelul anului de bază 2023.

Prin implementarea proiectelor propuse se estimează reducerea duratelor de deplasare faţă de zona centrală pentru toate zonele de trafic. Impact semnificativ se va obţine pentru localitatea component Gătejeşti, care va fi conectată de zona central prin drmul de legătură propus în prelungirea Str. General Praporgescu. De asemenea extremităţile localităţii Prajila, caracterizate de accesibilitate redusă, vor beneficia de reducerea duratelor de deplasare în raport cu zona centrală.

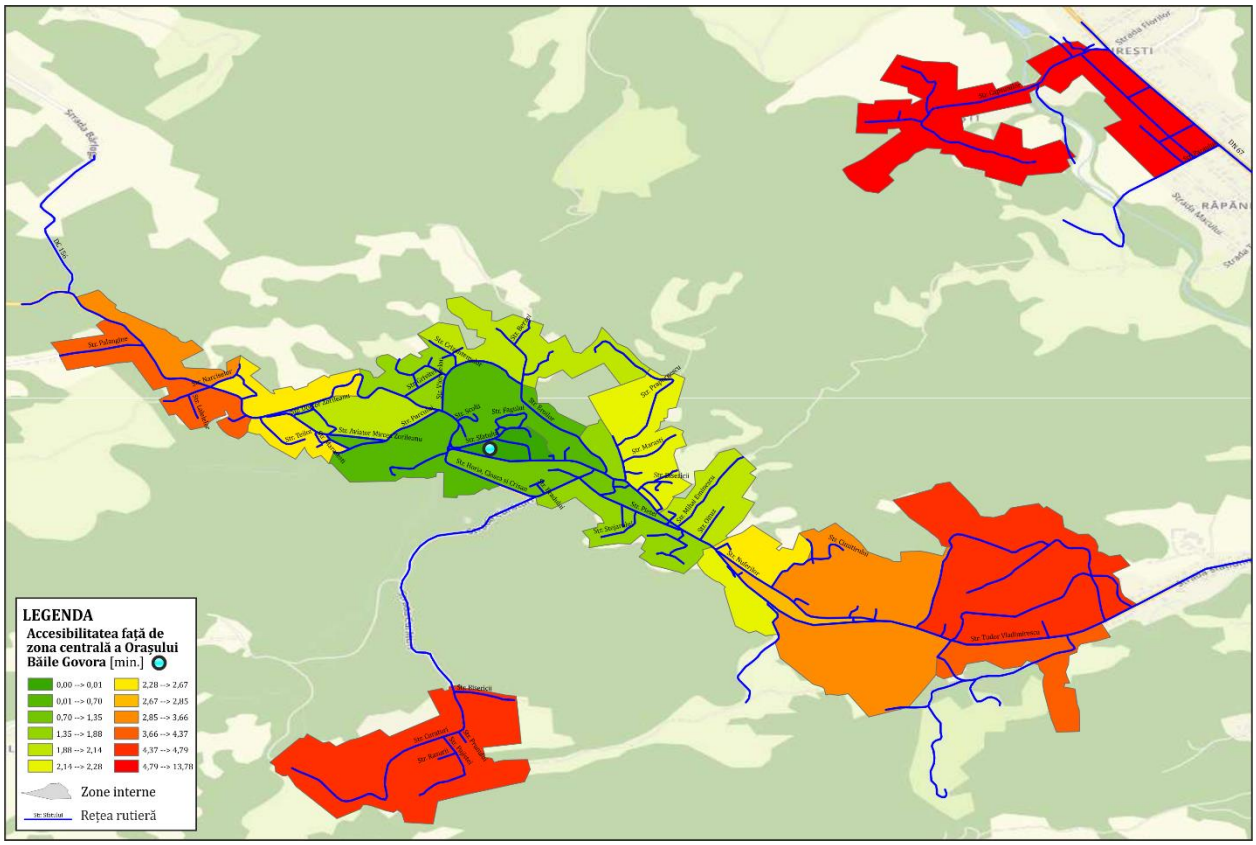


***Figura 7.1**. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul scenariul "A face minim" 2030.*

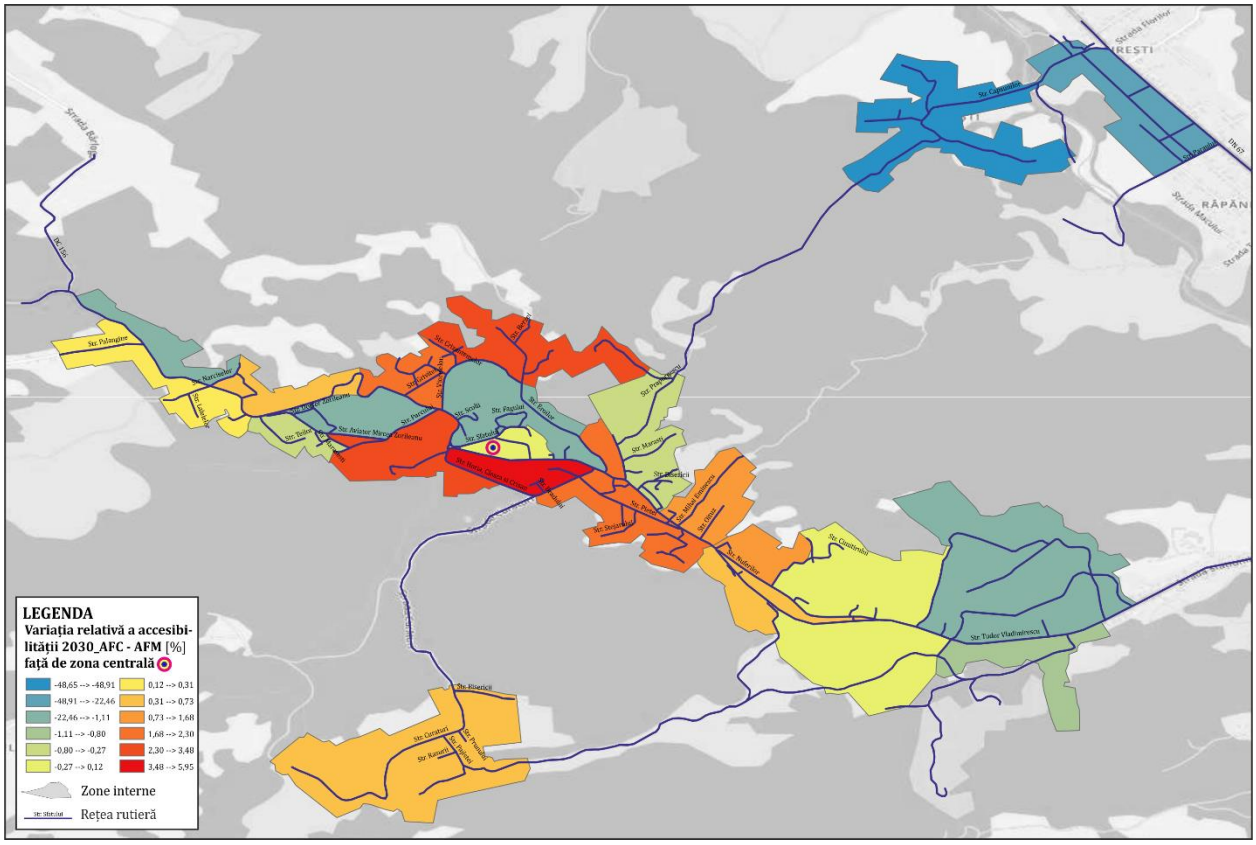


***Figura 7.2**. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală, scenariul AFC 2030 vs. scenariul AFM 2030.*

Impactul scenariului "A face ceva" (AFC) faţă de situaţia descrisă de scenariului "A face minim" (AFM) a fost analizat prin intermediul variaţiilor relative ale accesibilităţii, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenţia zonele de trafic pentru care durata de deplasare faţă de un obiectiv analizat creşte sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face ceva" faţă de situaţia de bază, aferentă scenariului "A face minim". Calculul variaţiilor relative s-a realizat cu relaţia:

Variaţia relativă = [(Val_AFC-Val_AFM)/Val_AFM]*100 [%]

Prin implementarea propunerilor care vizează dezvoltarea unui sistem de transport public local se va îmbunătăţi considerabil accesibilitatea teritoriului. Aceasta poate fi descrisă prin aria de deservire (suprafaţa delimitată de cercul cu raza de 200 m şi centrul în staţia de transport public pentru autobuze) a reţelei de transport public (figura 7.3). Se observă că prin implementarea propunerilor din domeniul transportului public se obţine acoperirea teritoriului urban nedeservit în situaţia existentă, inclusiv a zonelor cu densitate ridicată de locuire. Accesibilitea teritorială ridicată a sistemului de transport public are corespondenţă în atractivitate ridicată a acestui mod de transport şi reducerea numărului de deplasări cu autovehiculul personal.

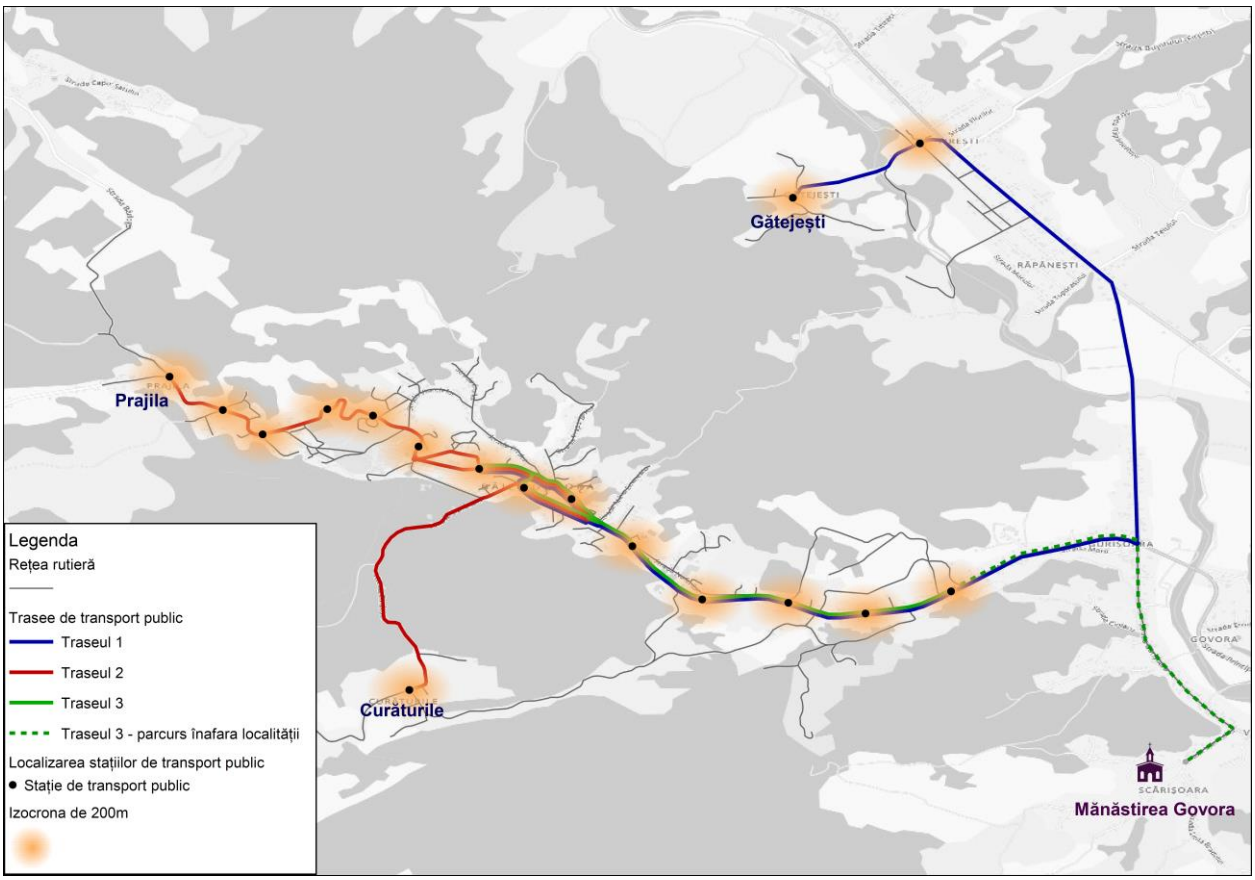


***Figura 7.3**. Accesibilitate teritorială - transport public propus.*

Beneficiile aduse de implementarea propunerilor în ceea ce priveşte accesibilitatea, cunatificată prin intermediul indicatorilor menţionati, sunt resimţite de o parte considerabilă a populaţiei din arealul de studiu.

7.4. Siguranţă

Strategia Naţională de Siguranţă Rutieră pentru perioada 2021-2030 urmăreşte implementarea normelor şi liniilor directoare ale Uniunii Europene aşa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranţei rutiere "Vision Zero", anume reducerea numărului de decedaţi în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. În cadrul *Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă şi inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, prin Iniţiativa emblematică nr. 10 – îmbunătăţirea siguranţei şi a securităţii transporturilor, se stabileşte ca etapă principală de orientare în direcţia unei mobilităţi reziliente "*Până în 2050, numărul deceselor pentru toate modurile de transport din UE va fi aproape egal cu zero*". Conform Planului Naţional de Redresare şi Reziliență, ca obiectiv intermediar, România îşi asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniţi sau decedaţi) cu 50% până în 2030. Având în vedere prevederile Strategiei sus menţionate, siguranţa îmbunătăţită constituie unul dintre obiectivele PMUD al Oraşului Băile Govora. Astfel, printre intervenţiile propuse în planul de acţiune se regăseşte o serie de măsuri a căror implementare să conducă la creşterea siguranţei participanţilor la trafic.

Pentru evaluarea impactului mobilităţii din punct de vedere al siguranţei circulaţiei, în Capitolul 4 s-a propus analiza indicatorului *Intensitatea traficului* – numărul mediu zilnic de vehicule-km înregistrat la nivelul reţelei în decursul unei zile medii din an. În tabelul 7.5 sunt prezentate valorile acestui indicator calculate la nivelul orizontului de prognoză 2030, pentru scenariile *"A face minim"* şi *"A face ceva"*.

Tabelul 7.5. *Indicator - evaluare siguranţă, MZA 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	52.470	47.096

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensităţii traficului la nivelul întregului areal de studiu cu 10,2%. Diminuarea intensităţii traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranţei circulaţiei.

7.5. Calitatea vieţii

Prin implementarea intervenţiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora se estimează reducerea impactului activităţii de transport asupra mediului, concomitent cu îmbunătăţirea accesibilităţii şi a siguranţei circulaţiei, în condiţii de eficienţă economică (capitolele 7.1 - 7.4). Ţinând seama că toate aceste aspecte concură la definirea calităţii vieţii din punct de vedere al mobilităţii, se poate concluziona că prin funcţionarea sistemului de transport în acord cu recomandările PMUD *(scenariul "A face ceva")*, se aşteaptă creşterea calităţii vieţii locuitorilor din arealul de studiu comparativ cu situaţia scenariului *"A face minim"*. Această concluzie este întărită de evoluţia crescătoare înregistrată de indicatorul exprimat ca ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta şi pietonal) din totalul călătoriilor zilnice realizate la nivelul localităţii într-o zi lucrătoare medie din an, în scenariul *"A face ceva"*, faţă de scenariul *"A face minim"* (tabelul 7.6).

Tabelul 7.6. *Indicator - evaluare a calităţii vieţii 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	42,8	53,6

ETAPA a IIa

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

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ŞI LUNG

1.1. Cadrul de prioritizare

În partea I a studiului au fost identificate disfuncţiile sistemului de mobilitate din Oraşul Băile Govora în situaţia actuală şi în scenariul de prognoză *"A face minim"*. În scopul minimizării disfuncţiilor identificate şi fructificării aspectelor pozitive, au fost elaborate propuneri de măsuri/ acţiuni structurate în scenariul *"A face ceva"*. Evaluarea impactului acestui scenariu în raport cu indicatorii selectaţi drept relevanţi pentru fiecare obiectiv specific a fost prezentată în Capitolul 7 din partea I.

Eşalonarea implementării propunerilor din compunerea planului de acţiune este realizată pe termen scurt (2024), mediu (2027) şi lung (2030). Încadrarea intervenţiilor selectate în cele trei perioade de implementare s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

→ *Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare a documentaţiilor tehnico-economice*

S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru documentaţii tehnico-economice – fazele studiu de fezabilitate, documentaţie de avizare a lucrărilor de intervenţie, proiect tehnic etc.

→ *Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării P.U.M.D.*

Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2023-2030 bugetul disponibil este de aproximativ 47,140 milioane Euro.

→ *Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2030.*

Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 46,769 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanţare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027, Prioritatea 4 au asociate costuri de 32,125 milioane Euro.

→ *Durata medie de implementare a propunerilor, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experienţelor similare realizate în oraşe din România*

→ *Inderdependenţa dintre propuneri; există situaţii în care implementarea unei măsuri/ intervenţii este condiţionată de funcţionarea unei măsuri/ intervenţii implementate anterior*

1.2. Prioritățile stabilite

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obţinute, se recomandă următoarea alocare în timp a intervenţiilor propuse:

→ Perioada 2023-2024:

- *2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice*
- *8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora*
- *2.2. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul public*
- *2.3. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor*
- *5.1. Sistem inteligent integrat de management urban în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea*
- *4.3. Modernizare piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora*
- *5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului*
- *5.10. Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul PR 2021-2027, P4*
- *2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public şi e-ticketing*
- *4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente*
- *2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public*
- *2.6. Amenajare terminal de transport public*
- *2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public*
- *4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)*
- *4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate*
- *1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului*
- *5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride*

- *8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători*
- *1.1. Modernizare străzi în Oraşul Băile Govora: Cireşului, Mărăşeşti, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului şi Zăvoiului, Oraş Băile Govora, Judeţul Vâlcea*
- *4.10. Plan local de acţiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private*
- *5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile*
- *4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale*
- *4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)*
- *4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)*
- *1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora*
- *4.11. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilităţi publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului*
- *5.4. Realizare parcări colective*

→ Perioada 2025-2027:

- *8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora*
- *2.2. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul public*
- *2.3. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor*
- *5.1. Sistem inteligent integrat de management urban în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea*
- *4.3. Modernizare piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora*
- *5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului*
- *2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public şi e-ticketing*
- *4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente*
- *2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public*
- *2.6. Amenajare terminal de transport public*
- *2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public*
- *4.5. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hinţa*
- *4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)*

- *4.9. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate*
- *5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban*
- *1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului*
- *3.1. Reglementare logistică de aprovizionare*
- *5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride*
- *1.1. Modernizare străzi în Orașul Băile Govora: Cireșului, Mărășești, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului și Zăvoiului, Oraș Băile Govora, Județul Vâlcea*
- *2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes*
- *2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public*
- *2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public*
- *4.7. Amenajare parcări pentru biciclete*
- *4.12. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat*
- *4.13. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)*
- *5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Băile Govora*
- *5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile*
- *4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale*
- *4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)*
- *4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)*
- *1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Orașul Băile Govora*
- *4.11. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului*
- *5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)*
- *5.3. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic*
- *5.4. Realizare parcări colective*
- *5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice*

→ Perioada 2028-2030:

- *8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora*
- *5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului*
- *4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente*
- *2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public*
- *4.5. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hinţa*
- *4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)*
- *4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate*
- *1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului*
- *5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride*
- *3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulaţia vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Oraşului Băile Govora*
- *2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public*
- *2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public*
- *4.12. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat*
- *5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile*
- *4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale*
- *4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)*
- *1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora*
- *5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanţilor la trafic (şoferi, pietoni, biciclişti, utilizatori de mopede)*
- *5.4. Realizare parcări colective*

Măsurile/ acţiunile de intervenţie propuse pentru implementare pe termen scurt pot fi încadrate în următoarele categorii:

→ Proiecte a căror implementare este programată numai în perioada 2023-2024:

- *2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice*
- *5.10. Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul PR 2021-2027, P4*

- *8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători*
- *4.10. Plan local de acţiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private*

Realizarea *Studiului de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice* condiţionează demararea intervenţiilor privind dezvoltarea sitemului de transport public, care sunt planificate în perioada următoare. De asemenea, în această perioadă se regăseşte proiectul privind *Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători*. Dezvoltarea sistemului de transport public local şi operarea serviciului în acord cu reglementările europene joacă un rol esenţial în creşterea atractivităţii acestui mod de transport conducând la relocarea modală a călătoriilor de la transportul individual cu autoturismul la transportul public. Implementarea până la sfârşitul anului 2024 a proiectelor propuse nu constituie precondiţie pentru demararea sau funcţionarea niciuneia dintre intervenţiile planificate pe termen mediu şi lung, însă întârzierea acestora sau chiar neimplementarea vor reduce impactul total al planului în ansamblu. Decalarea periodei de implementare va atrage după sine întârzieri în atingerea ţintelor privind proporţia călătoriilor realizate cu moduri de transport prietenoase cu mediul, indicator prin care este evaluat gradul de atingere al obiectivului strategic "Calitatea vieţii".

→ Proiecte care se desfăşoară în perioadele 2023-2024, 2025-2027 şi 2028-2030:

- *8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora*
- *5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului*
- *4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente*
- *2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public*
- *4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)*
- *4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate*
- *1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului*
- *5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride*
- *5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile*
- *4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale*

- *4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)*
- *1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora*
- *5.4. Realizare parcări colective*

Dintre acestea, măsura de natură organizaţională care vizează dezvoltarea unei structuri interne cu responsabilităţi de monitorizare a implementării P.M.U.D. joacă un rol semnificativ în aplicarea strategiei de mobilitate, întârzierile apărute în constituirea cadrului organizaţional reflectându-se în gradul de implementare în timp al planului de acţiune.

În această categorie se regăsesc proiecte majore, atât din punct de vedere al arealului pe care se desfăşoară, cât şi din punct de vedere al costurilor (*5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului; 4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente; 2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public; 4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice); 4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate; 1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului; 5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride; 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale; 4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale); 1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora; 5.4. Realizare parcări colective).*

Pentru proiectele de infrastructură care sunt planificate pe termen scurt şi mediu, componenta considerată pe termen scurt este cea alocată demarării etapei de pregătire a documentaţiilor tehnico-economice, astfel încât să fie posibilă implementarea propriu-zisă (derulare proceduri de achiziţie, desfăşurare lucrări de construcţie etc) în intervalul 2025 – 2030.

2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acţiune este format din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în Oraşul Băile Govora. Aceste propuneri au fost cristalizate în cadrul grupurilor de lucru la care au participat factori interesaţi la nivel local şi în cursul consultărilor publice.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri şi acţiunile de intervenţie) fiind adaptat în consecinţă. Astfel, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentaţiilor tehnico-economice, conform legislaţiei şi standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce priveşte amplasamentul exact şi soluţia tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante. La elaborarea propunerilor s-a ţinut seama de documentele de planificare la nivel local privind zonele construite protejate. Se recomandă ca la întocmirea proiectelor tehnice să se respecte prevederile Ordinului Ministerului Sănătăţii Publice nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane şi reglementările tehnice prevăzute în Normativul privind adaptarea clădirilor civile şi spaţiul urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – NP 051-2012.

Acţiunile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- *Reţeaua stradală;*
- *Transportul public;*
- *Transportul de marfă;*
- *Sistemele alternative de mobilitate;*
- *Managementul traficului;*
- *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
- *Intermodalitate şi operaţiuni logistice necesare;*
- *Aspecte instituţionale.*

Codurile proiectelor sunt cele iniţiale acordate la întocmirea listei cuprinzătoare de propuneri prezentată în Anexa 1 (Exemplificare: **1.1** – Tematica 1 "Intervenţii majore asupra reţelei stradale", Acţiunea de intervenţie 1). Acestea sunt prezentate în ordinea stabilită în funcţie de punctajele obţinute în cadrul Capitolului 6.

Analiza privind încadrarea în sursele de finanţare aferente Programului Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 s-a realizat prin raportare la Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

2.1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora, document cu abordare integrată, se propune asigurarea unei mobilităţi urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităţilor de dezvoltare durabilă şi minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. Având în vedere acest considerent, în ceea ce priveşte infrastructura rutieră din Oraşul Băile Govora, se impune adaptarea reţelei existente astfel încât să se asigure îmbunătăţirea circulaţiei, ca urmare a distribuţiei fluxurilor de trafic, creşterea accesibilităţii teritoriale şi reducerea costurilor externe.

Acţiunile de intervenţie propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind *Eficienţa economică, Siguranţă şi securitate, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă*:

- 1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului
- 1.1. Modernizare străzi în Oraşul Băile Govora: Cireşului, Mărăşeşti, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului şi Zăvoiului, Oraş Băile Govora, Judeţul Vâlcea
- 1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură stradală sunt estimate la valoarea de 13.807.500 Euro, din care 1.000.000 Euro revine proiectelor eligibile a fi finanţate prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului

Traficul rutier reprezintă una dintre cele mai importante surse de poluare atmosferică şi fonică din mediul urban. Pe lângă soluţii de diminuare a nevoii de deplasare, respectiv de relocare modală a utilizatorilor de autovehicule, pentru reducerea impactului acestui mod de transport asupra mediu, se poate recurge la realizarea de perdele verzi de-a lungul străzilor pe care se desfăşoară trafic intens.

Perdele verzi constituie o resursă naturală importantă care, întreţinute, aduc beneficii generaţiilor actuale şi viitoare. Prin procesul de fotosinteză, perdelele verzi au o contribuţie importantă în regenerarea rezervei de oxigen la nivel local. De asemenea, arborii şi arbuştii din vecinătatea părţii carosabile reduc nivelul de percepere a zgomotul produs de autovehicule.

Propunerea are ca obiectiv plantarea de arbori cu capacitate mare de retenţie a CO_2 şi a zgomotului, în aliniament cu arterele de circulaţie cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activităţii de transport asupra mediului (se va urmări corelarea cu proiectele de modernizare a infrastructurii rutiere).

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

- **1.1. Modernizare străzi în Oraşul Băile Govora: Cireşului, Mărăşeşti, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului şi Zăvoiului, Oraş Băile Govora, Judeţul Vâlcea**

În scopul îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei şi creşterii accesibilităţii pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din Oraşul Băile Govora pe sectoarele: Str. Cireşului, Str. Mărăşeşti, Str. Nuferilor, Str. Vladimirescu, Str. Oituz, Str. Stejarului şi Str. Zăvoiului.

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Intervenţiile vor conţine şi lucrări pentru asigurarea accesului la proprietăţi, trotuare şi alte lucrări de artă în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.

Propunerea reprezintă un proiect matur, pentru care a fost elaborată documentaţia tehnico-economică, faza Studiu de fezabilitate (D.A.L.I). Aprobarea Studiului de fezabilitate, a indicatorilor tehnico-economici şi a devizului general al investiţiei de către Consiliul Local al Oraşului Băile Govora s-a realizat prin Hotărârea Nr. 46/ 2021.

Costuri estimate: 1.557.500 Euro.

- **1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Oraşul Băile Govora**

În scopul îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei şi creşterii accesibilităţii pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din Oraşul Băile Govora, inclusiv din localităţile componente Curăturile şi Gătejeşti.

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Propunerea conţine inclusiv realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi noi colectoare şi de folosinţă locală, în acord cu planul de dezvoltare a reţelei stradale din PUG (categoriile III şi IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998). Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea reţelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.) şi prioritizarea legăturilor cu localităţile componente (prelungire Str. General Praporgescu până în Gătejeşti).

Costuri estimate: 11.250.000 Euro.

2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Băile Govora se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Atenţie deosebită în acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contribuţie importantă la obţinerea unui mediu de viaţă sănătos şi atractiv.

Potrivit legislaţiei naţionale şi europene, serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică şi cuprinde totalitatea acţiunilor şi activităţilor de utilitate publică şi de interes economic şi social, desfăşurate la nivel local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităţilor administraţiei publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Având în vedere aspectele pozitive relaţionate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă în această urbe implică dezvoltarea sistemului de transport public local şi creşterea ponderii acestuia în distribuţia modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Introducerea sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană, în acest sens fiind propuse măsuri care să conducă la funcţionarea unui serviciu de transport public local:

- *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- *racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor;*
- *armonizat din punct de vedere transferului intermodal;*
- *operat cu vehicule ecologice şi accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Propunerea de operare a serviciului de transport public local cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condiţiile unor niveluri reduse de poluare chimică şi fonică.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse, respectiv *Accesibilitate şi conectivitate, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă, Siguranţă şi securitate, Eficienţă economică* şi, implicit, la creşterea *Calităţii vieţii* cetăţenilor:

- 2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
- 2.2. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul public
- 2.3. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public şi e-ticketing

- 2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public
- 2.6. Amenajare terminal de transport public
- 2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public
- 2.8. Implementarea de aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană şi puncte de interes
- 2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public
- 2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse în această tematică sunt de 6.865.000 Euro, fiind eligibile pentru finanţare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Traseele de transport public local propuse la nivelul Oraşului Băile Govora la această fază de planificare a reţelei de transport public sunt prezentate în figura următoare. Acestea se vor definitiva în cadrul studiului de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice.

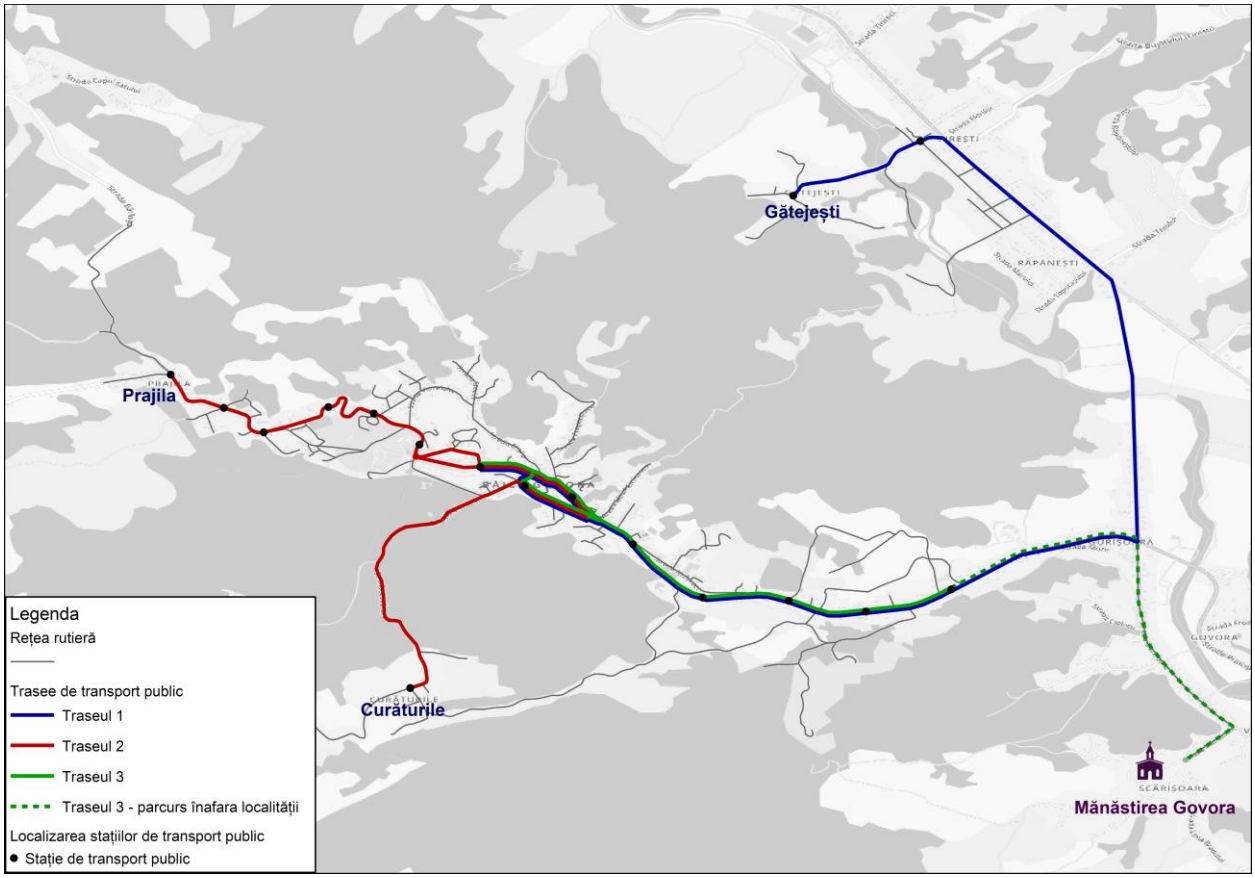


***Figura 2.1**. Trasee transport public local în Oraşul Băile Govora - Propunere.*

▪ 2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice

În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune proiectarea programului de transport public de călători şi adaptarea permanentă la nevoile cetăţenilor. Se va avea în vedere realizarea unui studiu de oportunitate privind dezvoltarea teritorială a sistemului de transport public local şi achiziţionarea de autobuze ecologice.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

▪ 2.2. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul public

În scopul dezvoltării serviciului de transport public este necesară achiziţionarea de vehicule de transport public ecologice (electrice, electric-hibride, alimentate cu hidrogen/ GNC) şi sisteme de încărcare aferente, în acord cu prevederile Ordonanţei de Urgenţă nr. 71 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilităţi cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic şi a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic. O astfel de măsură va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului, prin relocarea modală de la autovehiculul personal la utilizarea transportului public.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 3.300.000 Euro.

▪ 2.3. Achiziţionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor

Se propune introducerea de trasee cu circuit închis pentru transportul elevilor din învăţământul preuniversitar, în acord cu politicile educaţionale locale şi naţionale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la şcoală. Totodată, va susţine formare unui comportament al elevilor orientat către mobilitate durabilă.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 1.650.000 Euro.

▪ 2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public şi e-ticketing

În scopul asigurării unui serviciu de transport public eficient, se propune dezvoltarea sistemului de management al transportului public şi e-ticketing. Se propune implementarea unui sistem care să integreze soluţii "smart", astfel încât să faciliteze achiziţionarea legitimaţiilor de călătorie şi totodată să constituie instrumente care să asigure informaţii obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport şi fluxurilor de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informaţii actualizate. Acest sistem va avea şi funcţii administrative de suport pentru calcularea corectă a compensaţiei şi a diferenţelor de tarif acordate operatorului.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

▪ 2.5. Construire/ modernizare staţii de transport public

Propunerea are ca obiectiv construirea/ modernizarea staţiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului şi cu punctele de interes deservite. Amenajarea corespunzătoare a staţiilor de transport public şi dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creşterea atractivităţii şi siguranţei acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilităţii persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficienţe de vedere şi/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influenţat direct de amenajările care vor exista în staţiile de transport public.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

▪ 2.6. Amenajare terminal de transport public

În scopul dezvoltării transportului public se propune realizarea unui terminal modern adaptat nevoilor locale. Terminalul va fi echipat cu sală de aşteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimaţiilor de călătorie, automate pentru achiziţionarea legitimaţiilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilităţi pentru persoanele cu dizabilităţi, semnalistică de orientare şi ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilităţi pentru parcarea bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătăţirii accesului pietonilor în zonă.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

▪ 2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public

Proiectul are ca obiectiv construirea de infrastructură pentru gestionarea vehiculelor de transport public (autobază) şi dotarea corespunzătoare cu echipamente şi infrastructură tehnică în vederea operării. Crearea noii infrastructuri va conduce la creşterea calităţii serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreţinerea şi operarea mijloacelor de transport.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

▪ 2.8. Implementarea de aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană şi puncte de interes

În scopul creşterii accesibilităţii şi atractivităţii transportului public se propune dezvoltarea unei aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană şi puncte de interes.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea

ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 15.000 Euro.

- **2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public**

În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiţii (proiect recurent, care va fi activat periodic).

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 40.000 Euro.

- **2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public**

Măsura are ca obiectiv conştientizarea populaţiei asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor (şcoli, licee, instituţii publice, unităţi economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare şi informare.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă, implementarea acesteia contribuind la atingerea ţintelor aferente indicatorului număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

2.3. Transport de marfă

Eficienţa şi siguranţa transportului de mărfuri joacă un rol esenţial în economia naţională. La nivel local, specializarea funcţională a oraşelor, creşterea volumului de servicii, creşterea consumului, precum şi standardele de viaţă tot mai ridicate sunt corelate cu o creştere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane.

În cazul Oraşului Băile Govora sunt propuse intervenţii în domeniul infrastructurii, precum şi de natură operaţională, reorganizare a accesului vehiculelor de marfă şi de reglementare

a programului de aprovizionare a unităţilor comerciale amplasate în zone locuite şi în zona cu nivel ridicat de complexitate:

- 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare
- 3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulaţia vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Oraşului Băile Govora

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Eficienţă economică, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă, Siguranţă şi securitate.*

- **3.1. Reglementare logistică de aprovizionare**

Se propune reglementarea logisticii de apovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopţii) şi susţinerea distribuţiei mărfurilor cu autovehicule ecologice. Implementarea intervenţiei presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje şi panouri de informare prin care să se impună desfăşurarea logisticii de aprovizionare aşa cum s-a menţionat mai sus.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

- **3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulaţia vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Oraşului Băile Govora**

Prin această măsură de reorganizare a transportului de mărfuri se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (siguranţa circulaţiei, poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de ciculaţie, etc.). Implementarea intervenţiei presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje şi panouri de informare prin care să se impună desfăşurarea circulaţiei vehiculelor de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiţionată de realizarea altor infrastructuri pentru transportul de marfă. Se va efectua reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenţii cu impact în domeniul transportului de marfă.

Costuri estimate: 15.000 Euro.

2.4. Sisteme alternative de mobilitate

Deplasarea pietonală şi cu bicicleta sunt în mod intrinsec moduri de transport ecologice în urma cărora nu rezultă noxe sau gaze cu efect de seră. Acestea constituie o alternativă atractivă a modurilor de transport individuale motorizate şi o completare la transportul public. Mersul pe jos şi cu bicicleta sunt accesibile, ieftine şi practice pentru orice utilizator,

contribuind în acelaşi timp la menţinerea unei bune stări de sănătate a celui care le practică. Prin urmare, la nivelul Oraşului Băile Govora se doreşte asigurarea unor condiţii de accesibilitate şi siguranţă ridicate pentru aceste moduri de transport.

Intervenţiile propuse în cadrul acestui sector al mobilităţii urbane durabile care contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice *Accesibilitate şi conectivitate, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă, Siguranţă şi securitate, Calitatea vieţii* sunt:

- 4.3. Modernizare piste pentru biciclete în Oraşului Băile Govora
- 4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente
- 4.5. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hinta
- 4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)
- 4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate
- 4.7. Amenajare parcări pentru biciclete
- 4.10. Plan local de acţiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 4.12. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat
- 4.13. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)
- 4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- 4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)
- 4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.11. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilităţi publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

Costurile totale estimate ca fiind necesare pentru implementarea intervenţiilor propuse în acest domeniu de interes major sunt estimate la valoare de 21.220.000 Euro, acestea fiind în proporţie de 98% eligibile pentru finanţare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Beneficiile estimate contribuie la realizarea unui sistem de transport urban durabil prin: (i) reducerea poluării aerului şi a poluării fonice, precum şi a consumului de energie, (ii) dezvoltarea infrastructurii destinate mijloacelor de transport non-motorizate, (iii) creşterea atractivităţii şi îmbunătăţirea calităţii mediului şi a amenajării spaţiilor urbane, şi implicit la atingerea obiectivului specific al Programului Regional şi a ţintelor asumate pentru indicatorul de rezultat: Numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile.

▪ 4.3. Modernizare piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora

Propunerea are ca obiectiv modernizarea pistelor pentru biciclete funcţionale în Oraşul Băile Govora, respectiv Str. Curături, astfel încât să asigure un nivel ridicat de siguranţă pentru utilizatori. Intervenţiile vizează realizarea unei suprafeţe a pistei pentru biciclete cu un finisaj antiderapant şi îmbunătăţirea semnalizării orizontale şi verticale aferente pistelor.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activităţi privind dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 260.000 Euro.

▪ 4.4. Dezvoltare reţea de piste pentru biciclete în Oraşul Băile Govora şi localităţile componente

Intervenţia implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiţii de siguranţă. În scopul prioritizării acestui mod de deplasare la nivel local se propune realizarea unei reţele coerente care să lege obiective de interes local şi să asigure conexiuni cu teritoriul învecinat. Complementar sectoarelor existene se are în vedere dezvoltarea cu prioritate a legăturilor cu localităţile componente.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activităţi privind dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 4.000.000 Euro.

▪ 4.5. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hinţa

În scopul îmbunătăţirii calităţii mediului şi creşterii atractivităţii modurilor nemotorizate se propune amenajarea zonelor adiacente Pârâului Hinţa pe teritoriul Oraşului Băile Govora prin integrarea de soluţii multifuncţionale care combină protecţia mediului şi realizarea de facilităţi publice, soluţii tehnice inovatoare din perspectiva managementului ecologic al apei sau introducând tematica biodiversităţii şi considerând cursul de apă ca un posibil culoar ecologic, transformându-le în coridoare de infrastructură verde - albastră. Astfel, se va asigura îmbunătăţirea calităţii spaţiului (valori estetice, funcţionale şi culturale ale peisajelor urbane). Se au în vedere intervenţii precum: realizare piste pentru biciclete; realizare alei pietonale; realizare sistem de iluminat public; amenajare spaţii verzi;

amenajare zone de odihnă; montare mobilier urban; pregătire spaţii pentru amplasarea de pavilioane/ chioşcuri multifuncţionale; reconstrucţii ecologice. Pentru implementarea proiectului se va avea în vedere realizarea unui parteneriat între UAT Oraşul Băile Govora şi Administraţia Naţională „Apele Române”.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activităţi privind dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 2.250.000 Euro.

- **4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare şi/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)**

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenţii, se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" şi de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", aşa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ staţii de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Oraşului Băile Govora, asigurând un acces permanent şi nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător şi se va aloca şi marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice şi hibride.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 350.000 Euro.

- **4.9. Achiziţie mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală şi instituţiile subordonate**

În vederea îmbunătăţirii calităţii aerului în mediul urban şi creşterii eficienţei energetice la nivelul autorităţii publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziţionarea de autovehicule ecologice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale şi autospecializate).

Costuri estimate: 360.000 Euro.

▪ 4.7. Amenajare parcări pentru biciclete

În scopul susţinerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcări pentru biciclete în puncte cheie din Oraşul Băile Govora (zone comerciale, zone de servicii, unităţi de învăţământ, zone turistice).

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activităţi privind dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

▪ 4.10. Plan local de acţiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private

Prin acest proiect se urmăreşte elaborarea şi implementarea la nivelul Oraşului Băile Govora a unui Plan local de acţiune prin care să fie încurajate achiziţionarea şi utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituţiile publice, cât şi pentru societăţile private.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

▪ 4.12. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat

Cunoscând faptul că utilizarea mijloacelor de propulsie şi de transport alternative necesită dezvoltarea infrastructurii necesare, precum şi eforturi în vederea schimbării comportamentului oamenilor în ceea ce priveşte mobilitatea, se propune realizarea unor campanii de promovare, conştientizare şi educare a populaţiei cu privire la beneficiile utilizării mijloacelor de transport nemotorizate (pietonal şi cu bicicleta).

Costuri estimate: 30.000 Euro.

▪ 4.13. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)

În scopul îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei şi eficientizării gradului de utilizare a transportului ecologic se propune realizarea unui regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete).

Costuri estimate: 10.000 Euro.

- **4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale**

În scopul creşterii atractivităţii transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare şi alei pietonale, care să asigure deplasarea în condiţii de accesibilitate şi siguranţă pentru toate categoriile de utilizatori. Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea infastructurii rutiere.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 10.000.000 Euro.

- **4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale)**

Această intervenţie presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spaţii partajate pentru pietoni şi autovehicule, reprezentând zone cu nivel scăzut de emisie. Cu avizul autorităţilor competente în domeniul siguranţei rutiere vor fi create spaţii semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulaţiei pietonilor, cât şi autoturismelor, fără diferenţe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenţie va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în acelaşi timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Într-o primă etapă se propune ca astfel de amenajări să se realizeze pe axa zonei centrale - Str. Tudor Vladimirescu, sectorul cuprins între intersecţia Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloşca şi Crişan - Str. Sfatului şi intersecţia Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloşca şi Crişan. Măsura propusă va contribui la îmbuntăţirea accesibilităţii nemotorizate către obiectivul de agrement Parcul central, zona de loisir polarizatoare la nivelul staţiunii.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 1.650.000 Euro.

- **4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)**

Urmărind creşterea ponderii modale a bicicletei pentru deplasările la nivel local, se propune facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport şi agrement prin asigurarea posibilităţii de a închiria biciclete în puncte precum: zona centrală, capetele traseelor/ pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor, în zone turistice, în puncte intermodale. Intervenţia cuprinde componente de infrastructură (staţii/ chioşcuri de închiriere, rastele), mijloace de

transport (biciclete - clasice şi electrice) şi componente de management (dotări dispecerat de tip hardware şi software).

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă. Implementarea acesteia integrează activităţi privind dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat, contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului *numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile*.

Costuri estimate: 2.250.000 Euro.

- **4.11. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilităţi publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului**

În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilităţi publice să deţină în parcul auto un număr minim de autovehicule ecologice.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

2.5. Managementul traficului

Managementul traficului reprezintă un element cheie pentru planificarea mobilităţii urbane. Acesta sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate şi gestionarea operaţiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetăţenii, prin prezentarea unor opţiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce priveşte siguranţa circulaţiei, la elaborarea PMUD al Oraşului Băile Govora acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare şi educare în domeniul siguranţei rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului.

Măsurile şi acţiunile de intervenţie propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Siguranţă şi securitate, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă, Eficienţă economică*:

- 5.1. Sistem inteligent integrat de management urban în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea
- 5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului
- 5.10. Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul POR 2021-2027, P4
- 5.6. Elaborare politică şi regulament de parcare la nivel urban
- 5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride
- 5.7. Dezvoltare aplicaţie mobilă pentru gestiunea parcărilor în Oraşul Băile Govora

- 5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile
- 5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanţilor la trafic (şoferi, pietoni, biciclişti, utilizatori de mopede)
- 5.3. Realizare aplicaţie informatică care să ofere informaţii în timp real cu privire la problemele de trafic
- 5.4. Realizare parcări colective
- 5.9. Elaborare şi implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 4.600.000 Euro, dintre care 3.470.000 Euro revin proiectelor eligibile pentru finanţare prin Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

- **5.1. Sistem inteligent integrat de management urban în oraşul Băile Govora, judeţul Vâlcea**

Propunerea are ca obiectiv dezvoltarea unui sistem inteligent integrat de management urban la nivelul Oraşului Băile Govora, cu următoarea structură (lista nefiind exhaustivă): Echipamente TIC de monitorizare a traficului (drone, camere video cititoare de numere de înmatriculare); Mobilier urban; Sistem de monitorizare şi siguranţă a spaţiului public; Extinderea sistemului WiFi în spaţiile publice; Sisteme de siguranţă pentru zona cu lucrări; Baze de date GIS la nivel local.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

- **5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului**

Intervenţia presupune dezvoltarea graduală a unui sistem integrat de management inteligent al traficului în Oraşul Băile Govora (amenajare/ reamenajare intersecţii; sistem de semnalizare orizontală şi verticală pentru reglementarea circulaţiei şi orientare; treceri de pietoni "smart" - pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton; sistem de supraveghere video; contorizare autovehicule, biciclete, pietoni).

Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorităţii în trafic pentru mijloacele de transport public în comun şi pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creşterea atractivităţii acestor moduri de transport. Implementarea elementelor de management al traficului va contribui la creşterea gradului de siguranţă şi reducerea emisiilor poluante şi de CO_2.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

- **5.10. Studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectelor pentru care se va solicita finanţare în cadrul PR 2021-2027, P4**

Având în vedere necesitatea ataşării la fiecare cerere de finanţare PR 2021-2027, P4 (similar POR 2014-2021, P.I. 3.2) a unui studiu de trafic/ circulaţie aferent proiectului propus, prezenta intervenţie recomandă realizarea de studii de trafic/ circulaţie în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influenţă a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule şi tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/ reamenajării circulaţiei, analize şi estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra emisiilor de substanţe poluante şi gaze cu efect de seră, etc., după caz.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

- **5.6. Elaborare politică şi regulament de parcare la nivel urban**

Se propune realizarea unui studiu în vederea elaborării unei politici de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal cu destinaţie zona centrală şi realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice. În concordanţă cu politica propusă se va elabora un regulament de gestionare a parcărilor la nivel local.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

- **5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride**

Prin această intervenţie se propune amenajarea unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la reţeaua majoră de circulaţie (DN 67, DJ 649, DJ 647). În urma implementării proiectului se va obţine reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetraţie în zona urbană. Astfel este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obţinându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Oraşul Băile Govora şi, pe cale de consecinţă, reducerea emisiilor de echivalent CO_2 provenite din traficul rutier. Facilităţile nou create nu vor fi destinate necesităţilor de parcare ale zonelor rezidenţiale. Această intervenţie va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenţii care vizează dezvoltarea reţelei de piste pentru biciclete şi a sistemului de închiriere biciclete.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 1.400.000 Euro.

- **5.7. Dezvoltare aplicaţie mobilă pentru gestiunea parcărilor în Oraşul Băile Govora**

Proiectul prevede digitalizarea parcării prin cartarea locurilor de parcare (cu plată, de reşedinţă) într-o platformă de tip GIS şi dezvoltarea unei aplicaţii mobile care să permită vizualizarea disponibilităţii locurilor de parcare, plata parcării prin SMS, informaţii cu privire la localizare, tarife etc.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

- **5.8. Elaborare şi implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile**

În scopul îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei se propune adoptarea de măsuri de management al traficului orientate spre calmarea traficului în zonele aglomerate (cu valori ridicate de pietoni, cu densitate rezidenţială mare, în zona intersecţiilor, în apropierea unităţilor de învăţământ, a pieţei, etc.), precum şi în zonele cu spaţii partajate. De asemenea, se propune realizarea unor proiecte de îmbunătăţire a semnalizării rutiere în jurul unităţilor de învăţământ.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027 Prioritatea 4. Mobilitate urbană durabilă.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

- **5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanţilor la trafic (şoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede)**

Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, se vor realiza campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

- **5.3. Realizare aplicaţie informatică care să ofere informaţii în timp real cu privire la problemele de trafic**

Se propune realizarea unei aplicaţii informatice găzduită pe site-ul primăriei, care să ofere informaţii în timp real cu privire la sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc. şi totodată să ofere posibilitatea utilizatorilor reţelei de transport să semnaleze zonele cu probleme de infrastructură, care necesită intervenţii (lucrari de reabilitare etc).

Costuri estimate: 10.000 Euro.

- **5.4. Realizare parcări colective**

În scopul reorganizării spaţiului public şi optimizării fluxurilor de trafic se propune amenajarea de parcări colective la periferia zonei centrale şi integrarea acestora în sistemul de management al traficului.

Costuri estimate: 1.050.000 Euro.

- **5.9. Elaborare şi implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice**

Serviciile de utilităţi publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfăşurării circulaţiei să fie minim.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Aşa cum a fost specificat în *Capitolul 2. Analiza situaţiei existente*, la nivelul teritoriului analizat, zona cu nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al mobilităţii este Zona centrală. Aceasta este o zonă mixtă în care se suprapun funcţiuni de utilizare a teritoriului de tip locuire, comerţ, administraţie, funcţionând ca un pol de transport, cu atractivitate însemnată, atât pentru deplasările pietonale şi cu bicicleta, cât şi pentru cele realizate cu autovehicule personale. În interiorul zonei cu nivel ridicat de complexitate punerea în valoare a spaţiului public prin intermediul mobilităţii poate fi realizată prin atragerea cetăţenilor, ca urmare a amenajării într-un mod atractiv şi accesibil. Se propune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale) pe axa zonei centrale - Str. Tudor Vladimirescu, sectorul cuprins între intersecţia Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloşca şi Crişan - Str. Sfatului şi intersecţia Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloşca şi Crişan. Intervenţia alocată acestei tematici s-a regăsit şi în cadrul tematicii *"Sisteme alternative de mobilitate"* fiind tratată în cadrul respectivului capitol:

- 6.1. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate, semi-pietonale). Proiect tratat la punctul 4.2

2.7. Intermodalitate şi operaţiuni logistice necesare

Măsurile privind amenajarea unui terminal de transport public şi a unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la reţeaua majoră de circulaţie (DN 67, DJ 649, DJ 647) asigură dezvoltarea intermodalităţii la nivel local:

- 7.1. Amenajare terminal de transport public. Proiect tratat la punctul 2.6
- 7.2. Amenajare parcări tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.5

Intervenţiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate şi conectivitate, Eficienţă economică, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă*.

2.8. Aspecte instituţionale

Având în vedere că implementarea propunerilor din planul de acţiune este o etapă foarte importantă în procesul de orientare către o mobilitate durabilă, este necesară asigurarea unui cadru instituţional adecvat. Sunt propuse următoarele intervenţii:

- **8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilităţi de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora**

Se propune dezvoltarea unei structuri interne ale cărei responsabilităţi să se axeze pe monitorizarea implementării intervenţiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Costuri estimate: 201.600 Euro.

- **8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători**

Pentru funcţionarea serviciului de transport public propus este necesară încheierea unui Contract de servicii publice, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Astfel, se are în vedere realizarea serviciilor aferente pregătirii acestor documentaţii şi obţinerii avizelor necesare.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

ETAPA a IIIa

P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D

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

Monitorizarea este un instrument de management folosit pentru urmărirea progresului făcut în realizarea activităţilor proiectului. Aceasta se concentrează asupra analizei performanţelor pe termen scurt, comparate cu ceea ce s-a planificat. Ghidul de elaborare a PMUD alocă o secţiune specială etapei de monitorizare în cadrul procesului de elaborare a acestui document strategic (figura 1.1).

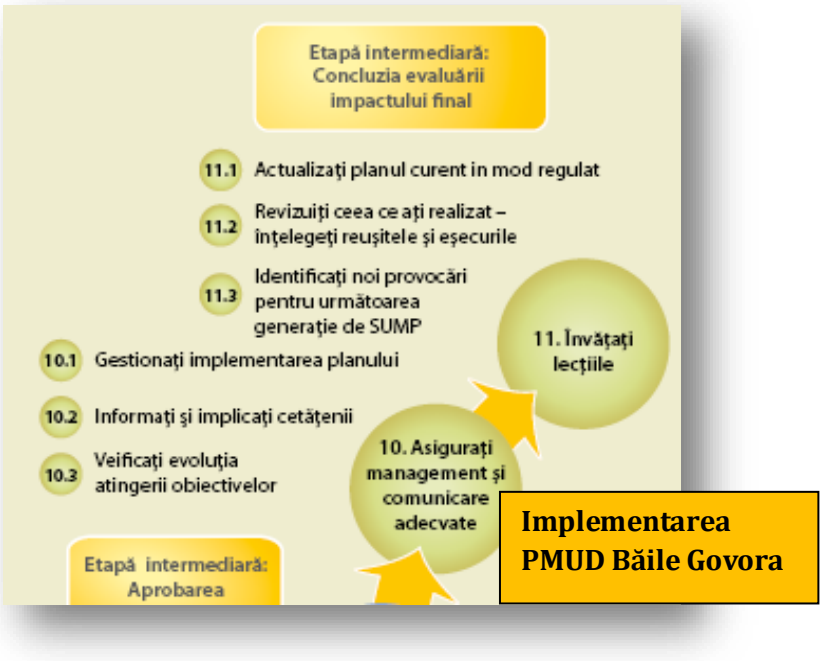


Figura 1.1. *Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării*[1].

Procedura de monitorizare a planului de acţiune presupune parcurgerea unui set de activităţi, după cum urmează: *colectarea datelor; prelucrarea şi analiza datelor;evaluarea măsurii în care implementarea proiectelor corespunde graficului propus; elaborarea unui raport de monitorizare.*

[1] Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea şi punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.

Întregul mecanism de monitorizare propus are caracter repetitiv, raportul de monitorizare fiind elaborat anual pe parcursul perioadei de implementare. Demararea procesului de monitorizare şi evaluare a planului de acţiune şi programarea în timp a activităţilor se va realiza de către echipa de monitorizare, astfel încât raportul de monitorizare anual să se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei.

Monitorizarea implementării PMUD al Oraşului Băile Govora are următoarele obiective:

- *Adaptarea implementării:* Compararea performanţelor reale ale măsurilor implementate cu beneficiile aşteptate şi ajustarea în consecinţă a ritmului de implementare în perioada de timp disponibilă;
- *Actualizarea PMUD:* Fundamentarea variantei actualizate a PMUD (literatura de specialitate recomandă actualizarea PMUD cel puţin o dată la 5 ani[2]);
- *Calibrarea modelului de transport:* Datele colectate în procesul de monitorizare vor permite actualizarea parametrilor modelului de transport utilizat pentru evaluarea indicatorilor;
- *Planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.*

Principalii indicatori care oferă o imagine asupra performanţelor obţinute ca urmare a implementării proiectelor propuse în planul de acţiune sunt prezentaţi în tabelul următor.â

Tabelul 1.1. *Indicatori de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora.*

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referinţă, 2023	Valoare ţintă, 2030	Sursa datelor
1.	Mijloace de transport public ecologice	autobuz/ microbuz	0	6	Documente de implementare a intervenţiei
2.	Sistem de management al transportului public şi e-ticketing	sistem	0	1	Documente de implementare a intervenţiei
3.	Reţea de piste şi trasee dedicate circulaţiei bicicletelor	km	1,3	20	Documente de implementare a intervenţiei
4.	Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	centre	0	15	Documente de implementare a intervenţiei
5.	Infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (staţii de încărcare pentru vehicule electrice)	staţie	0	50	Documente de implementare a intervenţiei
6.	Campanii de încurajare a transportului nemotorizat	campanie	0	6	Documente de implementare a intervenţiei

[2] Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea şi punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referinţă, 2023	Valoare ţintă, 2030	Sursa datelor
7.	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	47,0	42,8	Determinare analitică, modelarea transporturilor
8.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	vehicule*km	41.873	47.096 (Scenariul "A face minim": 52.470)	Determinare analitică, modelarea transporturilor
9.	Pasageri transportaţi în transportul public urban	pasageri/an	0	75.000	Determinare analitică, modelarea transporturilor/ Anchete de trafic
10.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO_2/an	2,39	2,41 (Scenariul "A face minim": 2,56)	Determinare analitică, modelarea transporturilor

Evaluarea valorilor indicatorilor 7-10 (tabelul 1.1) este realizată pe baza modelului de transport, care necesită calibrare periodică pe baza datelor înregistrate în teren referitoare la:

- Parametrii tehnici ai proiectelor implementate;
- Funcţiunile de utilizare a teritoriului;
- Parametrii de operare şi tarifare a serviciului de transport public;
- Volumele de trafic înregistrate în secţiuni cheie ale reţelei de transport.

Actualizarea modelului de transport, ca parte componentă a procesului de monitorizare a implementării PMUD, necesită dotarea cu instrumente software specializate şi instruirea personalului din echipa de monitorizare, astfel încât să dobândească competenţele tehnice necesare pentru desfăşurarea acestei activităţi. O altă soluţie care poate fi aplicată pentru realizarea acestei etape a PMUD este externalizarea, astfel încât să se asigure desfăşurarea fazelor de implementare până la momentul în care dotările tehnice şi competenţele personalului intern permit desfăşurarea în condiţii bune a etapei de monitorizare a implementării PMUD al Oraşului Băile Govora. Ca şi efort financiar, externalizarea presupune existenţa unui contract de asistenţă tehnică, care să conţină următoarele activităţi:

- Realizarea periodică a serviciului de monitorizare a implementării PMUD;
- Realizarea periodică a serviciului de actualizare a modelului de transport;
- Realizarea la comandă a serviciului de testare în model a implementării proiectelor (date necesare la fundamentarea cererilor de finanţare);
- Realizarea la comandă de training pentru compartimentul specializat în implementarea PMUD.

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

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate (conform ghidului european), pentru implementarea şi asigurarea unei coordonări coerente şi rapide atât pe orizontală, cât şi pe verticală, se propune constituirea unui comitet de implementare şi monitorizare la nivel local.

Responsabilităţile şi atribuţiile structurii de implementare şi monitorizare a PMUD vor consta în:

- Organizarea, coordonarea şi monitorizarea activităţilor derulate în cadrul proiectelor implementate;
- Planificarea bugetului în vederea asigurării surselor financiare corespunzătoare proiectelor implementate;
- Întocmirea documentaţiilor, pregătirea şi organizarea procedurilor de achiziţii publice pentru atribuirea contractelor de bunuri, servicii şi lucrări;
- Asigurarea vizibilităţii proiectelor implementate în cadrul PMUD, în conformitate cu cerinţele finanţatorilor;
- Cooperarea cu managerii proiectelor implementate în cadrul PMUD, în scopul întocmirii în condiţii optime a cererilor de finanţare, rapoartelor de progres, a rapoartelor finale şi cererilor de rambursare;
- Identificarea oportunităţilor de finanţare în vederea atragerii de surse de finanţare care să contribuie la implementarea de proiecte complementare care pot aduce valoare adăugată activităţilor şi proiectelor propuse.

Componenţa structurii de implementare a PMUD al Oraşului Băile Govora va fi numită prin dispoziţia primarului. Ulterior, în vederea managementului şi monitorizării PMUD, responsabilităţile şi atribuţiile persoanelor desemnate să facă parte din echipa, se vor completa în fişele de post specifice fiecărei poziţii propuse. Se recomandă ca structura de implementare să includă cel puţin următoarele poziţii:

→ Responsabil PMUD, cu următoarele atribuţii:

- Planificarea şi coordonarea activităţilor care privesc implementarea proiectelor incluse în PMUD, pentru a asigura atingerea obiectivelor stabilite;

- Monitorizarea implementării activităţilor şi îndeplinirea indicatorilor conform prevederilor fiecărui contract de finanţare;
- Întocmirea rapoartelor de proges şi alte documente administrative, după caz;
- Verificarea rapoartelor de progres ale proiectelor aflate în implementare;
- Aprobarea graficelor de depunere ale cererilor de rambursare;
- Convocarea şi conducerea întâlnirilor privind implementarea PMUD şi luarea deciziilor privind implementarea portofoliului de proiecte.

→ Responsabil domeniul juridic, cu următoarele atribuţii:

- Verificarea şi avizarea din punct de vedere juridic a activităţilor de implementare a proiectelor şi întocmirea documentaţiei aferente acestora;
- Urmărirea respectării legislaţiei în vigoare privind implementarea activităţilor proiectelor şi a contractelor de servicii şi lucrări desfăşurate în cadrul acestora;
- Acordarea de consultanţă de specialitate compartimentelor implicate în procesul de implementare şi monitorizare a proiectelor;
- Atribuţii în procesul de gestionare juridică a asistenţei financiare nerambursabile;
- Reprezentarea intereselor Consiliului local şi ale Primăriei Oraşului Băile Govora din punct de vedere juridic în contractele, parteneriatele, asocierile încheiate pentru implementarea proiectelor.

→ Responsabili domeniul tehnic, cu următoarele atribuţii:

- Conducerea şi coordonarea activităţilor de pregătire şi urmărire a investiţiior publice;
- Colaborarea cu responsabilul PMUD în activitatea de management al proiectelor privind întocmirea rapoartelor tehnice / rapoartelor de progres;
- Monitorizarea graficului de implementare a lucrărilor tehnice din cadrul proiectelor;
- Stabilirea priorităţilor investiţiilor referitoare la proiectele de urbanism, amenajarea teritoriului şi cadastru;
- Coordonarea şi verificarea elaborării proiectelor de urbanism, amenajarea teritoriului şi cadastru necesare pentru realizarea investiţiior publice;
- Urmărirea respectării legislaţiei în vigoare privind implementarea contractelor de lucrări;

În etapa de monitorizare structura de implementare şi monitorizare a PMUD, organizată la nivelul Primăriei Oraşului Băile Govora, va include, în funcţie de caracterul discuţiilor tehnice, reprezentanţi ai următorilor actori locali, cu următoarele responsabilităţi:

- *Reprezentanţi ai Primăriei Oraşului Băile Govora*

  Personalul tehnic din cadrul departamentului responsabil cu desfăşurarea activităţii de transport la nivel urban şi din departamente care interacţionează cu mobilitatea.

Reprezentanţii acestor departamente vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemenea, vor oferi informaţii cu privire la stadiile de implementare a proiectelor şi măsurilor la momentul întocmirii raportului de monitorizare.

- *Reprezentanţi ai Poliţiei Oraşului Băile Govora*

  Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranţa cetăţenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanţii Poliţiei Oraşului Băile Govora vor putea identifica aspecte care necesită adaptarea conţinutului bazei de date actuale privind statistica accidentelor (de exemplu, introducerea în baza de date a unui câmp nou care relaţionează accidentul cu obiective sociale din oraş – şcoli, grădiniţe, puncte sanitare).

  De asemenea, vor evalua componentele de siguranţa circulaţiei din studiile tehnico-economice care vor sta la baza proiectelor.

- *Reprezentanţi ai operatorilor de transport public (local, judeţean)*

  Intervenţiile propuse în domeniul transportului public constituie o parte consistentă a PMUD al Oraşului Băile Govora. Operatorii de transport public vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuşi pentru monitorizarea efectelor planului.

- *Reprezentanţi ai mediului educaţional*

  Vor participa la analizele privind evoluţia mobilităţii în Oraşul Băile Govora.

- *Reprezentanţi ai societăţii civile*

  Vor participa la analizele privind evoluţia mobilităţii în Oraşul Băile Govora.

Oraşul Băile Govora va asigura finanţarea anuală a următoarelor activităţi ale comitetului de monitorizare:

- dezvoltarea de tehnologii şi tehnici de colectare a datelor;
- colectarea efectivă a datelor;
- prelucrarea datelor;
- actualizare permanentă a modelului de transport;
- analize periodice ale sistemului de transport;
- raportare transparentă.

Periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acţiune, în funcţie de evoluţia procesului de implementare şi dinamica economiei locale şi regionale.

ANEXE

ANEXA 1 – LISTA CUPRINZĂTOARE DE ACȚIUNI DE INTERVENȚIE

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA

Obiective strategice: Accesibilitate și conectivitate, Eficiență economică, Siguranță și securitate, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Calitatea vieții

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
1. Interventii majore asupra rețelei stradale	Eficiență economică Siguranță și securitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	1.1. Modernizare străzi în Orașul Băile Govora: Cireșului, Mărășești, Nuferilor, Vladimirescu, Oituz, Stejarului și Zăvoiului, Oraș Băile Govora, Județul Vâlcea	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și creșterii accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din Orașul Băile Govora pe sectoarele: Str. Cireșului, Str. Mărășești, Str. Nuferilor, Str. Vladimirescu, Str. Oituz, Str. Stejarului și Str. Zăvoiului. Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Intervențiile vor conține și lucrări pentru asigurarea accesului la proprietăți, trotuare și alte lucrări de artă în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale. Reprezintă un proiect matur, pentru care a fost elaborată documentația tehnico-economică, faza Studiu de fezabilitate (D.A.L.I). Aprobarea Studiului de fezabilitate, a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general al investiției de către Consiliul Local al Orașului Băile Govora s-a realizat prin Hotărârea Nr. 46/ 2021.		DA	DA	km	4,45	350.000	1.557.500	155.750	1.401.750	0	Buget local, Alte surse	NU
		1.2. Program multianual de modernizare a străzilor în Orașul Băile Govora	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și creșterii accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din Orașul Băile Govora, inclusiv din localitățile componente Curăturile și Gătejești. Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Propunerea conține inclusiv realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi noi colectoare și de folosință locală, în acord cu planul de dezvoltare a rețelei stradale din PUG (categoriile III și IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998). Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public,		DA	DA	km	15,00	750.000	11.250.000	1.125.000	4.500.000	5.625.000	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
			apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.) și prioritizarea legăturilor cu localitățile componente (prelungire Str. General Praporgescu până în Gătejești).												
		1.3. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului	Propunerea are ca obiectiv plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO_2 și a zgomotului, în aliniament cu arterele de circulație cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului. Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea infastructurii rutiere și pietonale.		DA		km	20	50.000	1.000.000	100.000	400.000	500.000	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
2. Transport public	Accesibilitate și conectivitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță și securitate Eficiență economică Calitatea vieții	2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune proiectarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor. Se va avea în vedere realizarea unui studiu de oportunitate privind dezvoltarea teritorială a sistemului de transport public local și achiziționarea de autobuze ecologice.		DA		buc.	1	30.000	30.000	30.000	0	0	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public	În scopul dezvoltării serviciului de transport public este necesară achiziționarea de vehicule de transport public ecologice (electrice, electric-hibride, alimentate cu hidrogen/ GNC) și sisteme de încărcare aferente, în acord cu prevederile Ordonanței de Urgență nr. 71 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic. O astfel de măsură va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului, prin relocarea modală de la autovehicului personal la utilizarea transportului public.		DA		buc.	6	550.000	3.300.000	330.000	2.970.000	0	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
		2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	Se propune introducerea de trasee cu circuit închis pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale și naționale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală. Totodată va susține formare unui comportament al elevilor orientat către mobilitate durabilă.		DA		buc.	3	550.000	1.650.000	165.000	1.485.000	0	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
		2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing	În scopul asigurării unui serviciu de transport public eficient, se propune dezvoltarea sistemului de management al transportului public și e-ticketing. Se propune implementarea unui sistem care să integreze soluții "smart", astfel încât să faciliteze achiziționarea legitimațiilor de călătorie și totodată să constituie instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurilor de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate. Acest sistem va avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.		DA		buc.	1	500.000	500.000	50.000	450.000	0	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
		2.5. Construire/ modernizare stații de transport public	Propunerea are ca obiectiv construirea/ modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu punctele de interes deservite. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public și dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod		DA		buc.	20	15000	300.000	30.000	150.000	120.000	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
			nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.												
		2.6. Amenajare terminal de transport public	În scopul dezvoltării transportului public se propune realizarea unui terminal modern adaptat nevoilor locale. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcarea bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă.	DA	DA		buc.	1	500.000	500.000	50.000	450.000	0	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
		2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public	Proiectul are ca obiectiv construirea de infrastructură pentru gestionarea vehiculelor de transport public (autobază) și dotarea corespunzătoare cu echipamente și infrastructură tehnică în vederea operării. Crearea noii infrastructuri va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport.		DA		buc.	1	500.000	500.000	50.000	450.000	0	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes	În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public se propune dezvoltarea unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes.		DA		buc.	1	15.000	15.000	0	15.000	0	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
		2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiții (proiect recurent, care va fi activat periodic).		DA		program	2	20.000	40.000	0	20.000	20.000	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public	Măsura are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.		DA		campanie	6	5.000	30.000	0	15.000	15.000	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
3. Transport de marfă	Eficiență economică Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță și securitate	3.1. Reglementare logistică de aprovizionare	Se propune reglementarea logisticii de apovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții) și susținerea distribuției mărfurilor cu autovehicule ecologice. Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.		DA		buc.	1	10.000	10.000	0	10.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Băile Govora	Prin această măsură de reorganizare a transportului de mărfuri se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (siguranța circulației, poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri pentru transportul de marfă. Se va efectua reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu	DA	DA		buc.	1	15.000	15.000	0	0	15.000	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
			impact în domeniul transportului de marfă.												
4. Sisteme alternative de mobilitate	Accesibilitate și conectivitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță și securitate Calitatea vieții	4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale, care să asigure deplasarea în condiții de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori. Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea / modernizarea infastructurii rutiere		DA	DA	mp	50,000	200	10.000.000	1.000.000	4.000.000	5.000.000	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.2. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale)	Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și autovehicule, reprezentând zone cu nivel scăzut de emisie. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Într-o primă etapă se propune ca astfel de amenajări să se realizeze pe axa zonei centrale - Str. Tudor Vladimirescu, sectorul cuprins între intersecția Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloșca și Crișan - Str. Sfatului și intersecția Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloșca și Crișan. Măsura propusă va contribui la îmbunătățirea accesibilității nemotorizate către obiectivul de agrement Parcul central, zona de loisir polarizatoare la nivelul stațiunii.		DA	DA	mp	8,250	200	1.650.000	165.000	660.000	825.000	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.3. Modernizare piste pentru biciclete în Orașul Băile Govora	Propunerea are ca obiectiv modernizarea pistelor pentru biciclete funcționale în Orașul Băile Govora, astfel încât să asigure un nivel ridicat de siguranță pentru utilizatori. Intervențiile vizează asigurarea unei		DA		km	1,3	200.000	260.000	26.000	234.000	0	PR SV 2021-2027, AFM, Buget local,	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
			suprafețe a pistei pentru biciclete cu un finisaj antiderapant și îmbunătățirea semnalizării orizontale și verticale aferente pistelor.											Alte surse	
		4.4. Dezvoltare rețea de piste pentru biciclete în Orașul Băile Govora și localitățile componente	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. În scopul prioritizării acestui mod de deplasare la nivel local se propune realizarea unei rețele coerente care să lege obiective de interes local și să asigure conexiuni cu teritoriul învecinat. Complementar sectoarelor existene se are în vedere dezvoltarea cu prioritate a legăturilor cu localitățile componente.		DA	DA	km	20,0	200.000	4.000.000	400.000	2.000.000	1.600.000	PR SV 2021-2027, AFM, Buget local, Alte surse	DA
		4.5. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malurile Pârâului Hința	În scopul îmbunătățirii calității mediului și creșterii atractivității modurilor nemotorizate se propune amenajarea zonelor adiacente Pârâului Hința pe teritoriul Orașului Băile Govora prin integrarea de soluții multifuncționale care combină protecția mediului și realizarea de facilități publice, soluții tehnice inovatoare din perspectiva managementului ecologic al apei sau introducând tematica biodiversității și considerând cursul de apă ca un posibil culoar ecologic, transformându-le în coridoare de infrastructură verde - albastră. Astfel, se va asigura îmbunătățirea calității spațiului (valori estetice, funcționale și culturale ale peisajelor urbane). Se au în vedere intervenții precum: realizare piste pentru biciclete; realizare alei pietonale; realizare sistem de iluminat public; amenajare spații verzi; amenajare zone de odihnă; montare mobilier urban; pregătire spații pentru amplasarea de pavilioane/ chioșcuri multifuncționale; reconstrucții ecologice. Pentru implementarea proiectului se va avea în vedere realizarea unui parteneriat între UAT Orașul Băile Govora și Administrația Națională „Apele Române”.		DA		km	4,50	500.000	2.250.000	0	1.125.000	1.125.000	PR SV 2021-2027, PNRR, AFM, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
		4.6. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	Urmărind creșterea ponderii modale a bicicletei pentru deplasările la nivel local, se propune facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în puncte precum: zona centrală, capetele traseelor/ pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor, în zone turistice, în puncte intermodale. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete - clasice și electrice) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software).		DA	DA	buc.	15	150.000	2.250.000	225.000	2.025.000	0	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.7. Amenajare parcări pentru biciclete	În scopul susținerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcări pentru biciclete în puncte cheie din Orașul Băile Govora (zone comerciale, zone de servicii, unități de învățământ, zone turistice).		DA	DA	locuri	150	200	30.000	0	30.000	0	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții, se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Orașului Băile Govora, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv		DA		buc.	50	7.000	350.000	70.000	140.000	140.000	PR SV 2021-2027, PNRR, AFM, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
			pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și hibride.												
		4.9. Achiziție mijloace de transport ecologice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate	În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorității publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule ecologice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale și autospecializate).		DA		buc.	6	60.000	360.000	60.000	120.000	180.000	Buget local, AFM, Alte surse	NU
		4.10. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	Prin acest proiect se urmărește elaborarea și implementarea la nivelul Orașului Băile Govora a unui Plan local de acțiune prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.		DA		buc.	1	10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
		4.11. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilități publice să dețină în parcul auto un număr minim de autovehicule ecologice.		DA		buc.	2	10.000	20.000	10.000	10.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		4.12. Derulare campanii de încurajare a transportului nemotorizat	Proiectul prevede realizarea unor campanii de promovare, conștientizare și educare a populației cu privire la beneficiile utilizării mijloacelor de transport nemotorizate (pietonal și cu bicicleta).		DA		buc.	6	5.000	30.000	0	15.000	15.000	Buget local, Alte surse	NU
		4.13. Realizare regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și eficientizării gradului de utilizare a transportului ecologic se propune realizarea unui regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete).		DA		buc.	1	10.000	10.000	0	10.000	0	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
5. Managementul traficului	Siguranță și securitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Eficiență economică	5.1. Sistem inteligent integrat de management urban în orașul Băile Govora, județul Vâlcea	Propunerea are ca obiectiv dezvoltarea unui sistem inteligent integrat de management urban la nivelul Orașului Băile Govora, cu următoarea structură (lista nefiind exhaustivă): Echipamente TIC de monitorizare a traficului (drone, camere video cititoare de numere de înmatriculare); Mobilier urban; Sistem de monitorizare și siguranță a spațiului public; Extinderea sistemului WiFi în spațiile publice; Sisteme de siguranță pentru zona cu lucrări; Baze de date GIS la nivel local.		DA		buc.	1	500.000	500.000	50.000	450.000	0	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
		5.2. Dezvoltare sistem de management al traficului	Intervenția presupune dezvoltarea graduală a unui sistem integrat de management inteligent al traficului în Orașul Băile Govora (amenajare/ reamenajare intersecții; sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare; treceri de pietoni "smart" - pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton; sistem de supraveghere video; contorizare autovehicule, biciclete, pietoni). Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport. Implementarea elementelor de management al traficului va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO_2.		DA		buc.	1	1.000.000	1.000.000	200.000	400.000	400.000	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA
		5.3. Realizare aplicație informatică care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	Se propune realizarea unei aplicații informatice găzduită pe site-ul primăriei, care să ofere informații în timp real cu privire la sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc. și totodată să ofere posibilitatea utilizatorilor rețelei de transport să semnaleze zonele cu probleme de infrastructură, care necesită intervenții (lucrari de reabilitare etc).		DA		buc.	1	10.000	10.000	0	10.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		5.4. Realizare parcări colective	În scopul reorganizării spațiului public și optimizării fluxurilor de trafic se propune amenajarea de parcări colective la periferia zonei centrale și		DA		locuri	150	7.000	1.050.000	105.000	525.000	420.000	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
			integrarea acestora în sistemul de management al traficului.												
		5.5. Amenajare parcări tip Park&Ride	Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DN 67, DJ 649, DJ 647). În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Astfel este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Băile Govora și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO_2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții care vizează dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete și a sistemului de închiriere biciclete.	DA	DA		locuri	200	7.000	1.400.000	140.000	700.000	560.000	PR SV 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban	Se propune realizarea unui studiu în vederea elaborării unei politici de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal cu destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice. În concordanță cu politica propusă se va elabora un regulament de gestionare a parcărilor la nivel local.		DA		buc.	1	30.000	30.000	0	30.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestiunea parcărilor în Orașul Băile Govora	Proiectul prevede digitalizarea parcării prin cartarea locurilor de parcare (cu plată, de reședință) într-o platformă de tip GIS și dezvoltarea unei aplicații mobile care să permită vizualizarea disponibilității locurilor de parcare, plata parcării prin SMS, informații cu privire la localizare, tarife etc.		DA		buc.	1	20.000	20.000	0	20.000	0	PR SV 2021-2027, PNRR, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
		5.8. Elaborare și implementare reglementări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune adoptarea de măsuri de management al traficului orientate spre calmarea traficului în zonele aglomerate (cu valori ridicate de pietoni, cu densitate rezidențială mare, în zona intersecțiilor, în apropierea unităților de învățământ, a pieței, etc.), precum și în zonele cu spații partajate. De asemenea, se propune realizarea unor proiecte de îmbunătățire a semnalizării rutiere în jurul unităților de învățământ.		DA	DA	buc.	1	500.000	500.000	50.000	250.000	200.000	Buget local, Alte surse	DA
		5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim.		DA		buc.	1	10.000	10.000	0	10.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul PR 2021-2027, P4	Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare PR 2021-2027, P4 (similar POR 2014-2021, P.I. 3.2) a unui studiu de trafic/ circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/ reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra emisiilor de substanțe poluante și gaze cu efect de seră, etc., după caz.	DA	DA		studiu	1	50.000	50.000	50.000	0	0	PR SV 2021-2027, Buget local, alte surse	DA
		5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști,	Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile.		DA		campanie	6	5.000	30.000	0	15.000	15.000	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
		utilizatori de mopede)													
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	Accesibilitate și conectivitate Siguranță și securitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	6.1. Amenajare zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi-pietonale). Proiect tratat la punctul 4.2	Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și autovehicule, reprezentând zone cu nivel scăzut de emisie. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Într-o primă etapă se propune ca astfel de amenajări să se realizeze pe axa zonei centrale - Str. Tudor Vladimirescu, sectorul cuprins între intersecția Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloșca și Crișan - Str. Sfatului și intersecția Str. Tudor Vladimirescu - Str. Horia, Cloșca și Crișan. Măsura propusă va contribui la îmbunătățirea accesibilității nemotorizate către obiectivul de agrement Parcul central, zona de loisir polarizatoare la nivelul stațiunii.		DA	DA	mp	8,250	200						
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	Accesibilitate și conectivitate Eficiență economică Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	7.1. Amenajare terminal de transport public. Proiect tratat la punctul 2.6	În scopul dezvoltării transportului public se propune realizarea unui terminal modern adaptat nevoilor locale. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcarea bicicletelor, construirea/ modernizarea/	DA	DA		buc.	1	500.000						

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finan-țare	Eligibili-tate PR SV Oltenia 2021-2027, P4
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2023-2024	2025-2027	2028-2030		
			reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă.												
		7.2. Amenajare parcări tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.5	Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DN 67, DJ 649, DJ 647). În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Astfel este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Băile Govora și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO_2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții care vizează dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete și a sistemului de închiriere biciclete.	DA	DA		locuri	200	7.000						
8. Aspecte instituționale	Eficiență economică Accesibilitate și conectivitate	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Băile Govora	Se propune dezvoltarea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.		DA		buc.	1	201.600	201.600	28.800	86.400	86.400	Buget local	NU
		8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	Pentru funcționarea serviciului de transport public propus este necesară încheierea unui Contract de servicii publice, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Astfel, se are în vedere realizarea serviciilor aferente pregătirii acestor documentații și obținerii avizelor necesare.		DA		buc.	1	50.000	50.000	50.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU

COSTURI P.M.U.D. AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA 2023-2030

Total: 46.769.100 EUR, din care:

- **în perioada 2023-2024: 4.725.550 EUR**
- **în perioada 2025-2027: 25.182.150 EUR**
- **în perioada 2028-2030: 16.861.400 EUR**

Costuri eligibile PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027, P4: 32.125.000 EUR

NOTĂ:

Lista de proiecte este organizată pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. Există proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecință, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în lista.

COSTURI P.M.U.D. AL ORAȘULUI BĂILE GOVORA 2023-2030

Total: 46.769.100 EUR, din care:

- **în perioada 2023-2024: 4.725.550 EUR**
- **în perioada 2025-2027: 25.182.150 EUR**
- **în perioada 2028-2030: 16.861.400 EUR**

Costuri eligibile PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027, P4: 32.125.000 EUR

NOTĂ:

Lista de proiecte este organizată pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. Există proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecință, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în lista.

ROMÂNIA * JUDEȚUL VÂLCEA * ORAȘUL BĂILE GOVORA * CONSILIUL LOCAL

Președinte de ședință
Istrăt [illegible]rcea

Contrasemnează:
Secretar general al UAT
jr. Butoeru Maria-Iuliana

27.11.2023