



PMUD

ORAȘUL ROVINARI



PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ 2023 - 2030

strategium
consultanță pentru
dezvoltare



© NOVATIQ VISION



Orașul
ROVINARI

PMUD ROVINARI 2023 – 2030

Elaborarea în format GIS a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Orașului Rovinari

Contract de servicii nr. 25 din 08.03.2023

Prestator: STRATEGIUM SRL

Subcontractant: NOVATIQ VISION SRL

Beneficiar: UAT Orașul ROVINARI

CUPRINS

| | |
|--|-----------|
| (1) PMUD – componenta strategică | 5 |
| 1. INTRODUCERE | 5 |
| 1.1. Scopul și rolul documentației | 5 |
| 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială | 7 |
| 1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale | 7 |
| 1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor | 21 |
| 2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE | 22 |
| 2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice | 22 |
| 2.2. Rețeaua stradală | 35 |
| 2.3. Transport public | 41 |
| 2.4. Transport de marfă | 47 |
| 2.5. Mijloace alternative de mobilitate | 49 |
| 2.6. Managementul traficului | 51 |
| 2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate | 51 |
| 3. Model de transport | 52 |
| 3.1. Prezentare generală și definirea domeniului | 52 |
| 3.2. Colectarea de date | 54 |
| 3.3. Dezvoltarea rețelei de transport | 67 |
| 3.4. Cererea de transport | 68 |
| 3.5. Calibrarea și validarea datelor | 72 |
| 3.6. Prognoze | 73 |
| 3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz | 75 |
| 4. Evaluarea impactului actual al mobilității | 78 |
| 4.1. Eficiență economică | 79 |
| 4.2. Impactul asupra mediului | 82 |
| 4.3. Accesibilitatea | 89 |
| 4.4. Siguranța | 93 |
| 4.5. Calitatea vieții | 95 |
| 5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane | 97 |
| 5.1. Viziunea prezentată pentru cele trei nivele teritoriale | 97 |
| 5.2. Lista completă a intervențiilor propuse | 101 |

| | |
|--|------------|
| 5.3. Metodologia de selectare a proiectelor _____ | 113 |
| 6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane _____ | 121 |
| 6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport _____ | 121 |
| 6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale _____ | 124 |
| 6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale _____ | 126 |
| 6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale _____ | 128 |
| 7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale _____ | 132 |
| 7.1. Eficiență economică _____ | 132 |
| 7.2. Impactul asupra mediului _____ | 133 |
| 7.3. Accesibilitate _____ | 137 |
| 7.4. Siguranță _____ | 137 |
| 7.5. Calitatea vieții _____ | 138 |
| (2) P.M.U.D. - componenta de nivel operațional _____ | 139 |
| 1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung _____ | 139 |
| 1.1. Cadrul de prioritizare _____ | 139 |
| 1.2. Prioritățile stabilite _____ | 140 |
| 2. PLANUL DE ACȚIUNE _____ | 144 |
| 2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale _____ | 144 |
| 2.2. Transportul public _____ | 146 |
| 2.3. Transport de marfă _____ | 148 |
| 2.4. Mijloace alternative de mobilitate _____ | 149 |
| 2.5. Managementul traficului _____ | 152 |
| 2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate _____ | 154 |
| 2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare _____ | 155 |
| 2.8. Aspecte instituționale _____ | 156 |
| (3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană _____ | 157 |
| 1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D _____ | 157 |
| 2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea _____ | 160 |

(1) PMUD – componenta strategică

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

Conform legislației naționale (art. 46, alin. 1 din Legea nr. 350/2001 – privind amenajarea teritoriului și urbanismul) *planurile de mobilitate urbană sunt documente strategice care însoțesc Planurile Urbanistice Generale*. Legea definește planul de mobilitate urbană ca fiind un instrument de planificare strategică teritorială care corelează dezvoltarea spațială a localităților din suburbii/zone metropolitane, mobilitatea și transportul persoanelor, bunurilor și mărfurilor. În același timp, conform celor două documente europene programatice Cartea Albă a Transporturilor și Cartea Verde „Către o nouă cultură a mobilității urbane” planul de mobilitate este un instrument necesar. Planul de Mobilitate Urbană trebuie să promoveze dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, concomitent cu încurajarea unei schimbări spre moduri de transport mai sustenabile.

În continuare, numărul accidentelor mortale în România rămâne unul foarte ridicat, *România înregistrând cea mai mare rată a deceselor cauzate de accidente rutiere*¹, în anul 2021, înregistrându-se aproximativ 93 decese la un milion de locuitori, media europeană fiind de 44 decese la milionul de locuitori. Din aceste considerente este necesară o schimbare care să conducă la

îmbunătățirea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic.

Planul de mobilitate urbană durabilă al Orașului Rovinari urmărește aplicarea conceptelor și principiilor de planificare existente la nivel european și național privind mobilitatea urbană, adaptate la specificul local al orașului Rovinari, incluzând în proiectele și măsurile de îmbunătățire a mobilității și calității vieții. PMUD include analiza situației existente a mobilității, planul de acțiune, lista de proiecte și posibilele surse de finanțare a acestora.

Elaborarea PMUD a Orașului Rovinari este necesară din mai multe motive, care țin de:

- Schimbarea abordării Comisiei Europene în materie de gestionare a instrumentelor structurale care acum pun accent pe teme care vizează *decarbonizarea, dezvoltarea micromobilității, dezvoltarea mobilității interurbane și urbane, „înverzirea” transporturilor de marfă, digitalizarea mobilității, creșterea siguranței rutiere etc.* Toate acestea presupun o abordare integrată.
- Dezvoltarea economică din ultima perioadă a determinat o creștere a numărului de autoturisme, în special second-hand care sporesc presiunea asupra infrastructurii

¹ https://transport.ec.europa.eu/background/2021-road-safety-statistics-what-behind-figures_en

existente (creșterea nivelului de congestie, creșterea timpilor de deplasare, creșterea traficului de tranzit, în special al celui greu, dificultăți în găsirea unui loc de parcare etc.), scăderea nivelului de calitate a aerului, creșterea numărului de accidente rutiere etc.

- Caracterul obligatoriu stabilit de legislația specifică, prin care autoritățile administrației publice sunt obligate să actualizeze documentele de planificare strategică odată la 5 ani.
- Noua perioadă de programare 2021-2027 reprezintă o oportunitate prin care să fie identificate și implementate proiecte care susțin dezvoltarea unei mobilități durabile și sustenabile.
- Oportunitățile de finanțare din PNRR care presupun existența unui PMUD modern și digitalizat.

Din punct de vedere strategic, PMUD are rolul de a planifica și modela mobilitatea la nivelul orașului Rovinari, în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială, având următoarele obiective de bază:

- Asigurarea condițiilor de accesibilitate pentru toate categoriile de persoane, inclusiv a persoanelor cu dizabilități și mobilitate redusă;

- Promovarea mijloacelor de transport alternative și integrate;
- Reducerea nevoii pentru mijloacele de transport motorizat;
- Îmbunătățirea nivelului de calitate a aerului;
- Creșterea calității vieții și atractivității orașului;
- Încurajarea mobilității active cu efecte directe asupra stării de sănătate a locuitorilor;
- Reducerea costurilor legate de transport prin creșterea eficienței energetice pentru activitățile de transport;
- Eficientizarea serviciilor și a infrastructurii de transport;
- Creșterea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic.

Prezentul Plan de mobilitate urbană durabilă acoperă UAT Rovinari, având în componența sa cartierele Vârț și Poiana. Aria de acoperire va permite integrarea proiectelor și măsurilor asociate transportului durabil cu celelalte proiecte incluse în Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a orașului Rovinari, având ca rezultat obținerea unor rezultate optime în ceea ce privește obiectivele sociale, de mediu și economice, obiective legate de creșterea nivelului de siguranță și al creșterii calității vieții locuitorilor.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Planul de Amenajare a Teritoriului Județului Gorj (PATJ)

PATJ reprezintă documentul care transpune în planuri de măsuri programul de dezvoltare socio-economică a județului Gorj. Sunt identificate principalele disfuncționalități la nivelul județului și stabilite prioritățile pentru fiecare domeniu de interes. În prezent, Consiliul Județean Gorj deține Planul de amenajare a teritoriului județean Gorj – proiect aprobat în anul 2013.

Obiectivul strategic al PATJ Gorj îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a teritoriului județean, prin optimizarea utilizării resurselor și valorificarea șanselor de dezvoltare, în vederea creării premiselor de dezvoltare economică și socială eficientă și durabilă, a creșterii calității vieții locuitorilor și în condițiile protejării mediului natural.

În privința rețelei de transport, PATJ Gorj a setat următoarele obiective:

- Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere de transport;
- Modernizarea și dezvoltarea rețelei feroviare.

Referitor la accesibilitate, orașul Rovinari este încadrat în categoria celor cu accesibilitate foarte bună, fiind deservit inclusiv de transportul feroviar.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

În etapa de elaborare a Planului de mobilitate urbană durabilă a orașului Rovinari s-a avut în vedere corelarea cu prevederile documentelor strategice sectoriale specifice la nivel european, național, județean și local.

Având în vedere obiectivele strategice și măsurile propuse prin PMUD Rovinari, acesta răspunde obiectivelor și măsurilor propuse în cadrul documentelor strategice sectoriale prin:

- asigurarea opțiunilor de deplasare accesibile economic și diversificate pentru toți locuitorii către serviciile și destinațiile de interes;
- creșterea siguranței și securității în deplasare pentru întreaga comunitate locală, indiferent de modalitatea de deplasare folosită;

- reducerea consumului de energie, a gradului de poluare fonică și a aerului cauzate de emisiile de GES asociate sistemului de transport;
- îmbunătățirea eficienței și eficacității sistemului de transport de persoane și mărfuri, care contribuie la dezvoltarea economică locală.
- creșterea calității vieții și a procesului de proiectare urbană în beneficiul locuitorilor și dezvoltării economice și sociale integrate.

1.3.1. Cadrul European

| Anul | Document | Emitent |
|------|--|-------------------|
| 2011 | Cartea Albă „Foaie de parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al resurselor” | Comisia Europeană |
| 2007 | Cartea Verde Europeană a Transportului Urban „Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane” | Comisia Europeană |
| 2021 | Cadrul European pentru mobilitate urbană | Comisia Europeană |
| 2009 | Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană | Comisia Europeană |
| 2019 | Pactul Verde European | Comisia Europeană |
| 2020 | Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă | Comisia Europeană |
| 2021 | Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 (Următorii pași către „Viziunea zero”) | Comisia Europeană |
| 2021 | Legea europeană a climei | Comisia Europeană |
| 2022 | Mecanismul pentru interconectarea Europei: Acord informal cu Parlamentul European privind Programul Post-2020 | |

Cartea Albă „Foaie de parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al resurselor”

Cartea Albă, document publicat în anul 2011, setează un obiectiv ambițios de *reducere a emisiilor de CO₂ generate în cadrul sectorului transportului de cel puțin 60% până în 2050* (față de nivelurile înregistrate în anul 1990). Pe lângă reducerea emisiilor, documentul setează o serie de obiective referitoare la sistemul de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune reducerea substanțială a parcului auto, astfel:

- Înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional” în transportul urban până în anul 2030 și dispariția lor progresivă din orașe până în anul 2050;

- Implementarea unei logistici urbane cu emisii zero de CO₂ în marile aglomerări urbane până în anul 2030.

În același timp, documentul mai stabilește necesitatea stabilirii unui cadru pentru funcționarea unui sistem de transport multimodal, dotat cu facilități de informare, gestionare și plată precum și reducerea numărului de accidente rutiere și a victimelor cu 50% până în 2020 și „zero decese” înregistrate în transportul rutier până în anul 2050.

Un alt aspect important prevăzut în cadrul acestui document este cel care prevede stabilirea la nivel european a unor proceduri și mecanisme de acordare a sprijinului financiar destinat pregătirii de audituri privind mobilitatea urbană și de planuri privind mobilitatea urbană și instituirea unei metodologii de evaluare a mobilității urbane europene (European Urban Mobility Scoreboard) bazat pe obiective comune.

Cartea Verde Europeană a Transportului Urban „Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”

Documentul consemnează rolul mobilității urbane în cadrul dezvoltării economice a orașelor, a îmbunătățirii calității vieții din orașe. Documentul identifică cinci provocări la care orașele trebuie să răspundă în cadrul unei abordări integrate:

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

Cadru European pentru mobilitate urbană

Noul cadru european pentru mobilitate propune o listă de măsuri și inițiative pentru orașe în vederea creșterii rezilienței mobilității durabile. Această nouă inițiativă evidențiază necesitatea revizuirii orientărilor pentru rețeaua TEN-T prin adăugarea unor „noduri urbane” până în anul 2025.

Noul cadru își propune o serie de obiective ambițioase, care vizează:

- Îmbunătățirea transportului și a mobilității, către, în interiorul și în jurul orașelor, precum și îmbunătățirea livrării de bunuri la domiciliu (livrarea pe ultimul kilometru);
- Reducerea emisiilor GES cu 55% până în anul 2030.

În același timp, noul cadru de mobilitate arată și modul de realizare a acestor obiective:

- Elaborarea unui cadru european comun care să conțină un plan de măsuri prin care problemele specifice urbane (poluarea aerului, nivel ridicat de congestie, accesibilitate

redușă, creșterea accidentelor rutiere, a creșterii livrărilor la domiciliu) sunt abordate;

- Creșterea nivelului de sprijin pentru modurile de transport urbane sustenabile (transport public și mobilitate activă), precum și către stimularea logisticii urbane cu emisii zero;
- Creșterea nivelului de calitate a planurilor de mobilitate durabile prin promovarea unei abordări coerente și integrate;
- Creșterea nivelului de colectare a datelor privind monitorizarea progreselor înregistrate în materie de politici și măsuri de mobilitate urbană;
- Promovarea digitalizării sistemelor de transport urban și integrarea serviciilor de mobilitate inovatoare;
- Menținerea competitivității și a poziției de lider tehnologic în sectorul transportului urban;
- Consolidarea implicării statelor membre și stabilirea unui dialog continuu între orașe, regiuni și alte părți interesate de mobilitatea urbană.

Intervenții vizate de noul cadru de mobilitate:

- Rețea de transport mai puternică de transport în comun;
- Variante mai simple și atractive pentru mobilitatea activ, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta;
- Infrastructuri urbane și livrări pe ultimul kilometru cu emisii zero și eficiente;
- mai bună gestionare a fluxurilor de mobilitate prin intermediul centrelor multimodale și al soluțiilor digitale;
- Gări moderne care să conecteze transportul feroviar cu transportul în comun și care să ofere servicii de mobilitate partajată;
- Parcări mai bune și mai mari de tip „park and ride”, echipate cu puncte de reîncărcare pentru vehicule cu emisii zero;

- Mai multe terminale multimodale și de consolidare de transport de marfă;
- Servicii de transport de călători la cerere mai durabile și mai funcționale cum ar fi taxiurile și autoturismele private de închiriat cu șofer.

Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

Planul de acțiune pentru mobilitate urbană este un document care reprezintă rezultatul consultării părților interesate în cadrul consultării publice a celor două documente (Cartea Verde a Transporturilor și a Comunicatului CE – „un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat”).

Planul de Acțiune stabilește următoarele obiective principale:

- Promovarea unor politici integrate pentru a face față complexității sistemelor de transport;
- Optimizarea mobilității urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele rețele de transport;
- Transmiterea experiențelor și cunoștințelor.

Pentru atingerea obiectivelor principale, Planul de Acțiune recomandă o serie de 20 de acțiuni structurate în 6 teme principale, după cum urmează:

- **Tema nr. 1 – Promovarea unei politici integrate**
 - Acțiunea nr. 1 – Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană;
 - Acțiunea nr. 2 – Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională;
 - Acțiunea nr. 3 – Transporturi pentru un mediu urban sănătos;

- **Tema nr. 2 – Centrarea pe cetățeni**
 - Acțiunea nr. 4 – O platformă privind drepturilor călătorilor din rețeaua de transport public urban;
 - Acțiunea nr. 5 – Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă;
 - Acțiunea nr. 6 – Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile;
 - Acțiunea nr. 7 – Accesul în zonele verzi;
 - Acțiunea nr. 8 – O companie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă;
 - Acțiunea nr. 9 – Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto;
- **Tema nr. 3 – Transport urban mai ecologic**
 - Acțiunea nr. 10 – Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero;
 - Acțiunea nr. 11 – Un ghid on-line privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
 - Acțiunea nr. 12 – Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe;
 - Acțiunea nr. 13 – Schimburi de informații privind schemele de tarificare urbane;
- **Tema nr. 4 – Consolidarea finanțării**
 - Acțiunea nr. 14 – Optimizarea surselor de finanțare existente;
 - Acțiunea nr. 15 – Analiza nevoilor de finanțare viitoare;
- **Tema nr. 5 – Schimbul de experiență și cunoștințe**
 - Acțiunea nr. 16 – Actualizarea datelor și a statisticilor;
 - Acțiunea nr. 17 – Crearea unui observator al mobilității urbane;

- Acțiunea nr. 18 – Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații;
- **Tema nr. 6 – Optimizarea mobilității urbane**
 - Acțiunea nr. 19 – Transportul urban de marfă;
 - Acțiunea nr. 20 – Sisteme inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană.

Pactul Verde European

Pactul Verde European reprezintă un set de inițiative politice ale Comisiei Europene care vizează atingerea neutralității climatice a UE până în anul 2050. În cadrul acestei inițiative sunt stabilite investițiile necesare și instrumentele de finanțare, destinat stimulării utilizării eficiente a resurselor prin tranziția către o economie circulară, mai curată. Acțiunile și măsurile vizează toate sectoarele economice, inclusiv:

- Investiții în tehnologii curate, ecologice;
- Sprijin pentru inovare în sectorul industrial;
- Introducerea unor forme de transport privat și public mai curate, mai ieftine și mai sănătoase;
- Decarbonizarea sectorului energetic;
- Îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor;
- Colaborarea cu partenerii internaționali pentru îmbunătățirea standardelor de mediu la nivel internațional.

Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

Documentul vine în completarea Pactului Verde European, fiind redactat la finalul anului 2020 și cuprinde 82 de inițiative în 10 domenii cheie. Strategia are ca obiectiv *dezvoltarea unui sistem de transport verde și digital și reducerea cu 90% a emisiilor GES până în anul 2050.*

Strategia stabilește următoarele condiții prin care se poate atinge o mobilitate sustenabilă și inteligentă:

- Stimularea adoptării vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon și a infrastructurii aferente – de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte de încărcare până în 2030;
- Crearea de aeroporturi și porturi cu emisii zero, de exemplu, prin noi inițiative de promovare a combustibililor sustenabili în sectorul aviației și în cel maritim;
- Realizarea unei mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile, de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză și dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani;
- „Înverzirea” transportului de marfă, de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050;
- Tarifarea carbonului și oferirea de stimulente mai bune utilizatorilor, de exemplu, aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă și eficientă la întregul nivel sectorial al transporturilor;
- Transformarea mobilității multimodale conectate și automatizate în realitate, de exemplu, prin oferirea pasagerilor posibilitatea achiziționării de bilete pentru călătorii multimodale și asigurarea unei treceri fără probleme a mărfurilor de la un mod de transport la altul;
- Stimularea inovării și a utilizării datelor și a inteligenței artificiale pentru o mobilitate mai inteligentă, de exemplu, acordarea de sprijin pentru implementarea dronelor și aeronavelor fără pilot, precum și a altor acțiuni care privesc mobilitatea.

Principalele obiective stabilite în cadrul Strategiei, pe orizonturi de timp:

- **Până în 2030:**
 - cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero vor circula pe drumurile europene;
 - 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;
 - dublarea traficului feroviar de mare viteză la nivelul întregii Europe;
 - călătoriile colective programate pentru deplasări pe distanțe sub 500 km vor trebui să fie neutre din punct de vedere al carbonului;
 - implementarea pe scară largă a mobilității automatizate;
 - pregătirea lansării pe piață a navelor maritime cu emisii zero.
- **Până în 2035:**
 - pregătirea pentru lansarea pe piață a aeronavelor de mare capacitate cu emisii zero.
- **Până în 2050:**
 - aproape toate autoturismele, autobuzele și vehiculele grele vor avea emisii zero;
 - dublarea traficului feroviar de marfă;
 - existența unei rețele transeuropene de transport (TEN-T) multimodală și operaționalizată, pentru un transport sustenabil și inteligent, cu conectivitate de mare viteză.

Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 (Următorii pași către „Viziunea zero”)

Noutatea noului cadru de politică constă în adoptarea așa-numitei abordări pentru un sistem sigur, care vizează redefinirea politicii privind siguranța rutieră, punând accentul pe prevenirea deceselor

și a vătămărilor grave acționând asupra patru factori-cheie: vehicule sigure, infrastructură sigură, deplasarea în condiții de siguranță pe drumuri și o mai bună asistență după producerea unui accident. Toate acestea necesită o guvernare consolidată la nivelul UE. În conformitate cu abordarea pentru un sistem sigur, decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură, chiar dacă vor continua să aibă loc coliziuni.

Planul de acțiune strategic pentru siguranța rutieră:

- Consolidarea guvernării în domeniul siguranței rutiere;
- Creșterea sprijinului financiar pentru siguranța rutieră;
- Drumuri și acostamente sigure;
- Vehicule sigure;
- Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță;
- Intervenții rapide și eficiente în situații de urgență;
- siguranță rutieră adaptată exigențelor viitorului;
- Creșterea rolului UE la nivel mondial: exportarea modelului de siguranță rutieră.

Lista de proiecte propusă prin PMUD vor contribui la creșterea gradului de siguranță al tuturor categoriilor de participanți la trafic din punct de vedere al îmbunătățirii infrastructurii.

Legea Europeană a Climei

Acest document reprezintă efortul Comisiei Europene de a legifera obiectivul de atingere a neutralității climatice până în anul 2050, precum și crearea cadrului necesar de îndeplinire a acestui obiectiv.

PMUD al orașului Rovinari este elaborat în concordanță cu Liniile Directoare pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (Ediția a-II-a) editat de ELTIS. Având în vedere schimbările care au avut loc în domeniul mobilității, noua ediție tratează o serie de noi aspecte precum:

- **Mobilitate electrică** – această perioadă a fost caracterizată de evoluția senzațională a mașinilor electrice și a ratei de adopție a acestora. Pe lângă acestea, electromobilitatea atinge și alte moduri de transport precum autobuze, vehicule de marfă, micromobilitatea. În plus, este analizată infrastructura suport (de încărcare) precum și aspecte legate de guvernare și politici (dotarea parcarilor cu infrastructură de încărcare într-un procent de minim 10% până în 2025, obligativitatea pentru benzinăriile situate în zonele urbane de a asigura reîncărcare pentru autovehiculele electrice);
- **Dezvoltarea micromobilității**, inclusiv a inițiativelor private privind flotele partajate;
- Creșterea utilizării **platformelor de car sharing și car pooling**;
- **Digitalizarea mobilității** și Sistemele de Transport Inteligente (de exemplu: folosirea cardurilor virtuale în locul smart cardurilor) precum și apariția unor noi concepte (MaaS).

Mecanismul pentru interconectarea Europei: Acord informal cu Parlamentul European privind programul post 2020

Pe 24 martie 2021, echipe de negociatori ai Consiliului și a Parlamentului European au ajuns la un acord provizoriu privind cea de-a doua ediție a programului UE privind *Mecanismul pentru interconectarea Europei* (MIE). MIE 2.0 va continua să finanțeze proiecte-cheie în domeniile transporturilor, digitalizării și energiei. Acesta va funcționa în perioada 2021-2027, cu un buget semnificativ de 33,71 miliarde EUR.

În domeniul transporturilor, MIE va promova proiectele de rețele interconectate și multimodale în scopul dezvoltării și al

modernizării infrastructurii feroviare, rutiere, maritime și a căilor navigabile interioare, precum și în scopul mobilității în condiții de siguranță și securitate. Vor fi prioritare proiectele care asigură continuarea dezvoltării rețelelor transeuropene de transport (TEN-T), punându-se accent pe verigile lipsă și pe proiectele transfrontaliere cu valoare adăugată pentru UE.

Parteneriatul pentru Mobilitate Urbană, abordează problematica mobilității urbane prin patru domenii majore de acțiune: guvernare și planificare, transport public și accesibilitate, modurile active de transport și utilizarea spațiului public, noi servicii de mobilitate și inovație. Planul de acțiune al acestui parteneriat are nouă acțiuni și două recomandări specifice.

- Consolidarea cooperării și a guvernării pe mai multe niveluri;
- Consolidarea utilizării planificării mobilității urbane durabile;
- Evaluarea celor mai bune practici în ceea ce privește accesul convenabil la transportul public;
- Creșterea utilizării autobuzelor ecologice inovatoare;
- Dezvoltarea ghidurilor privind infrastructurile de mobilitate activă, susținute de linii de finanțare relevante;
- Promovarea unui comportament sustenabil și orientat către mobilitate activă;
- Reducerea diversității Reglementărilor de Acces pentru Vehicule Urbane (UVAR);
- Explorarea utilizării noilor servicii de mobilitate;
- Stabilirea unui cadru european pentru stimularea inovării în materie de mobilitate urbană;
- Recomandarea 1: Implicarea municipalităților, orașelor și regiunilor în planificarea financiară multianuală;
- Recomandarea 2: Îmbunătățirea mobilității transfrontaliere.

1.3.2. Cadrul Național

| Anul | Document | Emitent |
|------|--|--|
| 2018 | Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă 2030 | Departamentul pentru Dezvoltare Durabilă |
| 2008 | Strategia pentru Transport Durabil 2007-2013 și 2020,2030 | MT |
| 2016 | Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR) | MDLPA |
| 2015 | Master Planul General de Transport al României | MT |
| 2021 | Planul Național de Redresare și Reziliență | MFE |
| 2022 | Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022-2030 | MT |
| 2022 | Strategia Națională privind Sistemele de Transport Inteligente 2022-2030 | MT |

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă 2030

Document strategic elaborat de Guvernul României prin Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile și cu sprijinul Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare.

Strategia atinge domeniul mobilității în cadrul a două ODD (Obiective de dezvoltare Durabilă):

- ODD 11 – Orașe și comunități durabile, dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- ODD 13 – Acțiune în domeniul schimbărilor climatice.
- ODD 11 vizează asigurarea condițiilor pentru o viață demnă a cetățenilor din mediul urban și rural prin accesul la locuințe și servicii de bază adecvate, sigure și la prețuri accesibile. Accesul la transport public eficient și la prețuri echitabile și accesibile pentru toți precum și promovarea conceptului de smart city și reducerea impactului asupra mediului în orașe.

Țintele vizate de ODD 11 până în anul 2030:

- Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure și la prețuri echitabile;
- Accesibilitate și durabilitate pentru toți, în special prin extinderea rețelelor de transport public; acordând o atenție sporită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile (femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate);
- Elaborarea și punerea în aplicare a unui program general de planificare spațială și amenajare a teritoriului în corelare cu strategiile sectoriale la nivel național prin aplicarea conceptului de dezvoltare spațială policentrică și echilibrată care să susțină coeziunea teritorială;
- Reducerea efectelor pe care poluarea atmosferică le are asupra sănătății umane și mediului prin acordarea unei atenții deosebite calității aerului.

ODD 13 vizează consolidarea capacității de adaptare și reziliență a României pentru a combate pericolele legate de dezastrele naturale prin integrarea măsurilor de diminuare și de adaptare la schimbările climatice și dezastrele naturale atât la nivelul strategiilor cât și la nivelul politicilor naționale și în planificarea și

creșterea nivelului de educație și conștientizare privind schimbările climatice.

Țintele vizate de ODD 13 până în anul 2030:

- Intensificarea eforturilor României pentru a realiza tranziția la o economie verde cu emisii reduse carbon, rezilientă la schimbările climatice și pentru integrarea măsurilor de adaptare la schimbările climatice și în sectoarele vulnerabile, sociale și de mediu, în conformitate cu politicile comunitare.

Prin propunerile urmărite de PMUD, orașul Rovinari va putea beneficia de investiții care să atingă priorități precum accesul la un transport public eficient, la prețuri echitabile și accesibile pentru toți, reducerea emisiilor GES, reducerea impactului asupra mediului în orașe precum și tranziția către o economie verde.

Strategia pentru Transport Durabil 2007-2013 și 2020,2030

Strategia atestă prioritatea domeniului transporturilor în contextul planurilor de dezvoltare a României. Dezvoltarea transporturilor are în vedere facilitarea includerii sistemelor urbane din România în mediul comunitar prin îmbunătățirea serviciilor rutiere, feroviare, maritime, fluviale și aeriene.

Se va pune accent pe dezvoltarea legăturilor între orașe prin stimularea serviciilor de transport public interurban și de coordonare a gestiunii, acordându-se o atenție deosebită grupurilor vulnerabile.

Reducerea cu 50% a deceselor rezultate în urma accidentelor rutiere în perspectiva anului 2030 față de nivelul înregistrat în anul 1998.

Înnoirea parcului auto prin scoaterea din circulație a mijloacelor de transport cu un niveluri ridicate de uzură fizică și morală și înlocuirea acestora cu mijloace moderne și eficiente.

Strategia de Dezvoltare teritorială a României (SDTR)

SDTR este un document de planificare strategică în domeniul dezvoltării teritoriale prin stabilirea în plan teritorial, a unor obiective și direcții de dezvoltare pentru orizontul de timp 2035. Scopul documentului este acela de a asigura cadrul integrat de planificare teritorială în vederea dezvoltării teritoriului național. Conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, toate strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă trebuie fundamentate pe SDTR.

SDTR încurajează dezvoltarea transportului public de călători prin identificarea soluțiilor optime necesare creșterii accesibilității locale și regionale care contribuie la reducerea emisiilor GES.

Master Planul General de Transport al României

Acest document, aprobat de către Comisia Europeană, reprezintă cadrul strategic pe care sunt fundamentate investițiile în domeniul transporturilor pentru orizontul de timp 2014-2030 și pe baza cărui sunt condiționate fondurile structurale aferente perioadei 2021-2027. În cadrul master planului sunt prioritizate investițiile în rețeaua TEN-T centrală și extinsă.

Planul Național de Redresare și Reziliență

Ca urmare a consecințelor generate de criza COVID19, UE a decis înființarea unui instrument financiar temporar prin care statele membre primesc sprijin financiar în valoare de 750 miliarde euro (separat de bugetul pe termen lung al UE) în cadrul programului #NextGenerationUE.

Obiectivul Mecanismului de Redresare și Reziliență (MRR) *este de a oferi sprijin pentru investiții și reforme esențiale în vederea redresării sustenabile în vederea ameliorării rezilienței sociale și economice a statelor membre.*

PNRR este structurat pe 6 piloni principali care cuprind 15 componente:

- Pilonul I – Tranziția Verde
 - I.1 Sistemul de management al apei
 - I.2 Împădurim România și protejăm biodiversitatea
 - I.3 Managementul deșeurilor
 - I.4 Transport sustenabil
 - I.5 Fondul pentru Valul Renovării
 - I.6 Energie
- Pilonul II – Transformare digitală
 - II.1 Cloud guvernamental și sisteme publice digitale
- Pilonul III – Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii
 - III.1 Reforme fiscale și reforma sistemului de pensii
 - III.2 Suport pentru sectorul privat, cercetare, dezvoltare și inovare
- Pilonul IV – Coeziune socială și teritorială
 - IV.1 Fondul local pentru tranziția verde și digitală
 - IV.2 Turism și cultură
- Pilonul V – Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională
 - V.1 Sănătate
 - V.2 Reforme sociale
 - V.3 Reforma sectorului public, creșterea eficienței justiției și întărirea capacității partenerilor sociali;
- Pilonul VI – Politici pentru noua generație
 - VI.1 România Educată.

În cadrul PNRR, Componenta C4 – Transport sustenabil are stabilit ca obiectiv dezvoltarea unei infrastructuri de transport durabile și ecologice, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transport.

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022-2030

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030 este un document strategic care stabilește cadrul și planificarea obiectivelor și planurilor de acțiune în domeniul siguranței rutiere din România.

În acest sens, obiectivul general al strategiei îl reprezintă *„reducerea cu 50%, până în anul 2030, față de anul 2019, a numărului de persoane decedare și cu 50% a numărului de persoane rănite grav în urma producerii accidentelor rutiere”.*

Principalele direcții de acțiune ale strategiei vizează:

- un management performant al siguranței rutiere;
- condiții sigure pentru utilizarea drumurilor;
- condiții sporite de siguranță pentru infrastructură;
- prevenire, monitorizare și intervenții optime în cazul situațiilor de urgență.

Principalele măsuri vizate de strategie:

- mai bună comunicare în materie de siguranță rutieră, atât la nivel interinstituțional, cât și în relația cu societatea civilă și presa, în scopul conștientizării opiniei publice cu privire la responsabilități individuale și la riscurile caracteristice traficului rutier, prin desemnarea unor purtători de cuvânt/experti în comunicare pe domeniul siguranței rutiere;
- introducerea ratingului de siguranță a infrastructurii rutiere, ca și mecanism de clasificare a tronsoanelor rutiere din

punct de vedere al gradului de risc, în conformitate cu prevederile Directivei 2019/1936 privind managementul infrastructurii rutiere;

- Operaționalizarea unor sisteme tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor de la regimul circulației rutiere, vizând creșterea siguranței rutiere;
- Utilizarea tehnologiei pentru prevenire, monitorizare și intervenții;
- Crearea unui mecanism sustenabil și transparent de finanțare a activităților de siguranță rutieră din sumele încasate cu ajutorul sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor rutiere. În acest fel, vor putea fi urmărite atât încasările la bugetul de stat generate de sistemul automat, cât și cheltuielile cu investițiile în siguranță rutieră, necesare pentru implementarea programelor de acțiuni prioritare în domeniul siguranței rutiere;
- Monitorizarea progresului atingerii obiectivului general în mod raportat la indicatorii cheie de performanță în siguranța rutieră, elaborați de Comisia Europeană cu sprijinul experților din statele membre și incluși în Raportul de țară, care vor permite armonizarea la nivel european și vor ajuta astfel la comparații între statele membre;
- O mai bună monitorizare și evaluare a implementării acțiunilor propuse, prin stabilirea de responsabili (prin funcția deținută la nivelul instituțiilor implicate), indicatori intermediari de realizare a acțiunilor, precum și estimări de costuri și resurse implicate în realizarea Programelor de acțiuni prioritare în domeniul siguranței rutiere;
- Organizarea furnizorilor de cercetare și intensificarea cercetării în domeniul siguranței rutiere (studii, cercetare,

analize, etc.), în colaborare cu parteneri din sistemul public, privat și/sau societăți civile.

Strategia Națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2022-2030

Acesta este un document strategic prioritar al Guvernului României, asumat prin PNRR în cadrul reformei *Transport, decarbonizare și siguranță rutieră* prin care este stabilit cadrul de elaborare al politicilor publice în domeniul sistemelor de transport inteligente (STI), în conformitate cu ansamblul politicilor referitoare la siguranță rutieră și cu obiectivele climatice asumate.

Strategia urmărește dezvoltarea unei rețele naționale de drumuri interurbane și urbane care să ofere un nivel ridicat al siguranței rutiere, un impact cât mai mic asupra mediului înconjurător și o eficiență ridicată a serviciilor de transport, timpi reduși și costuri generate de infrastructura rutieră scăzute, prin implementarea sistemelor de transport inteligente și a soluțiilor și tehnologiilor digitale.

Prin acest document strategic se dorește asigurarea cadrului instituțional și legislativ pentru dezvoltarea și implementarea celor mai bune soluții de STI pe drumurile de la nivel național prin interconectarea STI din transportul rutier cu alte sisteme ale altor moduri de transport sau cu cele la nivel urban și transfrontalier și de creare, acolo unde este posibil, a unor soluții multimodale. De asemenea, se dorește dezvoltarea resursei umane necesare implementării și operării STI precum și asigurarea bazei implementării conceptului de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.

1.3.3. Cadrul Regional

| Anul | Document | Emitent |
|------|---|----------------|
| 2022 | Planul de Dezvoltare Regională al Regiunii Sud-Vest Oltenia 2021-2027 | ADR SV Oltenia |
| 2022 | Programul Operațional Regional SV Oltenia | ADR SV Oltenia |
| 2021 | Strategia de dezvoltare a Județului GJ | CJ Gorj |
| 2021 | Planul de Menținere a Calității Aerului în Județul Gorj 2021-2026 | CJ Gorj |

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

PDR Sud-Vest Oltenia reprezintă documentul de planificare strategică, elaborat de Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia în care este analizată situația existentă și sunt identificate nevoile de dezvoltare ale regiunii, în vederea reducerii decalajelor existente în raport cu celelalte regiuni mai dezvoltate.

Viziunea de dezvoltare regională vizează *transformarea regiunii într-un promotor al competitivității în agricultură și industrie, precum și dezvoltarea economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant, bazat pe resurse umane competente și pe integrarea tehnologiilor inovative și a promovării unei dezvoltări durabile.*

Obiectivul general al PDR îl reprezintă *„dezvoltarea durabilă a Regiunii Sud-Vest Oltenia în vederea reducerii disparităților existente între regiunea SV Oltenia și celelalte regiunii ale țării în scopul creșterii nivelului de trai al cetățenilor”.*

Prioritățile regionale și domeniile de intervenție, propuse în cadrul PDR SV Oltenia, care contribuie la îmbunătățirea condițiilor de mobilitate regionale:

| Prioritatea regională | Domeniu de intervenție |
|---|---|
| Modernizarea infrastructurii regionale | 2.1 Dezvoltarea de rețele transeuropene de transport durabile, nobilitatea națională, regională și transfrontalieră |
| Dezvoltare urbană durabilă | 3.1 Mobilitate urbană intermodală |

În portofoliul de proiecte al PDR SV Oltenia, în cadrul priorităților regionale menționate mai sus, UAT Rovinari este eligibil pentru:

- **Transport public local Sudul Gorjului**, proiect care vizează dezvoltarea infrastructurii necesare pentru o utilizare eficientă a transportului public, realizarea de noi stații și terminale intermodale pentru mijloacele de transport public, achiziția de mijloace de transport ecologice, crearea și modernizarea traseelor pentru pietoni, investiții în infrastructura pentru biciclete și pietoni, sau digitalizarea transportului urban.
- **Centura Ocolitoare Rovinari**, proiect care vizează construirea de legături rutiere secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T;

Programul Operațional Regional SV Oltenia 2021-2027 (POR)

POR SV Oltenia 2021-2027 este un document strategic elaborat de către ADR Sud-Vest Oltenia prin care sunt transpuse la nivel regional noile orientări de politică de coeziune ale UE pentru perioada 2021-2027, luând în considerare nevoile și provocările existente la nivel regional, precum și a concluziilor Raportului de țară din 2019/2020 pentru România.

Obiectivul strategic al POR SV Oltenia îl reprezintă îmbunătățirea competitivității economice, a coeziunii sociale și a accesibilității regionale, cu utilizarea echilibrată a caracteristicilor specifice ale potențialului economic și cultural al regiunii. Strategia POR se axează pe valorificarea avantajelor competitive ale regiunii și pe abordarea blocajelor chei în sectoare specifice.

Prin strategie, sunt asumate o serie de obiective specifice regionale (OSR) aferente celor 5 obiective de politică (OP) stabilite de către Comisia Europeană pentru perioada 2021-2027. Relevant pentru planurile de mobilitate îl reprezintă obiectivul:

OSR 4 – Creșterea mobilității și conectivității prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport rutier modernă.

Obiectivul OSR 4 vine în rezolvarea disfuncționalităților identificate care constau în infrastructura rutieră regională insuficient conectată la rețeaua TEN-T și cu un nivel ridicat de congestie. Având în vedere lipsa unei autostrăzi la nivelul regiunii, aceasta reprezintă o piedică în asigurarea condițiilor de optime de accesibilitate și conectivitate necesare dezvoltării economice regionale.

Programul Operațional Tranziție Justă (POTJ)

Scopul POTJ este de atenuare a impactului închiderii sau transformării unor activități economice dominante în economia

locală a 6 județe din România: Gorj, Hunedoara, Dolj, Galați, Prahova și Prahova pentru facilitarea tranziției către neutralitatea climatică.

Programul are 6 priorități, dintre care Prioritatea 1: Tranziția la neutralitatea climatică în județul Gorj. Prioritatea aferentă județului Gorj va avea la rândul ei următoarele obiective strategice:

1. Dezvoltarea întreprinderilor și a antreprenoriatului;
2. Sprijinirea tranziției forței de muncă;
3. Energie verde accesibilă și mobilitate nepoluantă;
4. Ecologizarea și reconversia imobilelor afectate de activități economice;
5. Investiții productive în întreprinderi mari.

Operațiunile vizează prioritar zonele defavorizate de la nivelul județului (Bazinul carbonifer Motru-Rovinari, Albeni-Târgu Cărbunești, Turceni și Schela, identificate la nivel de UAT), cf. studiului de fundamentare Disparități teritoriale în România (2021). De asemenea, sunt vizate prioritar și comunitățile marginalizate identificate cf. versiunii actualizate a Atlasului comunităților marginalizate, atunci când aceasta va fi disponibilă.

Strategia de Dezvoltarea a Județului Gorj pentru perioada 2021-2027

Viziunea de dezvoltare propusă urmărește ca la nivelul anului 2027, județul Gorj va deveni un județ sigur, sănătos și stimulant pentru a trăi, a munci și a investi, cu o economie sustenabilă dezvoltată prin inovare, tradiție și valorificarea resurselor, susținut de o infrastructură modernă și un cadru partenerial dezvoltat, atractiv pentru investitori și turiști.

Strategia își propune inclusiv creșterea gradului de accesibilitate pentru cetățeni, turiști și oameni de afaceri, având legături interne de transport rapide, sigure și sustenabile, conectate la principalele fluxuri de persoane, mărfuri și informații.

Obiectivul general al strategiei îl reprezintă dezvoltarea integrată și echilibrată a județului Gorj printr-un proces de creștere economică durabilă, favorabil incluziunii sociale, orientat către îmbunătățirea calității vieții locuitorilor, crearea de noi locuri de muncă, optimizarea serviciilor publice și conectarea la rețelele transeuropene de transport în perioada 2021-2027.

Prioritatea 3: Dezvoltare teritorială și urbană durabilă

OS 3.1: Creșterea investițiilor în infrastructura de transport pentru îmbunătățirea conectivității, accesibilității și atractivității județului Gorj cu cel puțin 10% până în 2027

Direcții de acțiune

3.1.1. Investiții în infrastructura rutieră pentru îmbunătățirea conectivității la rețeaua TEN-T

3.1.2. Investiții în modernizarea infrastructurii feroviare

3.1.3. Dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

Strategia județului Gorj 2021-2027 propune un scenariu de dezvoltare care urmărește creșterea gradului de investiții productive în companii cu cel puțin 10%, dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare și a serviciilor publice în vederea creșterii atractivității și a caracterului incluziv al zonelor urbane și rurale, creșterea investițiilor în infrastructura de transport pentru îmbunătățirea conectivității, accesibilității și atractivității județului Gorj cu cel puțin 10%, promovarea investițiilor în calitatea vieții în zonele cu potențial ridicat de creștere, pentru a spori capacitatea de a atrage și păstra capitalul uman necesar, creșterea gradului de

colectare selectivă a deșeurilor cu cel puțin 30%, creșterea numărului de localități conectate la rețelele de apă și apă uzată cu cel puțin 15%, iar pentru protejarea mediului și a biodiversității, creșterea cu cel puțin 10% a suprafeței spațiilor verzi.

În acest context strategic, planul teritorial își propune sprijinirea tranziției la neutralitatea climatică prin dezvoltarea unei economii sustenabile și colaborative, favorizând inovația și valorificarea oportunităților date de prezența resurselor naturale din județ relevante pentru industriile viitorului, cum sunt resursele de grafit.

Prioritățile de dezvoltare ale județului Gorj, urmăresc:

- Sprijinirea către o tranziție verde
- Creștere inteligentă și transformare digitală
- Dezvoltare teritorială și urbană durabilă
- Dezvoltare economică, socială și instituțională.

Programul de menținere a calității aerului în județul Gorj 2017-2022

Prin acest document strategic sunt propuse o serie de măsuri care urmăresc păstrarea valorilor limită ale poluanților la nivelurile prevăzute de legislația națională. Pentru orașul Rovinari Planul identifică măsuri care pot contribui la menținerea calității aerului.

Dintre acestea, măsurile care vizează orașul Rovinari sunt:

- Reabilitare prin ranforsare structuri rutiere străzi urbane oraș Rovinari;
- Amenajare zonă centrală pietonală oraș Rovinari;
- Reamenajare, dotare cu mobilier urban și dezvoltare funcțională Parc Central Rovinari;

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

În elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Rovinari s-au preluat prevederile privind dezvoltare economică, socială și de cadru natural din documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism, precum și din documentele strategice sectoriale de la nivel local:

- **Planul Urbanistic General al Orașului Rovinari**

Planul Urbanistic al Orașului Rovinari nu mai corespunde realităților actuale, acesta fiind actualizat în anul 2010, atunci când problematica mobilității nu avea o importanță atât de mare.

Viitorul PUG trebuie să propună o viziune de planificare integrată asupra complexității infrastructurii și serviciilor de transport.

- **Strategia Integrată de Dezvoltare a Orașului Rovinari (SIDU) 2021-2027**

SIDU Rovinari 2021-2027 stabilește principalele direcții de dezvoltare a orașului în perioada 2021-2027. Documentul stabilește direcțiile de dezvoltare pentru exercițiul financiar 2021-2027.

În privința mobilității, SIDU Rovinari, în cadrul **Obiectivului 4 – Oraș al mobilității durabile** are stabilite 4 obiective specifice:

- OS 4.1 Modernizarea/reconfigurarea infrastructurii în scopul creșterii fluenței și siguranței circulației rutiere;
- OS 4.2 Dezvoltarea serviciilor de transport public local;
- OS 4.3 Dezvoltarea infrastructurii pentru stimularea mobilității urbane locale nemotorizate;
- OS 4.4 Dezvoltarea transportului motorizat non-poluant.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

Scopul acestui sub-capitol este de a evidenția principalele tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diferitelor segmente ale orașului Rovinari. Analiza prezentată în cadrul acestui sub-capitol stă la baza evaluării modului în care principalele elemente socio-economice (potențial uman, economi) precum și interacțiunile dintre principalii actori locali și regionali influențează mobilitatea bunurilor și a persoanelor.

Din punct de vedere administrativ, orașul Rovinari (**SIRUTA: 82895**) aparține județului Gorj (**SIRUTA: 181**) și Regiunii de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia (**SIRUTA: 840**). Din punct de vedere al suprafeței administrative, Orașul Rovinari se întinde pe o suprafață de **2.653 ha** având în componența sa două localități Rovinari (**SIRUTA: 79059**) și Vârț (**SIRUTA: 82902**).

Conform PATN – Secțiunea a IV-a (rețeaua de localități), Orașul Rovinari este o localitate urbană de rangul III, care cuprinde orașul propriu-zis situat în partea de sud a teritoriului administrativ, trupul intravilan (neconstruit exceptând stația de apă) la nord de DN 66 învecinat cu comuna Bâlteni, cartierul Vârț cuprinzând satul Vârțul Vechi pe latura vest a teritoriului administrativ, cartierul Vârțul Nou dezvoltat în colțul de nord-vest și de nord-est și un trup situat către latura est a teritoriului administrativ, la incidența carierelor Gârla și Rovinari.

Înființat pe locul a 6 comune și devenit oraș în anul 1981, Rovinari face parte din categoria orașelor mici, relativ noi. Apariția și dezvoltarea orașului este rezultatul dinamicii determinate de

economia planificată dinaintea de 1989, odată cu exploatarea minieră a lignitului din bazinul carbonifer cu același nume. Oraș monoindustrial cu activitate predominantă aparținând sectorului primar, respectiv existența sectorului extractiv de cărbune energetic (lignit) în exploatarea de suprafață (cariere) și industrie energetică (termocentrala Rovinari) utilizând drept combustibil lignitul. În prezent, Orașul Rovinari se confruntă cu o serie de provocări legate de tranziția energetică care presupune decarbonizarea sectorului energetic. În acest sens există o serie de măsuri de restructurare care vizează închiderea/conservarea perimetrelor miniere ale Complexului Energetic Oltenia situate pe raza orașului Rovinari.

Orașul se învecinează cu:

- la vest: Comuna Câlnic;
- la sud-vest: Comuna Fărcășești;
- la sud-est: Comuna Bâlteni;
- la nord: Comunele Bălești și Telești;
- la nord-est: Comuna Drăguțești.

Din punct de vedere geografic, orașul Rovinari se regăsește în zona gorjeană a Subcarpaților Getici, în zona depresionară a Jiului. Relieful a fost puternic antropizat în urma dezvoltării industriei miniere și energetice.

Față de reședința de județ, municipiul Târgu Jiu, orașul Rovinari se află la o distanță de 23 km sud-vest fiind legat de acesta prin DN 66 Petroșani – Târgu Jiu – Filiași – Craiova, drum inclus în categoria

drumurilor europene sub indicativul E 79. În același timp, orașul Rovinari este situat în lungul căii ferate duble electrificate Filiași – Târgu Jiu.

Orașul Rovinari ocupă un loc important în sistemul localităților urbane ale județului Gorj alături de orașe precum Țicleni, Târgu Cărbunești Motru, Bumbesti-Jiu, Novaci. Dintre toate, orașul Rovinari se află la cea mai mică distanță de reședința de județ, Târgu Jiu, fiind în zona de influență a acestuia. Venind dinspre Tg. Jiu, penetrarea în oraș față de DN 66 se face în adiacența dintre zona industrială și cea rezidențială.

Cel mai apropiat oraș de peste 200 mii de locuitori este Craiova, situat la 89 km, care pot fi parcurși rutier în aproximativ 1h și 14 min, în funcție de condițiile de trafic.

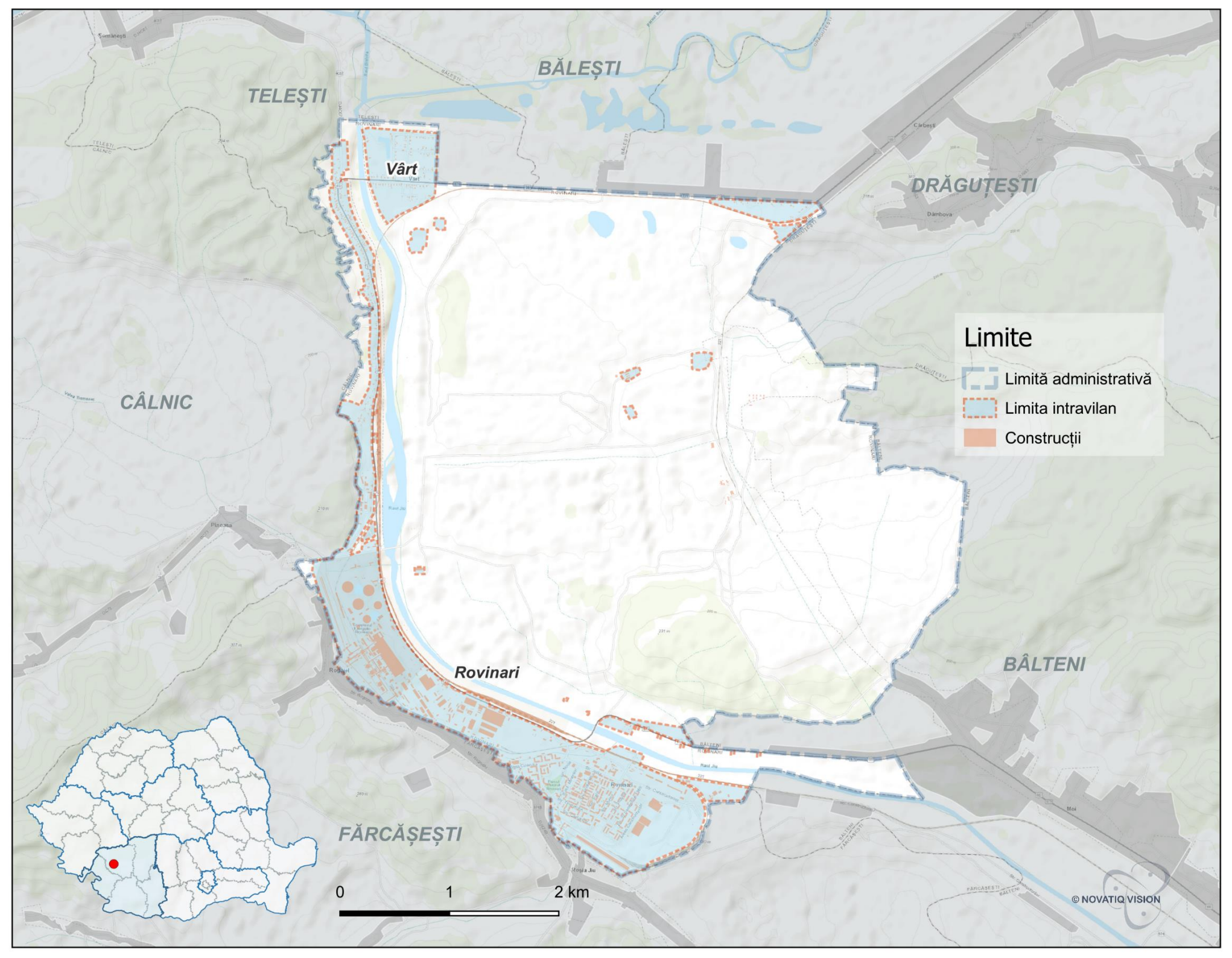
Cel mai apropiat aeroport este Aeroportul Internațional Craiova, aflat la o distanță de 99 km (aprox. 1 oră și 23 minute).

În tabelul de mai jos sunt prezentate legăturile rutiere de acces ale orașului cu principalele localități urbane, în funcție de distanța rutieră (în km), respectiv durata de parcurs (în ore).

Distanțe rutiere Rovinari – loc. urbane învecinate²

| Localitate | (km) | timp (h:m) |
|----------------|------|------------|
| Târgu Jiu (GJ) | 23,2 | 00:25 |
| Craiova (DJ) | 89,4 | 01:14 |
| Filiași (DJ) | 53,7 | 00:47 |
| Motru (GJ) | 38,3 | 00:40 |
| Țicleni (GJ) | 23,7 | 00:24 |
| Turceni (GJ) | 35,6 | 00:37 |

² Calcule proprii



TELEȘTI

BĂLEȘTI

DRĂGUȚEȘTI

CÂLNIC

BÂLTENI

FĂRCĂȘEȘTI

Vărt

Rovinari

Limite

- Limită administrativă
- Limita intravilan
- Construcții



2.1.1 Evoluția demografică

Conform rezultatelor definitive ale RPL 2021, populația rezidentă a orașului Rovinari era de **10.246** locuitori, **în scădere cu 13,3%** față de valorile populației rezidente recensate în cadrul RPL 2011.

La **1 ianuarie 2022**, în orașul Rovinari își aveau domiciliul un număr de **12.866** persoane, reprezentând 3,7% din populația județului Gorj, respectiv 7,6 % din populația rezidentă în mediul urban.

Din punct de vedere demografic, orașul Rovinari se confruntă cu o trend demografic negativ, similar tendințelor înregistrate atât la nivel național cât și regional. Astfel, chiar dacă comparativ cu anul 2000, populația orașului a crescut cu 1.471 de persoane, trendul general este negativ, în special după anul 2010. Cu toate, acestea, analiza comparativă arată că tendința de scădere se accentuează după anul 2015, în termeni absoluți, după anul 2015 numărul de

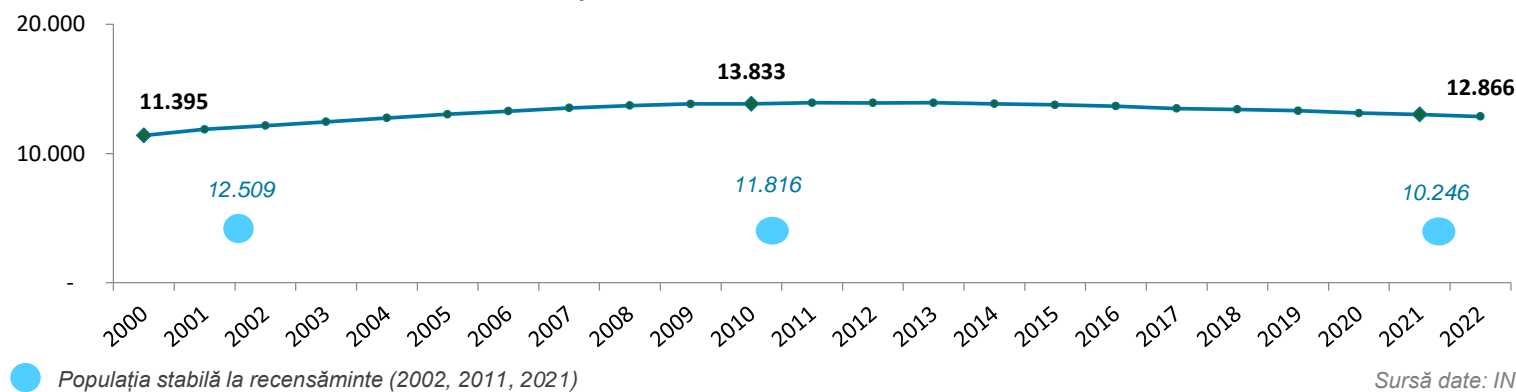
locuitori scade cu 901 locuitori. După o perioadă când tendința era pozitivă, comparativ cu tendința națională, regională și județeană, începând cu 2010, numărul de locuitori din Rovinari scade cu un procent mai mare, comparativ cu media națională, regională și județeană.

Tendința de evoluție a populației, în intervalul 2000-2022 (%)

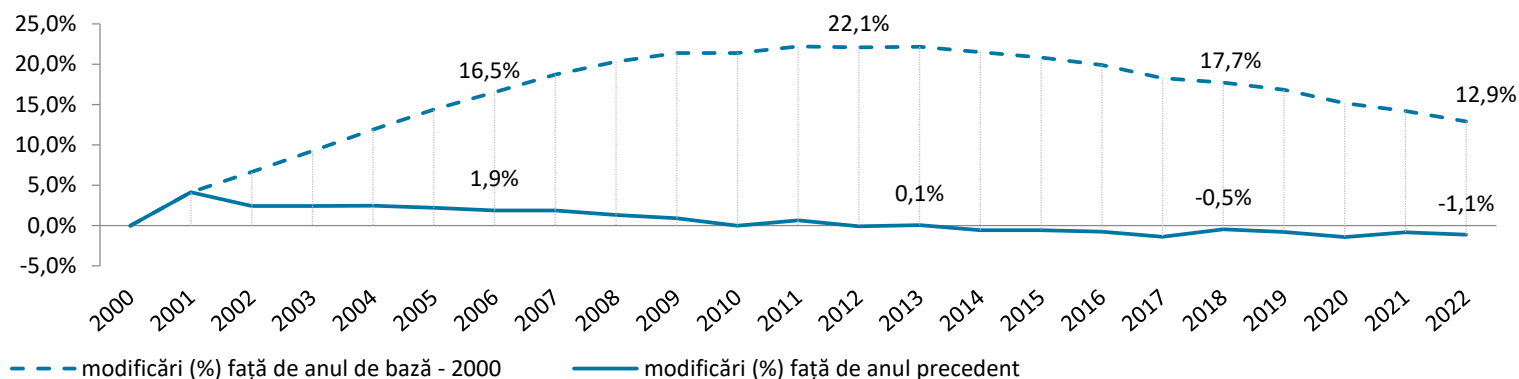
| Interval temporal | România | Sud-Vest Oltenia | Județul Gorj | Rovinari |
|-------------------|---------|------------------|--------------|----------|
| 2000-2005 | -0,8 | -1,9 | -0,6 | 14,4 |
| 2005-2010 | -0,6 | -2,5 | -1,5 | 6,1 |
| 2010-2015 | -1 | -3 | -3 | -0,5 |
| 2015-2022 | -1,4 | -5,4 | -5,7 | -6,5 |

Sursa: INS, calcule proprii

Evoluția populației după domiciliu la 1 ianuarie a orașului Rovinari, în perioada 2000 - 2022



Evoluția demografică în orașul Rovinari în perioada 2000 - 2023



Dinamica populației

Indicatorii demografici ai orașului Rovinari atestă o **intensificare a scăderii numărului de locuitori**, similar tendinței naționale, regionale și județene. La nivel național se observă o intensificare a procesului de scădere a populației și de îmbătrânire demografică, proces început încă din anii '90 și continuat pe parcursul anilor 2000, caracterizat de intensificarea fenomenului migraționist dat de aderarea la Uniunea Europeană și eliminarea vizelor, de reducere a natalității și de creștere a mortalității, cu efecte asupra reducerii populației tinere și de creștere a numărului seniorilor, principala cauză fiind scăderea natalității sub rata optimă de înlocuire a generațiilor.

Rata de înlocuire a forței de muncă, în 2022 se prefigurează un deficit, la 1.000 persoane care vor ieși din câmpul muncii peste 15 ani, vor fi înlocuite cu aproximativ 566 de persoane, rezultând un deficit de 444 de persoane. Conform datelor analizate, valoarea acestui indicator este în continuă scădere, fapt ce va contribui la apariția unor probleme în asigurarea lucrătorilor necesari pentru desfășurarea în condiții optime a activităților economice locale iar în lipsa îmbunătățirii conectivității cu celelalte centre urbane fenomenul de migrație va continua și se va accentua de la an la an.

În același timp, **în perioada 2010-2022 vârsta mediană a populației orașului Rovinari crește cu 7 ani**, fiind mai mică cu 4 ani față de vârsta mediană națională, mai mică cu 5 ani față de media județeană și mai mică cu 6 ani față de vârsta mediană regională. Acest lucru arată că populația orașului prezintă un nivel mai redus de îmbătrânire, comparativ cu celelalte zone comparate.

Evoluția populației rezidente a Orașului Rovinari la Recensămintele naționale din 1992, 2002, 2011 și 2021

| 1992 | 2002 | 2011 | 2021 |
|--------|--------|--------|--------|
| 13.335 | 12.509 | 11.816 | 10.246 |

Sursa: Recensămintele naționale (Institutul Național de Statistică)

Evoluția principalilor indicatori demografici în orașul Rovinari, în perioada 2000-2022

| Indicatori demografici | 2010 | 2022 | Evoluție |
|--|---------|---------|----------|
| Ponderea grupei de vârstă 0-14 ani (%) | 18,4 | 15 | -18,5% |
| Ponderea grupei de vârstă 15-65 ani (%) | 79,5 | 79,2 | -0.4% |
| Ponderea grupei de vârstă de 65+ ani (%) | 2,1 | 5,8 | 176,2% |
| Rata de îmbătrânire demografică (‰) | 114,1 | 391,1 | 242,8% |
| Rata de dependență demografică (‰) | 257,4 | 262,5 | 2% |
| Rata de dependență demografică a tinerilor (‰) | 8.765,5 | 2.557,2 | -70,8% |
| Rata de înlocuire a forței de muncă (‰) | 693,2 | 566,1 | -18,3% |
| Vârsta mediană (ani) | 30 | 37 | 23% |

Sursa: INS, calcule proprii

Evoluția principalilor indicatori demografici, în perioada 2000-2022

| Indicatori demografici | România | | SV-Oltenia | | Județul Gorj | |
|--|-----------|-----------|------------|-----------|--------------|-----------|
| | 2010 | 2022 | 2010 | 2022 | 2010 | 2022 |
| Ponderea grupei de vârstă 0-14 ani (%) | 15,3 | 14,7 | 14,7 | 13,1% | 15,5 | 12,8% |
| Ponderea grupei de vârstă 15-65 ani (%) | 70,1 | 67,9 | 69,4 | 68% | 71 | 70,5% |
| Ponderea grupei de vârstă de 65+ ani (%) | 14,6 | 17,4 | 15,9% | 19% | 13,5 | 16,7% |
| Rata de îmbătrânire demografică (‰) | 952,4 | 1.188,2 | 1.080,5 | 1.446,9 | 869,1 | 1.305,9 |
| Rata de dependență demografică (‰) | 452,8 | 472,4 | 440,5 | 472,4 | 408,8 | 419,5 |
| Rata de dependență demografică a tinerilor (‰) | 1.050 | 841,6 | 925,5 | 691,1 | 1.150,6 | 765,7 |
| Rata de înlocuire a forței de muncă (‰) | 654,2 | 647,6 | 635,2 | 579,2 | 656,2 | 545,7 |
| Vârsta mediană (ani) | 37 | 41 | 38 | 43 | 36 | 42 |

Sursa: INS, calcule proprii

În anul 2022, ponderea grupei de vârstă 0-14 ani (%) înregistrează de asemenea o valoare de 15% comparativ cu media națională de 14,7%. La nivel regional, ponderea acestei categorii de vârstă înregistrează o pondere sub 13%. În același timp, procentul persoanelor de 65+ ani (%) este mai mic decât cel înregistrat la nivel național, regional și județean. Acest lucru atestă că nivelul de

îmbătrânire al populației este mai redus decât la nivel național, regional și județean.

Mișcarea naturală

În 2022, la nivelul orașului Rovinari au fost consemnate în Registrul Stării Civile 92 de nașteri (**în scădere cu 29,7% față de 2000**,

respectiv 24% față de anul 2020), 210 decese (în creștere cu 115% față de anul 2000, respectiv 76% față de anul 2010 și similar anului 2020), acestea contribuind la o valoare negativă a bilanțului natural.

Atât la nivel național, regional cât și județean numărul de nașteri este în scădere, în timp ce numărul de decese este în creștere. La finalul anului 2022, rata natalității din Rovinari avea o valoare de 7,2‰ comparativ cu 11,5‰ în anul 2000. Rata natalității din oraș înregistrează valori sub media națională (7,8‰), regională (10,5‰) dar superioară celei județene (10,2‰).

Evoluția principalilor indicatori ai mișcării naturale a populației în orașul Rovinari, în perioada 2000-2022

| Indicatori demografici | 2000 | 2010 | 2020 | 2022 |
|---------------------------------|------|------|------|------|
| Rata natalității (‰) | 11,5 | 10,4 | 9,2 | 7,2 |
| Rata mortalității (‰) | 3,5 | 3,5 | 6,6 | 6,7 |
| Indice de vitalitate locală (%) | 328 | 294 | 141 | 107 |

Sursa: INS, calcule proprii

Evoluția principalilor indicatori ai mișcării naturale, în perioada 2000-2022

| Indicatori demografici | România | | SV-Oltenia | | Jud. Gorj | |
|---------------------------------|---------|------|------------|------|-----------|------|
| | 2000 | 2022 | 2000 | 2022 | 2000 | 2022 |
| Rata natalității (‰) | 10,3 | 7,8 | 17,9 | 10,5 | 10,9 | 6,8 |
| Rata mortalității (‰) | 11,2 | 12,4 | 21,5 | 20,3 | 11 | 12,7 |
| Indice de vitalitate locală (%) | 92 | 63 | 83 | 52 | 99 | 54 |

Sursa: INS, calcule proprii

Evoluția decadală a indicatorului privind numărul de nașteri în intervalul 2000-2022 (%)

| Decadă | România | Sud-Vest Oltenia | Județul Gorj | Rovinari |
|-----------|---------|------------------|--------------|----------|
| 2000-2010 | -9,5 | -22,5 | -25,8 | 9,9 |
| 2010-2020 | -0,4 | -6,9 | -10,6 | -16 |
| 2020-2022 | -19 | -17,6 | -15,1 | -24 |

Sursa: INS, calcule proprii

Evoluția decadală a indicatorului privind numărul de decese în intervalul 2000-2022 (%)

| Decadă | România | Sud-Vest Oltenia | Județul Gorj | Rovinari |
|-----------|---------|------------------|--------------|----------|
| 2000-2010 | 1,5 | 1,1 | 0,9 | 22,5 |
| 2010-2020 | 15,6 | 2,2 | 8,6 | 75,5 |
| 2020-2022 | -9,2 | -7,6 | -5,5 | 0 |

Sursa: INS, calcule proprii

Repartiția populației în raport cu fondul construit

Având în vedere destinația inițială pentru care a fost desemnat oraș, cel de cazare pentru muncitorii și a familiilor acestora, locuirea din oraș este preponderent colectivă, în locuințe cu regim de înălțime P+2 respectiv P4, realizate după anii 1970. Locuințele individuale de tip P/P+1 sunt relativ rare în oraș, acestea se regăsesc în proporție de 100% în satul Vârț, respectiv Vârț-Nou, în extremitatea nord-estică, de-a lungul DN 66. Așadar, cea mai mare pondere a populației se regăsește în zona orașului. Arhitectura locuințelor colective, este în general una monotonă. Cu toate acestea, în ultima perioadă se observă o creștere a interesului pentru reabilitarea exterioară și a reabilitării termice. Conform PUG 2010, repartiția populației în zonele de locuire este realizată astfel:

Distribuția zonelor de locuire din orașul Rovinari (%)

| Rovinari | Vârț | Vârț Nou | Poiana |
|----------|------|----------|--------|
| 54 | 19 | 24 | 4 |

Sursa: Primăria Orașului Rovinari, PUG 2010

Număr de locuințe

Din punct de vedere al densității locuirii, specifice mediului urban, orașul Rovinari înregistrează valori superioare atât la nivel național, regional cât și județean.

Densitatea locuirii (2022)

| | Locuitori urban | Suprafața intravilanului (km ²) | Densitatea locuirii (locuitori/km ²) |
|---------------------|-----------------|---|--|
| România | 12.387.875 | 4.717,2 | 2.626 |
| Regiunea SV Oltenia | 1.047.993 | 474,8 | 2.207 |
| Județul Gorj | 168.580 | 90,0 | 1.855 |
| Orașul Rovinari | 12.866 | 4,48 | 2.872 |

Sursa: INS 2022, calcule proprii

Zone afectate de sărăcie

În privința zonelor afectate de sărăcie principalul instrument este reprezentat de **Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România**, elaborat sub egida Băncii Mondiale. Astfel, în orașul Rovinari cea mai mare parte din populația stabilă locuiește în zone

dezavantajate (96%), din care, pe ocupare (58,8%), urmată de populația care locuiește în zone dezavantajate din punct de vedere al capitalul uman (22%), în timp ce doar un procent de 3,5% se află în zone nedezavantajate. Conform aceluiași document, doar 0,4% din populația stabilă locuiește în zone marginalizate.

Zonele dezavantajate reprezintă „zone din interiorul orașelor și municipiilor care nu ating un standard corespunzător pe nici unul dintre criteriile legate de capital uman, au un nivel scăzut de ocupare și oferă condiții improprii pentru locuire.”³

Principalele aspecte identificate din punct de vedere demografic:

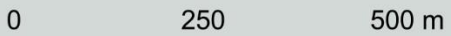
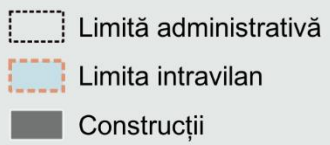
- Scăderea numărului de locuitori, în special după anul 2015;
- Populație relativ tânără comparativ cu valorile regionale și județene, ponderea categoriilor de vârstă 0-14 ani, respectiv 15-65 ani superioară valorilor regionale și județene;
- În anul 2002, vârsta mediană este de 37 ani, cu 4 ani mai mică față de vârsta mediană națională și cu 5 ani, respectiv 6 ani față de media regională și regională;
- Scăderea natalității;
- Creșterea mortalității;
- Spor natural preponderent negativ;
- Valori superioare ale densității locuirii (2.872 loc./km²) comparativ cu valorile naționale, regionale și județene.

³ Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate (2016)

Locuitori/km²



Limite



2.1.2 Indicatori ai nivelului de dezvoltare a economiei locale

Profilul economic local

Potrivit datelor Ministerului Finanțelor Publice, profilul economic al orașului Rovinari, după numărul de întreprinderi active, este reprezentat de patru sectoare economice, care concentrează 72% din numărul de întreprinderi active.

Distribuția numărului agenților economici din orașul Rovinari, după numărul de companii active în funcție de domeniul de activitate, conform clasificării CAEN v2, la finalul anului 2022, arată dominanța a patru sectoare economice **comerț (42%), alte activități de servicii (10,7%), industria prelucrătoare (10,2%)** respectiv **construcții (10,2%)**.

În anul 2022, conform datelor disponibile public, volumul total al activităților economice desfășurate în orașul Rovinari a avut o valoare de cca. 296,4 milioane lei /60 milioane de euro (*la un curs mediu anual BNR de 1 euro=4,9315*).

Din punct de vedere al contribuției, primele trei sectoare economice cu cel mai mare aport la volumul economiei locale sunt reprezentate de **industria prelucrătoare** (117,6 mil. lei – 39,7%), **activități profesionale și științifice** (89 mil. lei – 30%) și **comerț** (49 mil lei – 16,5%), care, cumulată reprezintă 86,2% din volumul total al activității economice.

Ponderea sectoarelor economice ale orașului Rovinari, după numărul de companii active, la finalul anului 2022*

| Sector economic | % |
|---|------|
| G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor | 40,6 |
| S - Alte activități de servicii | 10,7 |
| C - Industria prelucrătoare | 10,2 |
| F - Construcții | 10,2 |
| H - Transport și depozitare | 7,1 |
| I - Hoteluri și restaurante | 6,1 |
| N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport | 3,6 |
| J - Informații și comunicații | 3,0 |
| K - Intermedieri financiare și asigurări | 3,0 |
| M - Activități profesionale, științifice și tehnice | 2,0 |
| Q - Sănătate și asistență socială | 1,5 |
| L - Tranzacții imobiliare | 1,0 |
| A - Agricultură, silvicultură și pescuit | 0,5 |
| R - Activități de spectacole, culturale și recreative | 0,5 |

*Datele privind ponderea companiilor active, după domeniul de activitate, includ companiile active care sediul social în orașul Rovinari

Sursa: data.gov.ro; Ministerul Finanțelor Publice; prelucrări proprii

Cifra de afaceri, pe sectoare economice, la finalul anului 2022*

| Sector economic | mil. lei |
|---|----------|
| C - Industria prelucrătoare | 117,61 |
| M - Activități profesionale, științifice și tehnice | 89,00 |
| G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor | 48,96 |
| F - Construcții | 14,47 |
| H - Transport și depozitare | 9,95 |
| N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport | 6,14 |
| I - Hoteluri și restaurante | 5,01 |
| S - Alte activități de servicii | 1,13 |
| A - Agricultură, silvicultură și pescuit | 1,08 |
| L - Tranzacții imobiliare | 0,98 |
| K - Intermedieri financiare și asigurări | 0,89 |
| Q - Sănătate și asistență socială | 0,76 |

*Datele financiare includ companiile active care sediul social în orașul Rovinari și care au depus actele pentru anul financiar 2022

Sursa: data.gov.ro; Ministerul Finanțelor Publice; prelucrări proprii

Ponderea angajaților, pe sectoare economice, la finalul anului 2022*

| Sector economic | % |
|---|------|
| M - Activități profesionale, științifice și tehnice | 52,7 |
| C - Industria prelucrătoare | 21,9 |
| G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor | 7,7 |
| F - Construcții | 6,8 |
| N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport | 4,8 |
| H - Transport și depozitare | 2,4 |
| I - Hoteluri și restaurante | 2,0 |
| S - Alte activități de servicii | 0,6 |
| Q - Sănătate și asistență socială | 0,3 |
| J - Informații și comunicații | 0,2 |
| A - Agricultură, silvicultură și pescuit | 0,2 |
| K - Intermedieri financiare și asigurări | 0,2 |
| L - Tranzacții imobiliare | 0,2 |

*Datele financiare includ companiile active care sediul social în orașul Rovinari și care au depus actele pentru anul financiar 2022

Sursa: data.gov.ro; Ministerul Finanțelor Publice; prelucrări proprii

Forța de muncă

După numărul de salariați, sectoarele cele mai reprezentative sunt Activități profesionale, științifice și tehnice (peste 50% din total), urmat de Industria prelucrătoare (22%), Comerțul cu ridicata și amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor (7,7%), sau Construcții (6,8%).

Conform datelor Institutului Național de Statistică, la nivelul orașului Rovinari s-a înregistrat un număr mediu de 6.409 salariați, în anul 2021, cu 11,9% mai scăzut comparativ cu anul 2010, an în care s-a înregistrat un număr mediu de 7.277 salariați. În ceea ce privește numărul de șomeri înregistrați în orașul Rovinari, se observă un trend descendent, de la 497 persoane în anul 2010 la 88 în 2022. De asemenea, ponderea șomerilor din totalul resurselor de muncă din orașul Rovinari este de 0,9% în anul 2022.

Câștigul salarial mediu

În ce privește câștigul salarial net înregistrat în județul Gorj, deși în 2010 acesta avea valori superioare câștigului salarial net înregistrat atât la nivel național cât și județean, în anul 2022 creșterea câștigului salarial net din județ se reduce, ajungând la 3.359 lei față de 3.416 lei, valoare înregistrată la nivel național.

Cu toate acestea, în toată perioada analizată, câștigul salarial net înregistrat la nivelul județului Gorj înregistrează valori peste media câștigului salarial observat la nivelul regiunii Sud-Vest. În ultimii ani, observându-se o reducere a acestui decalaj, în special

începând cu anul 2019. Această reducere a decalajului poate fi pusă pe seama contracției sectorului energetic din ultimii ani, salariile încasate în acest sector fiind atât peste media națională cât și regională.

Câștigul salarial net (lei)

| Anul | România | Regiunea Sud-Vest Oltenia | Județul Gorj |
|--------------------|---------|------------------------------|--------------|
| 2010 | 1.391 | 1.299 | 1.520 |
| 2011 | 1.444 | 1.330 | 1.528 |
| 2012 | 1.507 | 1.377 | 1.548 |
| 2013 | 1.579 | 1.433 | 1.608 |
| 2014 | 1.697 | 1.538 | 1.761 |
| 2015 | 1.859 | 1.622 | 1.782 |
| 2016 | 2.046 | 1.752 | 1.862 |
| 2017 | 2.338 | 2.034 | 2.137 |
| 2018 | 2.642 | 2.324 | 2.387 |
| 2019 | 2.986 | 2.630 | 2.657 |
| 2020 | 3.217 | 2.828 | 2.858 |
| 2021 | 3.416 | 2.954 | 3.008 |
| 2022 | 3.801 | 3.247 | 3.359 |
| Evoluție 2010-2022 | 173,3% | 150,0% | 121,0% |

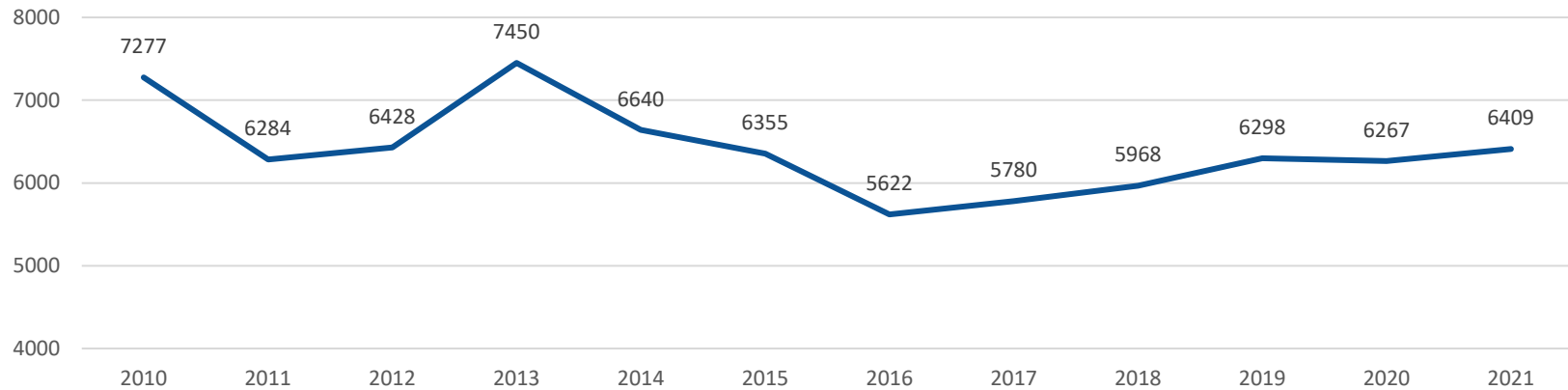
Sursa: INS; Calcule proprii

Evoluția numărului mediu de salariați, în perioada 1991-2021, în orașul Rovinari

| 1991 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2021 |
|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 13.625 | 13.916 | 8.384 | 7.937 | 7.277 | 6.355 | 6.267 | 6.409 |

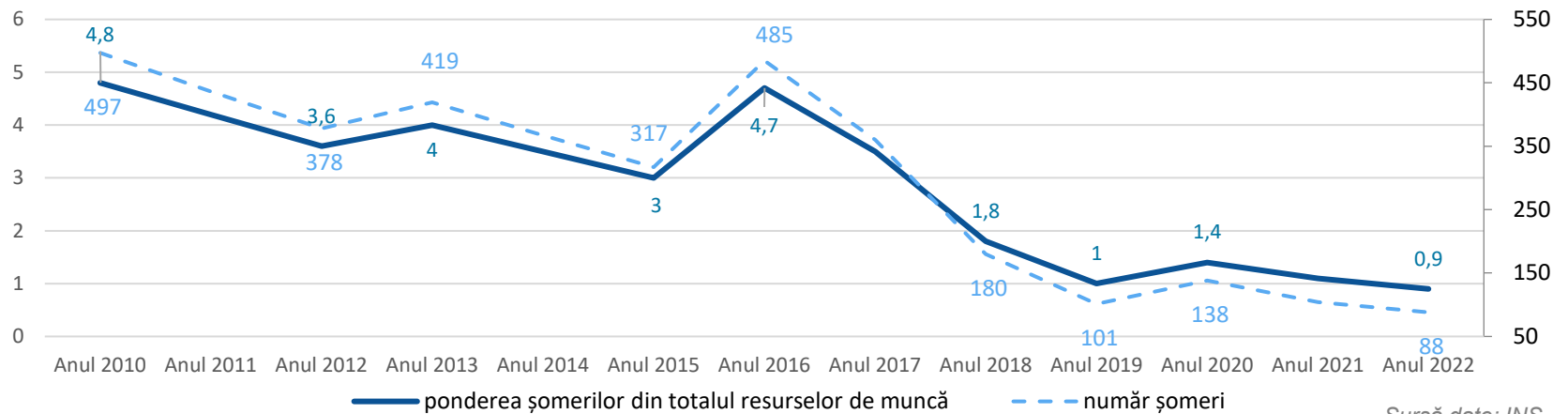
Sursa: Recensămintele populației

Evoluția numărului mediu de salariați înregistrați în orașul Rovinari, în perioada 2010 - 2021



Sursă date: INS

Evoluția numărului șomerilor în orașul Rovinari, în perioada 2010 - 2022



Sursă date: INS

2.2. Rețeaua stradală

Căile rutiere reprezintă un element esențial al potențialului economic al țării, pe ele transportându-se cea mai mare parte a mărfurilor și a forței de muncă, atât în plan național, cât și internațional. Rețeaua de transport este formată din drumuri naționale, căi feroviare de importanță europeană și căi fluviale constituind repere importante în dezvoltarea viitoare a orașului Rovinari.

Rețeaua **TEN-T** (Trans-European Transport Network) reprezintă un instrument cheie al politici Uniunii Europene privind dezvoltarea coerentă, eficientă și multimodală a infrastructurii de transport (feroviar, rutier, maritim și naval, aerian) la nivel european. Conform acestei politici, rețeaua europeană de transport este clasificată în două mari categorii:

- Rețeaua centrală (**core**) – prin care sunt asigurate conexiunile dintre principalii poli de dezvoltare europeni;

- Rețeaua globală (**comprehensive**) – prin care se asigură conexiunea tuturor regiunilor Uniunii Europene cu rețeaua centrală.

România este traversată de *coridorul Rin – Dunăre*, ceea ce presupune dezvoltarea rețelei de transport între Timișoara și Constanța, după cum urmează:

- Transport rutier: **Timișoara – Deva – Sibiu – Pitești – București – Constanța / Timișoara – Craiova – Pitești – București;**
- Transport feroviar: **Arad – Alba Iulia – Brașov – București – Constanța / Arad – Timișoara – Craiova – București;**

Zona studiată nu este traversată de nici un coridor TEN-T rutier, cel mai apropiat fiind coridorul **Timișoara – Craiova – Pitești – București**.

Timpi de parcurs dinspre Rovinari către alte destinații județene și regionale, pe cale rutieră

| Indicativ drum | Relație | Distanță (km) | Timp de parcurs (ore, minute) |
|-----------------------------|--|---------------|-------------------------------|
| DN66 | Rovinari – Târgu Jiu (reședința de județ) | 23,2 | 00:28 |
| DN66/DJ673C/DN67 | Rovinari – Motru – Drobeta Turnu Severin (MH) | 77,5 | 01:23 |
| DN66/DN 6 | Rovinari – Filiași – Craiova (DJ) (oraș peste 200.000 locuitori) | 89,4 | 01:25 |
| DN66/DJ675/DN67B/DJ661/DN67 | Rovinari – Țicleni – Târgu Cărbunești – Râmnicu Vâlcea (VL) | 138 | 02:15 |
| DN66/DN6/DN65F/DN65/ | Rovinari – Filiași – Craiova – Slatina (OT) | 150 | 02:25 |
| DN66/DN67/DN65C/DN7/A1 | Rovinari – Târgu Cărbunești – Pitești – București | 312 | 04:32 |

calculare proprie

Din perspectiva conectivității și mobilității regionale, orașul Rovinari se află la o distanță de aproximativ 23 km (izocrona de 30 min.) față de Târgu Jiu (reședința de județ). Conform analizei prezentate în tabelul de mai jos, se observă că centrul regional Craiova se află la o distanță de 90 km (1h și 20 min.) Cea mai apropiată reședință de județ, parte a regiunii de dezvoltare Sud-Vest, este Turnu Severin (77,5 km) care sunt parcurși rutier în aproximativ 1 oră și 23 minute. Față de celelalte reședințe de județ, orașul se află la o distanță de 138 km față de Râmnicu Vâlcea (02h și 15 min.), respectiv 150 km față de Slatina (02 h și 25 min). Față de București, orașul se află la 312 km care sunt parcurși rutier în aproximativ 4 ore și 30 minute.

Schema de organizare a rețelei principale de trafic rutier din orașul Rovinari este una de tip rectangular dezvoltată egal pe cele două direcții, **cuprinzând 23 artere care se desfășoară pe o lungime cumulată de 7,96 km**, din care 1,9 km de categoria a II-a – străzi de legătură (care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație) și **6,06 km** de categoria a III-a - străzi colectoare (care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură, având 2 benzi). Mai există și rețeaua de alei de distribuție categoria a-IV-a din incintele de blocuri P+4.

Inventarul străzilor orășenești

| Tip | Denumire | Categorie | Lungime (m) |
|------|---------------|-----------|-------------|
| Alee | Bradului | IV | 64 |
| Alee | Carierei | IV | 70 |
| Alee | Cireșului | IV | 240 |
| Alee | Crinului | IV | 63 |
| Alee | Fărcășești | IV | 47 |
| Alee | Macului | IV | 70 |
| Alee | Mesteacănului | IV | 77 |

| | | | |
|--------|----------------|-----|------|
| Alee | Sporturilor | IV | 590 |
| Alee | Școlii | IV | 246 |
| Alee | Trandafirilor | IV | 310 |
| Alee | Vulcan | IV | 63 |
| Alee | Zambilelor | IV | 80 |
| Alee | Zorilor | IV | 92 |
| Strada | 22 Decembrie | IV | 426 |
| Strada | Autoliv | III | 1835 |
| Strada | Castanilor | IV | 321 |
| Strada | Florilor | IV | 223 |
| Strada | Jiului | II | 556 |
| Strada | Păcii | IV | 256 |
| Strada | Plopilor | IV | 356 |
| Strada | Prieteniei | IV | 330 |
| Strada | Muncii | II | 400 |
| Strada | Termocentralei | II | 572 |
| Strada | Tineretului | II | 495 |

Sursa: Primăria Orașului Rovinari

Traficul greu tranzitează orașul pe relația str. Autoliv – Aleea Vulcan – D.N.66, traseu gândit ca variantă ocolitoare.

Datorită dimensiunii reduse a localității, orașul Rovinari este traversat de trafic greu, accelerând degradarea străzilor. Acesta se desfășoară pe lungimea a două străzi principale aflate în centrul orașului: Strada Tineretului și Strada Termocentralei, asigurând accesul către complexul minier Pinoasa. Legăturile între punctele de intrare/ieșire din oraș se realizează prin:

- **DN 66/E79** – Str. Termocentralei;
- **DJ 674B** – Str. Tineretului – Str. Fărcășești;
- **DJ 674** – Str. Constructorilor.

Telești

Bălești

Vârt

DN 66/ E79

Drăguțești

Clasificarea rețelei de drumuri

- drum național
- drum județean
- drum comunal
- tramă stradală

Câlnic

DN 66/ E79

DC 73

DN 66/ E79

Rovinari

DN 66/ E79

Bâlteni

DN 66/ E79

Fărcăsești

0

1 km

Analiza accesibilității (izocrone de călătorie)

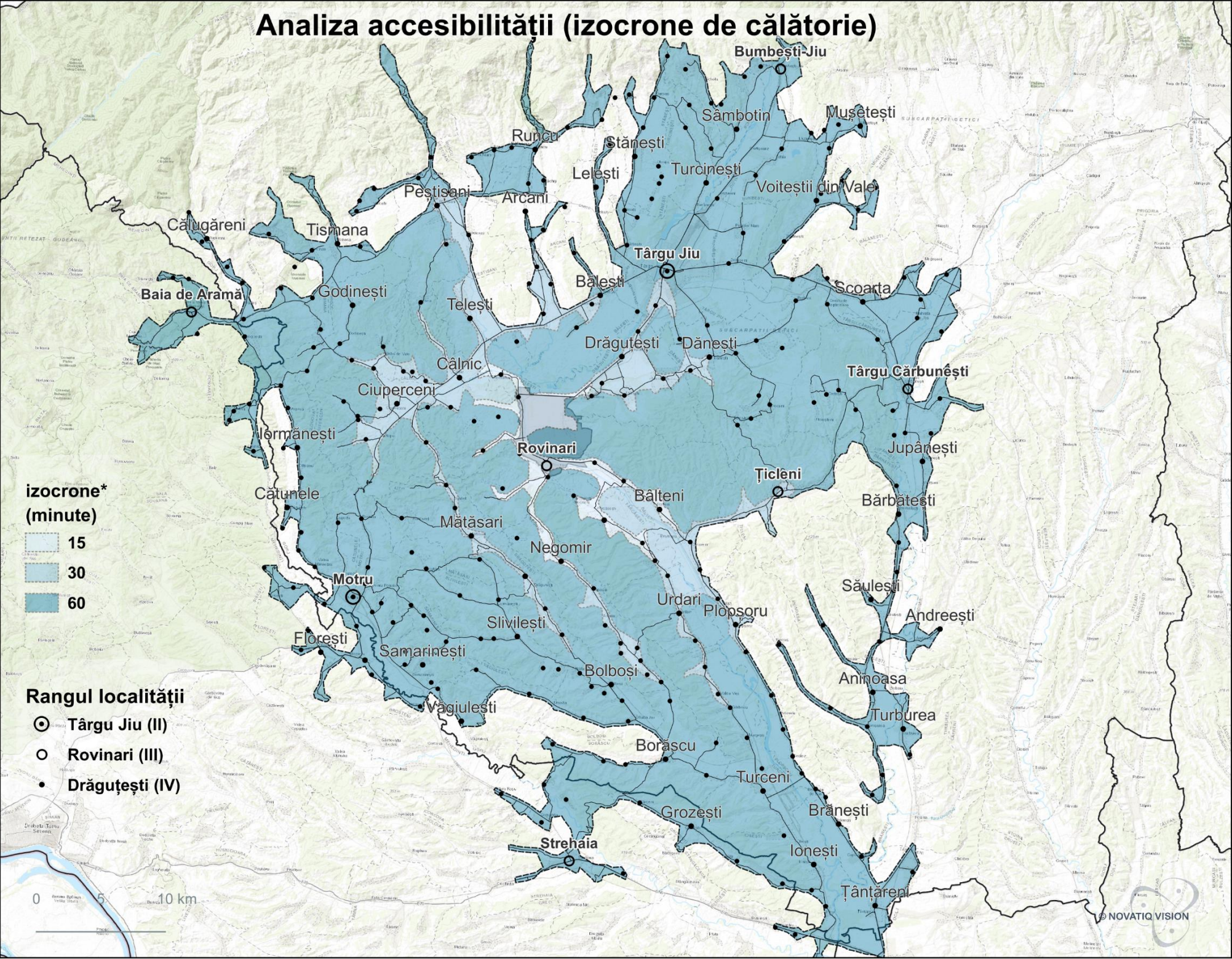
izocrone*
(minute)



Rangul localității

- ⊙ Târgu Jiu (II)
- Rovinari (III)
- Drăgulești (IV)

0 5 10 km



Starea drumurilor

Conform analizei privind starea drumurilor, pe baza datelor disponibile în platforma TEMPO, în Rovinari lungimea cumulată a străzilor orășenești era în anul 2022 de 29 km, din care . Pe toată perioada analizată nu s-au înregistrat modificări cantitative ale rețelei de străzi orășenești. În privința gradului de modernizare a străzilor în 2022, din cei 29 km de străzi orășenești erau modernizați 27, reprezentând 93%.

În privința gradului de modernizare a străzilor orășenești, cu 92% din străzi modernizate, orașul se situează peste procentul mediu

de modernizare a drumurilor înregistrat la nivel național (72%) cât și peste media regională (76,9%) și cea județeană (92,4%).

Indice de motorizare**Evoluția indicelui de motorizare (%), în perioada 2019-2022, în orașul Rovinari**

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| autovehicule (nr.) | 1.497 | 1.684 | 1.777 | 1.862 |
| indice motorizare (‰) | 140 | 135 | 129 | 116 |

Sursa: Primăria Orașului Rovinari, calcule proprii

Densitatea străzilor urbane (km/km²)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
| România | 6,7 | 6,7 | 6,7 | 6,8 | 6,8 | 6,8 |
| Sud-Vest Oltenia | 6,4 | 6,4 | 6,5 | 6,4 | 6,4 | 6,5 |
| Gorj | 5,0 | 5,1 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 |
| Rovinari | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |

Sursa: INS, Primăria Orașului Rovinari, calcule proprii (2022)

Indicatori ai dezvoltării rețelei de străzi orășenești, în orașul Rovinari, în perioada 2017-2022

| Indicator | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Lungimea străzilor din intravilan (km) | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| Lungimea străzilor din intravilan modernizate (km) | 25 | 26 | 26 | 26 | 26 | 27 |
| Procentul de modernizare a străzilor orășenești din Orașul Rovinari (%) | 86 | 90 | 90 | 90 | 90 | 93 |

Sursa: INS 2023

Gradul de modernizare a străzilor orășenești (%)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| România | 68,5% | 69,0% | 70,5% | 71,1% | 72,0% | 72,3% |

| | | | | | | |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Sud-Vest Oltenia | 68,7% | 71,8% | 73,7% | 73,8% | 75,7% | 76,9% |
| Gorj | 83,8% | 87,6% | 86,3% | 90,9% | 90,5% | 92,4% |
| Rovinari | 86,2% | 89,7% | 89,7% | 89,7% | 89,7% | 93,1% |

Sursa: INS, calcule proprii (2022)

În privința gradului de modernizare a străzilor orășenești, cu 93% din străzi modernizate, orașul se situează peste media națională (72%), cât și a mediilor regionale (77%) și județene (92%).

Parcări

Potrivit reprezentanților Primăriei Rovinari, orașul dispune de un număr de 1.557 de locuri de parcare de reședință, iar atribuirea acestora se realizează în baza Regulamentului de atribuire / licitație a locurilor de parcare nr. 120/20.07.2021.

| Localizarea și disponibilitatea locurilor de parcare de reședință | |
|---|------------|
| Strada | Nr. locuri |
| Str. Termocentralei | 296 |
| Bd. Minerilor | 59 |
| Str. Plopilor | 228 |
| Str. 22 Decembrie 1989 | 205 |
| Str. Sporturilor | 43 |
| Aleea Școlii | 65 |
| Str. Florilor | 128 |
| Str. Jiului | 64 |
| Str. Păcii | 55 |
| Str. Prieteniei | 53 |
| Str. Tineretului | 231 |

Sursă: Primăria Orașului Rovinari

În conformitate cu prevederile regulamentului, parcare publică de reședință este situată pe domeniul public sau privat al orașului Rovinari, lângă imobilele utilizate de locatari, amenajate de serviciile de specialitate din cadrul administrației publice locale în scopul utilizării contra cost. Locurile de parcare au o suprafață de 10 mp (2x5 m) semnalizată și/sau marcată special pentru parcările marcate perpendicular și în spic, sau 12 mp (2x5,5 m) pentru parcările marcate longitudinal.

Principalele aspecte identificate:

- Grad ridicat de modernizare a străzilor (93%);
- Creșterea cotei modale a modurilor de transport motorizat privat;
- Aglomerarea zonelor din apropierea școlilor la orele de vârf (AM/PM);
- Amenajarea necorespunzătoare a unor intersecții cu efecte negative asupra siguranței rutiere;
- Insuficienta aplicare a amenzilor pentru parcările ilegale;
- Deficit al numărului de locuri de parcare;
- Lipsa unui sistem integrat de administrare și management a parcărilor

2.3. Transport public

La nivelul orașului Rovinari serviciile de transport public sunt alcătuite din transportul feroviar și transportul public de persoane interjudețean. În majoritatea timpului, populația orașului Rovinari se deplasează cu transportul public de persoane interjudețean. Acesta se realizează între orașul Rovinari și celelalte localități vecine și este asigurat de mai mulți operatori cu autobuze și microbuze.

2.3.1 Transport public local

În prezent, în orașul Rovinari se află în implementare proiectul „Dezvoltarea mobilității urbane din UAT Rovinari și UAT Drăguțești prin modernizarea sistemului de transport public local” – finanțat prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020. Proiectul propune achiziția de mijloace de transport ecologice, împreună cu infrastructura de încărcare electrică asociată, care să faciliteze

transportul public local, prin conectarea UAT Rovinari și UAT Drăguțești.

2.3.2 Transport public județean prin servicii regulate

În ceea ce privește transportul public județean prin servicii regulate, în conformitate cu programul județean de transport, locuitorii din oraș sunt deserviți de un număr de 8 trasee, prin care sunt conectate principalele destinații, de importanță județeană (Târgu Jiu – reședința de județ – 64 curse dus-întors, zilnice) și cele mai frecvente, cu localitățile din jurul orașului.

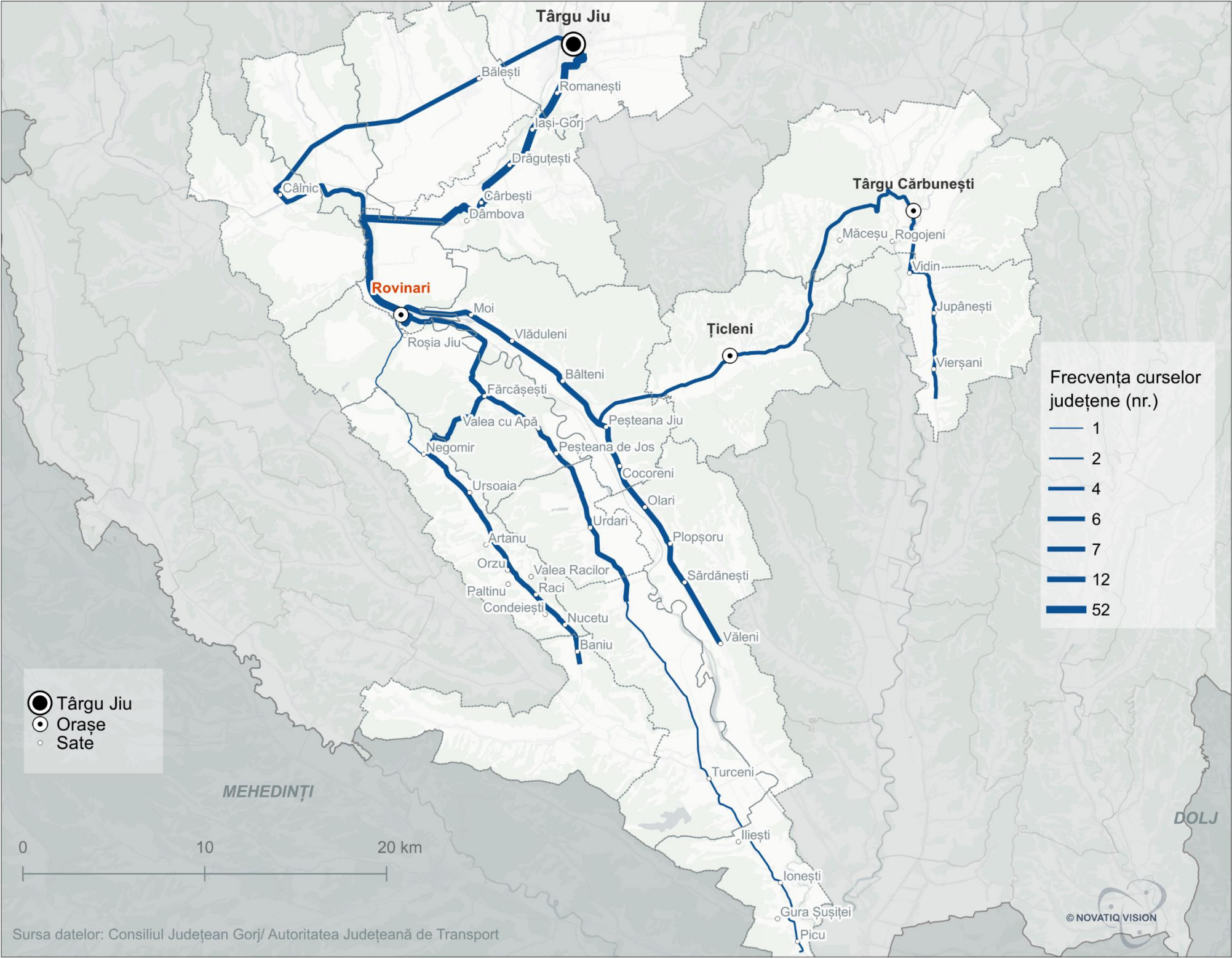
2.3.3 Transport public auxiliar în regim taxi

La nivelul orașului Rovinari nu există transport în regim taxi.

Programul de transport rutier de persoane prin curse regulate în județul Gorj, perioada 2022-2031

| cod | plecare | loc. intermd. | sosire | nr. curse | km/sens | durată (hh:mm) | Viteză medie (km/h) |
|-----|-------------|-------------------|----------|-----------|---------|----------------|---------------------|
| 039 | Târgu Jiu | <i>Câlnic</i> | Rovinari | 6 | 36 | 00:57 | 38 |
| 083 | Vierșani | <i>Țicleni</i> | Rovinari | 4 | 50 | 01:40 | 30 |
| 085 | Târgu Jiu | <i>Drăguțești</i> | Rovinari | 52 | 25 | 00:50 | 30 |
| 086 | Târgu Jiu | <i>Rovinari</i> | Plopșoru | 12 | 50 | 01:10 | 43 |
| 087 | Târgu Jiu | <i>Negomir</i> | Baniu | 1 | 48 | 01:40 | 29 |
| 089 | Strâmba Jiu | <i>Fărcășești</i> | Rovinari | 7 | 26 | 01:00 | 13 |
| 090 | Rovinari | <i>Negomir</i> | Baniu | 7 | 30 | 00:54 | 33 |
| 091 | Târgu Jiu | <i>Rovinari</i> | Picu | 2 | 75 | 01:30 | 50 |

Sursa: Consiliul Județean Gorj, Programul de transport județean 2022-2031



Târgu Jiu

Târgu Cărbunești

Rovinari

Țicleni

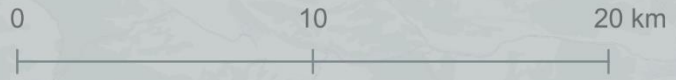
Frecvența curselor județene (nr.)

- 1
- 2
- 4
- 6
- 7
- 12
- 52

- Târgu Jiu
- Orașe
- Sate

MEHEDINȚI

DOLJ



Sursa datelor: Consiliul Județean Gorj/ Autoritatea Județeană de Transport

© NOVATIQ VISION

| Programul de transport interjudețean, legături directe | | | | | | |
|--|---------|--------|----------|--------|--------------|--|
| Traseu | Plecare | Sosire | Distanță | Durăță | Viteză medie | |
| Rovinari – Craiova | 06:21 | 08:00 | 91 | 01:39 | 55 | |
| | 12:21 | 14:00 | 91 | 01:39 | 55 | |
| | 14:06 | 15:43 | 91 | 01:39 | 55 | |
| Craiova – Rovinari | 09:00 | 10:30 | 91 | 01:30 | 61 | |
| | 11:00 | 12:30 | 91 | 01:30 | 61 | |
| | 15:00 | 16:30 | 91 | 01:30 | 61 | |
| Rovinari – București Otopeni | 07:30 | 12:45 | 322 | 05:15 | 61 | |
| | 10:45 | 16:15 | 322 | 05:30 | 59 | |
| | 22:30 | 03:30 | 322 | 05:00 | 64 | |
| București Otopeni - Rovinari | 01:30 | 06:15 | 322 | 04:45 | 68 | |
| | 04:00 | 08:50 | 322 | 05:50 | 55 | |
| | 15:30 | 20:50 | 322 | 05:20 | 55 | |

Sursa: autogări.ro Autoritatea Rutieră Română, interogare decembrie 2023

2.3.4 Transport feroviar

Orașul Rovinari este conectat la rețeaua feroviară națională prin intermediul CF 221 Filiași – Rovinari – Târgu Jiu (76 km). CF 910 este o linie feroviară dublă, electrificată operată de CFR Călători. Această linie, deschisă în anul 1967, face legătura între Magistrala CF 900 și linia CF 202 (Simeria – Petroșani – Târgu Jiu - Filiași).

Conform MGTP, calea ferată Filiași – Rovinari – Târgu Jiu este inclusă în rețeaua TEN-T Comprehensive (căi ferate care facilitează conectivitatea feroviară la nivel național și internațional care se suprapun peste rute cu trafic de marfă și călători ridicat, acestea conectează centre și poli urbani principali la nivel național).

Conform Documentului de Referință al rețelei CFR (2023) stația CF Rovinari are rang de Hm (haltă de mișcare), fiind amplasată pe o secție interoperabilă, deschisă traficului de călători și marfă.

Stația CF Rovinari deservește atât traficul de călători cât și traficul de marfă, având în vedere proximitatea cu complexului energetic Rovinari. În ultimii ani, atractivitatea acestui mod de transport se află într-o continuă scădere, în principal din cauza concurenței celorlalte mijloace de transport dar și a reducerii activității sectorului energetic.

Pe teritoriul orașului Rovinari, se mai găsesc următoarele stații:

- Vârț (h);
- Rogojelu (h);
- KM 49+800 (h);
- Rovinari Sud (h).

Zilnic, stația CF Rovinari este tranzitată de un număr de 13 garnituri de trenuri, cele mai frecvente destinații fiind către Craiova, Târgu Jiu și Filiași. Majoritatea garniturilor au rang Regio (77%) și Regio-Expres (8%). Singura garnitură cu rang superior (Interregio) este IR 1823 București – Deva. Vitezele de deplasare sunt reduse, acestea variind între 53-31 km/h, ceea ce contribuie la scăderea nivelului de atractivitate pentru călători comparativ cu celelalte mijloace de transport.

Disfuncționalități identificate în urma analizei transportului feroviar:

- Treckeri la nivel cu calea ferată neamenajate și degradate;
- Transportul feroviar înregistrează un declin în favoarea altor forme de transport (de ex: transport auto);

- Gara Rovinari este situată la o distanță de aproximativ 2 km față de centrul orașului;
- Viteze reduse de circulație;
- Nu există legătură directă cu București Nord.
- Material rulant depășit fizic și moral.

Evoluția numărului de călători din stația CF Rovinari

| Anul | Număr |
|------|--------|
| 2018 | 46.190 |
| 2019 | 41.671 |

Sursa: *Politica Urbană a României*

Tabela de plecări/sosiri din stația CF Rovinari (2023)

| Nr tren | Sosire | Plecare | Distanța (km) | Durata (hh:min) | Viteză medie (km/h) |
|---------------------------------|--------|---------|---------------|-----------------|---------------------|
| R-E 9922 (Târgu Jiu – Craiova) | 05:37 | 05:38 | 92 | 01:44 | 53 |
| R 2850 (Târgu Jiu – Filiași) | 06:34 | 06:35 | 57 | 01:35 | 36 |
| R 2851 (Craiova – Târgu Jiu) | 06:48 | 06:49 | 24 | 00:46 | 31 |
| R 2852 (Târgu Jiu – Craiova) | 08:36 | 08:37 | 92 | 02:31 | 36 |
| R 2853 (Craiova – Târgu Jiu) | 08:38 | 08:39 | 24 | 00:43 | 34 |
| R 2872 (Târgu Jiu – Turceni) | 12:58 | 12:59 | 36 | 01:06 | 34 |
| IR 1823 (București Nord – Deva) | 14:07 | 14:08 | 161 | 04:24 | 37 |
| R 2854 (Târgu Jiu – Craiova) | 15:27 | 15:28 | 92 | 02:12 | 42 |
| R 2873 (Turceni – Târgu Jiu) | 15:43 | 15:44 | 24 | 00:42 | 34 |
| R 2855 (Filiași – Târgu Jiu) | 17:41 | 17:42 | 24 | 00:42 | 34 |
| R 2857 (Craiova – Târgu Jiu) | 19:34 | 19:36 | 24 | 00:42 | 34 |
| R-E 9927 (Craiova – Târgu Jiu) | 20:08 | 20:10 | 24 | 00:31 | 47 |
| R 2856 (Târgu Jiu – Craiova) | 20:23 | 20:24 | 92 | 02:17 | 40 |

Sursa: *infofer.ro, calcule proprii*



Telești

Bălești

Cârbești

Tâlvest

Vârț

Dâmbova

Drăguțești

Câlnic

Rogojelu

Pinoasa

Km 49+800

Bâlteni

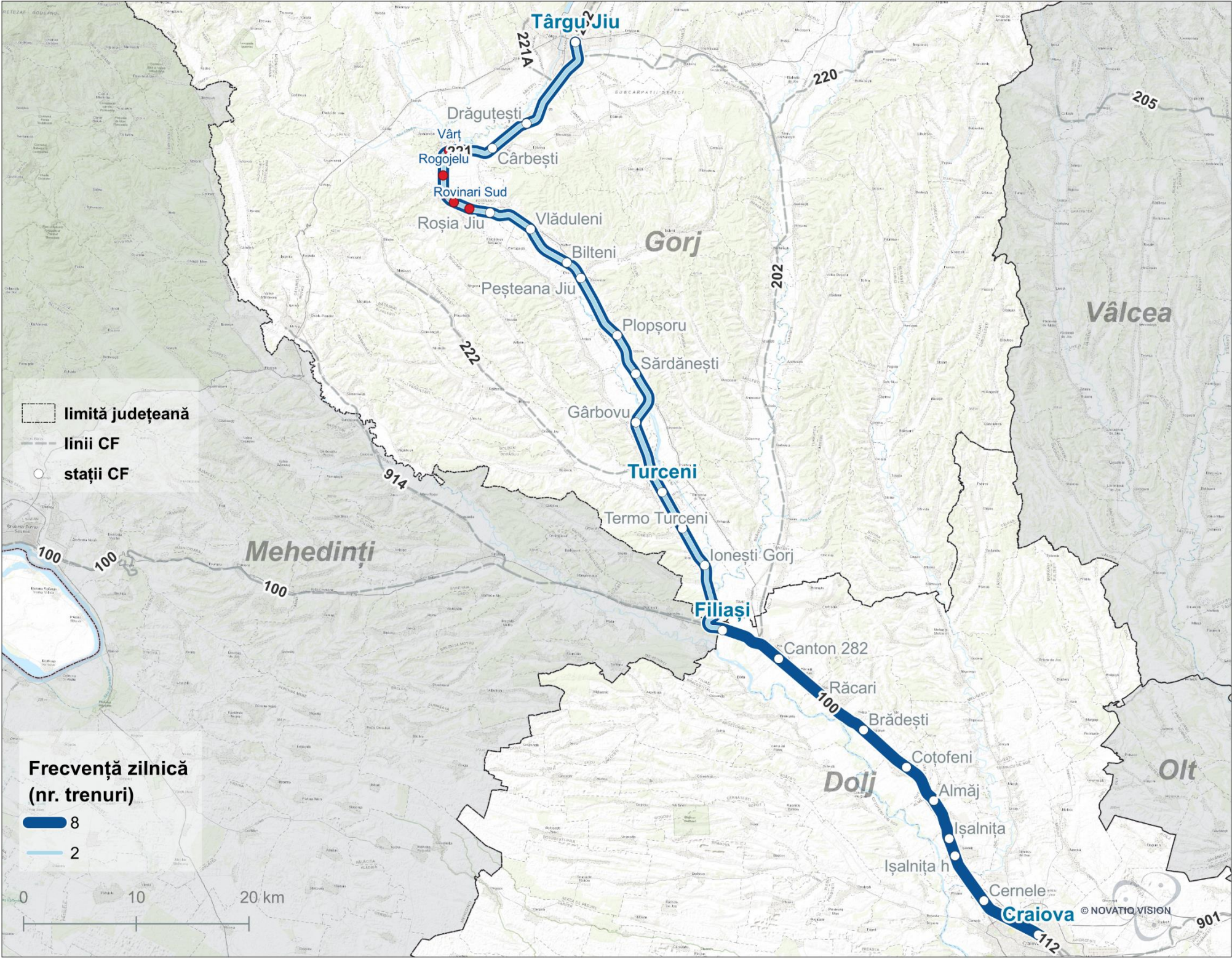
Rovinari

Rosia Jiu

Rovinari Sud

Fărcășești

Moi



limită județeană
linii CF
stații CF

Frecvență zilnică
(nr. trenuri)

8
2

0 10 20 km

2.4. Transport de marfă

Transportul de marfă de la nivelul orașului Rovinari se realizează atât prin intermediul transportului rutier (teritoriul fiind traversat de DN66), cât și feroviar (calea ferată Filiași-Turceni-Târgu Jiu). Astfel, transferul intermodal de marfă poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar.

Transportul rutier de marfă tranzitează orașul Rovinari pe traseul strada Constructorilor-Aleea Vulcan-DN66. Drumul DN 66 - Filiași (intersecția cu DN 6) - Târgu Jiu - Petroșani - Hațeg - Simeria (intersecția cu DN 7) care traversează cele două localități este un drum la care sarcina maximă admisă este de 10,0 tone pe osia simplă, 16,0 tone pe osia dublă și 22,0 tone pe osia triplă.

Principalele probleme asociate cu transportul de marfă din aria de intervenție sunt legate de riscul de apariție a accidentelor ce implică pietoni și bicicliști, din cauza interferenței acestor categorii ale mobilității cu fluxurile de trafic de tranzit; afectarea factorilor de mediu, prin nivelul ridicat de emisii pulberi și gaze cu efect de seră (GES), datorate traficului greu care tranzitează aria de intervenție; afectarea factorilor de mediu prin nivelul ridicat al poluării fonice și al vibrațiilor emise de traficul greu, în traversarea

zonelor locuite/rezidențiale, cu implicații asupra calității vieții și a mediului urban.

Transportul feroviar reprezintă una dintre alternativele cele mai eficiente din punct de vedere al costurilor. Acesta constituie, un sector strategic de interes național, care contribuie la libera circulație a persoanelor și a mărfurilor în interiorul țării și în trafic internațional. La nivel european, în perioada următoare, provocarea pentru transportul feroviar constă în transformarea acestuia într-un competitor pentru celelalte mijloace de transport, în special cel rutier prin preluarea unei proporții semnificativ mai mari din transportul de mărfuri pe distanțe medii și lungi. Acest lucru va necesita alocarea unor fonduri pentru investiții considerabile pentru modernizarea și extinderea atât a infrastructurii cât și a materialului rulant.

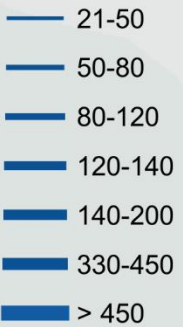
În tabelul de mai jos sunt prezentate mișcările de trenuri de marfă din stația CF Rovinari în perioada anilor 2015-2019. Astfel, după cum putem observa, în anul 2019 se înregistra un număr de 8.925 trenuri de marfă, în scădere cu 57% față de anul 2015.

Numărul trenurilor de marfă care au tranzitat stația CF Rovinari, în perioada 2015-2019

| Anul 2015 | Anul 2016 | Anul 2017 | Anul 2018 | Anul 2019 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 20.561 | 18.977 | 16.779 | 7.621 | 8.925 |

Sursa: Politica Urbană a României

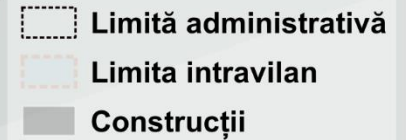
**MZA trafic greu*
(vehicule fizice)**



● **Punct recenzie trafic rutier**

0 250 500 m

Limite



Sursa datelor: recenzie de trafic/prelucrări proprii (2023)

*Traficul greu reprezintă categoriile 4, 5,6, 7 și 10 conform ghidurilor și normativelor de realizare a recensămintelor de trafic



BÂLTENI

Rosia Jiu

FĂRCĂȘEȘTI

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Circulația pietonală

Mersul pe jos rămâne, în continuare, una dintre principalele opțiuni de mobilitate pentru locuitori, oferind o serie de avantaje care decurg din aceasta, precum cele legate de costuri și de beneficiile aduse sănătății. Rețeaua rutieră a orașului, cel puțin în zona centrală și în lungul drumurilor principale, este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonilor, care în ultimii ani au primit o atenție deosebită prin reabilitarea acestora.

Orașul deține un pietonal major cu lungime de 400 m (str. Minerilor) și traverse de legătură către Parcul Orășenesc configurat pe cele două laturi ale traseului casetat al pârâului Temișani, încă un pietonal mai redus pe latura de nord a zonei pieței agroalimentare și un segment de pietonal minor ce debrușează din zona locuințelor colective în str. Prieteniei, în zona Primăriei.

În tabelul de mai jos sunt prezentate rezultatele unei analize realizate în cadrul proiectului „*Politica Urbană a României*”, care vizează cuantificarea accesibilității centrului UAT, în minute de mers pe jos față de sediul Primăriei. Astfel, aproximativ 90% din populația orașului se află la o distanță de 10 minute, mers pe jos, față de centru, ceea ce arată potențialul ridicat de practicare a acestui mod de mobilitate.

Distribuția procentuală (%) a populației în funcție de timpul necesar parcursului pietonal față de Primăria Orașului Rovinari

| 5 minute | 10 minute | > 15 minute |
|----------|-----------|-------------|
| 40 | 50 | 10 |

Sursa: *Politica Urbană a României*

Zone pietonale existente

| Localizare | Disponere | Lungime |
|---|-----------------|---------|
| Str. Jiului | pe ambele părți | 1.112 |
| Str. Termocentralei | pe ambele părți | 1.144 |
| Str. Tineretului | pe ambele părți | 990 |
| Str. Muncii | pe ambele părți | 800 |
| Aleea Școlii | pe ambele părți | 492 |
| Str. Sporturilor | pe ambele părți | 1.180 |
| Str. Autoliv | pe ambele părți | 3.670 |
| Str. Trandafirilor | pe ambele părți | 620 |
| Str. Castanilor | pe ambele părți | 642 |
| Str. Plopilor | pe ambele părți | 712 |
| Str. 22 Decembrie | pe ambele părți | 852 |
| Str. Păcii | pe ambele părți | 512 |
| Str. Prieteniei | pe ambele părți | 660 |
| Str. Florilor | pe ambele părți | 446 |
| Bd. Minerilor | | 700 |
| Parcul Central | | 636 |
| Piața | | 105 |
| Pietonal (între str. Păcii și Prieteniei) | | 120 |

Sursa: *Primăria Orașului Rovinari*

Toate proiectele care vizează promovarea și dezvoltarea mijloacelor de mobilitate alternativă, în special cea pietonală, trebuie să aibă în vedere asigurarea condițiilor de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de persoane cu mobilitate redusă. Persoanele cu mobilitate redusă includ orice persoană a cărei mobilitate este afectată din cauza unei incapacități (senzoriale și/sau locomotorii), a unei deficiențe fizice, a vârstei, a

unei boli sau a altei cauze (persoane care utilizează un scaun cu rotile, persoane cu deficiențe de vedere, în vârstă etc.). De exemplu, normativul⁴ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu dizabilități, stabilește o serie de cerințe, cum ar fi:

- Toate trecerile de pietoni vor trebuie să aibă amenajate rampe de acces pietonale între trotuar și carosabil, atât pentru infrastructura existentă cât și pentru cea viitoare.

Deplasările cu bicicleta

de transport este unul dintre cele mai eficiente din punct de vedere al costurilor minime de transport, impact redus asupra mediului, consum scăzut de spațiu dar și un timp redus pentru deplasările pe distanțe mici. În continuare, la nivel local, principala problemă este dată de lipsa unei infrastructuri coerente și continue. La nivelul orașului nu există piste de biciclete și infrastructură specifică amenajată.

Micromobilitate

Conceptul de micromobilitate include deplasarea vehiculelor mici, a căror viteză nu depășește 30 km/h, precum biciclete electrice, trotinete etc. În ultimii ani, gradul de adopție pentru micromobilitate a cunoscut o adopție semnificativă în majoritatea orașelor din România. În urma analizelor vizuale realizate la nivel local s-a constatat un nivel ridicat de utilizare a mijloacelor de transport amintite mai sus. Acest lucru vine cu o serie de provocări pentru administrația locală în perioada imediat următoare care presupun o atenție spre acest domeniu, în prezent nefiind necesară reglementarea circulației acestor vehicule dar, cu siguranță, pe viitor, pe fondul creșterii numărului de utilizatori se va impune reglementarea acestei categorii de vehicule.

Electromobilitate

Potrivit datelor publice, în oraș există 10 stații de încărcare a autovehiculelor electrice, implementate de către UAT Rovinari, cu ajutorul fondurilor AFM. Înființarea unei rețele de stații pentru încărcarea autovehiculelor electrice necesită, în continuare, suportul autorităților locale, în special în proximitatea instituțiilor publice. În același timp, trebuie avut în vedere creșterea accentuată a numărului de autovehicule electrice și a oportunităților de finanțare.

Principalele disfuncționalități legate de infrastructura dedicată mobilității alternative, identificate la nivel local:

- În continuare, accentul este pus pe dezvoltarea infrastructurii destinate modurilor de transport motorizat, în defavoarea mobilității alternative, active și a micromobilității;
- Lipsa infrastructurii velo și a infrastructurii suport (puncte de închiriere, puncte de depanare etc.);
- Zonele pietonale insuficient dezvoltate;
- Treceri de pietoni care nu asigură condiții de siguranță și acces pentru persoanele cu mobilitate redusă (ex: lipsa rampelor amenajate; marcaje șterse, parcare ilegală pe/în imediata apropiere a trecerilor de pietoni etc.);
- Trotuare lipsă sau degradate în lungul axelor de comunicație rutieră;
- Necesitatea creșterii punctelor de încărcare a autovehiculelor electrice/hibrid.

⁴ NP 051-2012

2.6. Managementul traficului

În orașul Rovinari, reglementarea traficului rutier se face exclusiv prin intermediul indicatoarelor rutiere care stabilesc prioritățile de trecere prin intersecție. În oraș nu există intersecții semaforizate sau sisteme integrate de management al traficului.

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul teritoriului PMUD principalele zone care prezintă un grad ridicat de complexitate se constituie sub forma zonelor generatoare sau de atragere a nevoii de mobilitate. Din punct de vedere al importanței, zonele generatoare de deplasări sunt reprezentate de zonele rezidențiale.

Pentru o reprezentare cât mai exactă, aria de studiu a PMUD a fost împărțită funcțional în **zone centrale, comerciale și școli**. Principalele zone de la nivel local care prezintă un grad mai mare de complexitate sunt caracterizate de slaba interconexiune dintre modurile de transport motorizate și nemotorizate. Au fost identificate următoarele zone:

- **Zona centrală:** reprezintă principalul punct de atragere a călătorilor, prin diversitatea funcțiilor îndeplinite, în

zona centrală fiind concentrate principalele instituții publice, ceea ce facilitează accesul rapid către acestea;

- **Unitățile de învățământ:** reprezintă zone de atragere a deplasărilor și sunt localizate, după cum urmează:
 - Școala Gimnazială nr. 1
 - Școala Gimnazială nr. 3
 - Liceul „Gheorghe Tătărescu”
 - Grădinița cu program normal nr. 1
 - Grădinița cu program normal nr. 3
 - Grădinița cu program normal nr. 4
 - Grădinița cu program prelungit
 - Creșa.

3. Model de transport

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Conform Normelor de aplicare a **Legii nr. 350/2001**⁵ *privind amenajarea teritoriului și urbanismului și de elaborare a documentațiilor de urbanism*, Planurile de Mobilitate Durabilă sunt *documentații complementare care însoțesc Strategiile de Dezvoltare Teritoriale și Planurile Urbanistice generale, reprezentând instrumentele de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.*

Modelele de transport utilizate în modelarea cererii de transport sunt esențiale în activitatea de planificare și evaluare a efectelor pe care le vor induce dezvoltarea socio-economică, planurile de dezvoltare urbană, proiectele majore de infrastructură dar și impunerea de noi reglementări în materie de circulație urbană. În mod tradițional, activitatea de modelare se realizează prin aplicarea modelului în patru pași. Modelul este alcătuit din următoarele etape: *Generarea cererii de transport, Distribuția călătoriilor, Alegerea modală și Afectarea traficului.*

În privința modelului de transport, normele de aplicare stabilesc obligativitatea realizării unui model de transport pentru localitățile de rang 0 și I. Conform Legii 350/2001 Orașul Rovinari este încadrat în categoria localităților urbane de rangul III. Așadar, conform clasificării modelelor de transport prezentate în Ghidul Orientativ JASPERS privind Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă modelul de transport va fi adaptat în funcție de mărimea

ariei urbane. Luând în considerare cele amintite mai sus, modelul de transport al orașului Rovinari va fi de Nivel 3 (model simplu) care va include rețeaua de transport, legăturile și fluxurile de pe rețeaua de străzi și un model simplu de distribuire.

Având în vedere că orașul Rovinari este oraș de rangul III, nu este necesară elaborarea unui model complex, ci mai degrabă a unui model simplu care să evidențieze fluxurile actuale și cele viitoare.

În plus, conform **art. 37** din **Legea nr. 155/2023** *privind mobilitatea urbană durabilă*, modelul de trafic este o cerință obligatorie pentru municipiile cu mai mult de 100.000 locuitori.

Rolul modelului de transport

Modelul de transport ca parte integrată a PMUD Rovinari are următoarele caracteristici:

Modelul anului de bază – prin care se identifică situația existentă actuală și să permită o analiză comparativă a zonelor din zona studiată. Astfel se pot identifica disfuncționalitățile legate de mobilitate dintre diferite zone dar și punctele slabe.

Modelul pentru anul de bază stă la baza fundamentării dezvoltării scenariilor de perspectivă. În cadrul acestor scenarii modelul de transport oferă informații pentru evaluarea efectelor:

- Dezvoltării socio-economice;
- Planurilor de dezvoltare urbană;
- Proiectelor de infrastructură;
- Măsurilor și reglementărilor de circulație.

⁵ Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și

urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism – Secțiunea a-IV-a

Cele mai utilizate modele de transport sunt așa numitele modele în patru pași, care includ în mod obișnuit patru secvențe, descrise mai jos:

- (I) **Generarea călătoriilor** – definirea cererii de transport ca număr de categorii generate într-o perioadă definită de timp;
- (II) **Distribuția călătoriilor** – alocarea destinațiilor pentru călătoriile generate, destinații reprezentate de locuri de muncă, școli, magazine, facilități de agrement etc.;
- (III) **Alegerea modală** – modul de realizare a călătoriilor, pe baza opțiunilor personale, pe caracteristicile de atractivitate a modurilor de transport existente și a naturii competitive a modurilor de transport alternative etc.;
- (IV) **Afectarea călătoriilor** – alegerea rutelor disponibile la nivelul rețelelor de transport variate, luându-se în considerare capacitatea secțiunilor de rețea și disponibilitatea serviciilor de transport cu autobuzul și trenul.

Din implementarea modelului de transport se pot obține următoarele date:

- Volumele de trafic;
- Nivelul de serviciu al drumurilor;

Modelul de transport urmărește obținerea unei imagini de ansamblu a comportamentului de călătorie, modele de călătorie și modul în care acestea răspund la politicile de transport, la intervențiile privind infrastructura, la evoluția unor variabile socio-economice precum populația, nivelul de dezvoltare economică, deținerea de autovehicule etc. Din acest motiv, modele de transport necesită volume semnificative de informații,

care de cele mai multe ori nu există și trebuie agregate din surse diferite.

Caracteristicile modelului de transport al PMUD Rovinari

Anul de bază al modelului este anul 2023. Modelul este construit în așa fel încât să fie reprezentativ pentru o zi medie lucrătoare (media zilelor lucrătoare, de L-V, precum și în timpul zilelor de weekend S-D). Orele de vârf sunt determinate în funcție de specificul zonei, pe baza măsurătorilor de trafic realizate în cadrul acestui proiect.

Modelul de transport pentru PMUD Rovinari este definit de următoarele componente:

- Un model de rețea aferent rețelei stradale/rutiere;
- Un model de estimare pentru determinarea cererii de călătorie pentru transportul privat (transport individual cu autoturismul).

Chiar dacă rangul orașului Rovinari nu necesită un model de transport, cu toate acestea, pentru a ilustra cât mai bine specificul local, modelul de transport este elaborat în conformitate cu prevederile următoarelor ghiduri:

- Transport analysis guidance⁶ – Departamentul de Transport al Regatului Unit;
- Ghidul de evaluare JASPERS (pentru transport): Utilizarea Modelelor de Transport în Planificarea Transporturilor și Evaluarea Proiectului
- Ghidul propus în cadrul MPGT pentru România (Ghid de modelare în transporturi);
- Linii directe pentru Dezvoltarea și Implementarea Unui Plan de Mobilitate Durabilă – Ediția a-II-a (ELTIS).

⁶ <https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-tag>

3.2. Colectarea de date

Etape de colectare a datelor reprezintă un demers complex, acestea stând la baza fundamentării situației existente, precum și identificarea și definirea problemelor de mobilitate. Activitatea de colectare a datelor pentru elaborarea modelului de transport aferent PMUD Rovinari a presupus următoarele etape:

- Identificarea surselor de date existente: documentații de urbanism, documente strategice, studii de fezabilitate, diverse date statistice referitoare la demografie, deținerea de autoturisme, numărul locurilor de muncă etc.;
- Centralizarea informațiilor identificate;
- Realizarea și completarea bazei de date GIS, care include: trama stradală clasificată, zonele de trafic, popularea cu date cantitative și calitative, localizarea diferitelor obiective de importanță locală etc.;
- Recensăminte de trafic în zonele reprezentative: fluxurile de intrare/ieșire, clasificate pe 11 categorii, pe ambele sensuri de circulație;
- Date generale asupra mobilității locuitorilor, prin aplicarea de chestionare care au vizat frecvența călătoriilor, modul de transport utilizat, timpul de călătorie etc.

Date socio-demografice

Principalele probleme întâlnite în cadrul procesului de colectare a datelor socio-demografice:

- Lipsa unor nomenclatoare oficiale cu numele străzilor și distribuția pe cartiere;

- Lipsa unei metodologii unitare pentru înregistrarea datelor în cadrul acelorași instituții;
- Lipsa bazelor de date de tip GIS;
- Inconsistența datelor.

Distribuția populației pe zone de trafic

În tabelul de mai jos sunt prezentate zonele de trafic, delimitate pe baza tramei stradale, care conțin o serie de informații socio-economice relevante. Odată ce au fost introduse datele, au fost calculați o serie de indici, precum densitatea locuirii, permeabilitatea precum și gradul de penetrabilitate la trafic ale acestor zone. Principiul care a stat la baza zonificării a fost dat de gradul de poziționare, cu cât zona este mai centrală cu atât zona este mai mică. Astfel, zonele centrale au un număr mai mare de zone față de zonele situate către periferie.

Distribuția populației pe zone de trafic

| ID ZONĂ | Denumire zonă | Total | % din populație |
|---------|---------------|-------|-----------------|
| 1 | ROV1 | 575 | 5 |
| 2 | ROV2 | 2543 | 23 |
| 3 | ROV3 | 947 | 9 |
| 4 | ROV4 | 2172 | 20 |
| 5 | ROV5 | 1639 | 15 |
| 6 | ROV6 | 2917 | 26 |
| 7 | Vârț | 325 | 3 |

Sursa: Primăria orașului Rovinari, prelucrări proprii

Unitățile de învățământ

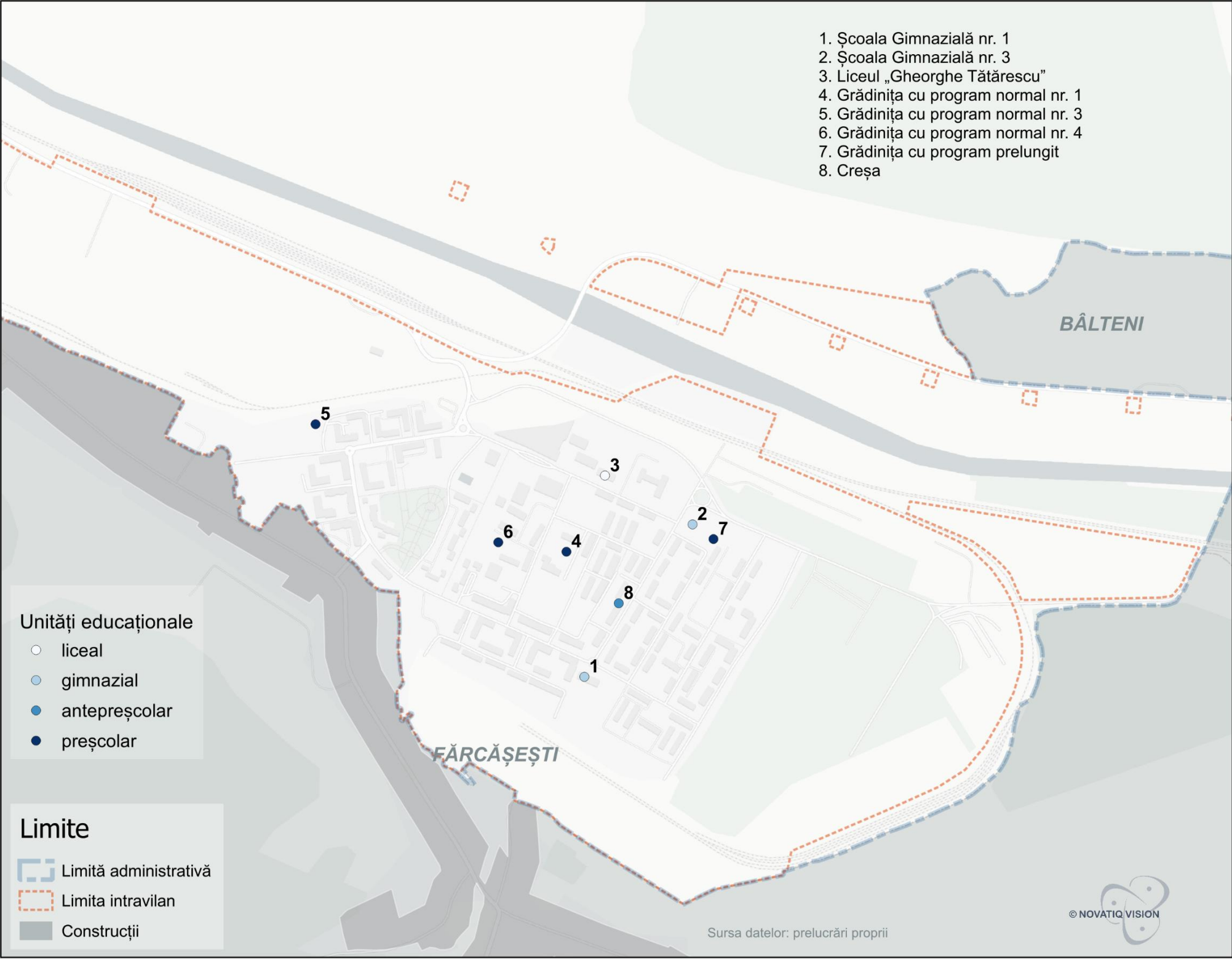
O altă activitate cu pondere semnificativă asupra atragerii/generării de călătorii în mediul urban este reprezentată de specificul unităților educaționale și de modul în care acestea sunt distribuite în plan teritorial. În Orașul Rovinari sunt acreditate 7 unități de învățământ, din care 3 unități preuniversitare și 5 unități de învățământ preșcolar, în care sunt înmatriculați, în anul școlar 2021-2022 un număr de 1.266 elevi, respectiv 349 preșcolari. În general, unitățile de învățământ contribuie în mod

semnificativ la stabilirea relațiilor de trafic din localitate. Distribuția spațială a unităților de învățământ se regăsește în imaginea de mai jos. Se observă că majoritatea unităților liceale sunt concentrate în zona centrală. Acest aspect determină ca liceenii care au reședința în celelalte zone contribuie cu cel puțin două călătorii pe distanțe relativ mari la fluxul general de trafic, în perioadele anului școlar.

Rețeaua școlară din orașul Rovinari, în anul școlar 2021-2022

| COD SIIR | Denumire unitate | Număr elevi înmatriculați |
|------------|-----------------------------------|---------------------------|
| 1861104587 | Școala Gimnazială nr. 1 | 597 |
| 1861106354 | Școala Gimnazială nr. 3 | 310 |
| 1861105914 | Liceul „Gheorghe Tătărescu” | 359 |
| 1862105199 | Grădinița cu program normal nr. 1 | 84 |
| 1862105172 | Grădinița cu program normal nr. 3 | 63 |
| 1862105163 | Grădinița cu program normal nr. 4 | 84 |
| 1861105543 | Grădinița cu program prelungit | 98 |
| 1862106996 | Creșa | 20 |

1. Școala Gimnazială nr. 1
2. Școala Gimnazială nr. 3
3. Liceul „Gheorghe Tătărescu”
4. Grădinița cu program normal nr. 1
5. Grădinița cu program normal nr. 3
6. Grădinița cu program normal nr. 4
7. Grădinița cu program prelungit
8. Creșa



Unități educaționale

- liceal
- gimnazial
- antepreșcolar
- preșcolar

Limite

- Limită administrativă
- Limita intravilan
- Construcții

Sursa datelor: prelucrări proprii

Sondaj privind mobilitatea urbană

Analiza privind mobilitatea urbană urmărește identificarea situației actuale la nivelul orașului Rovinari. Principalele aspecte urmărite ale acestui sondaj sunt:

- cel mai utilizat mod de transport;
- caracteristici ale celei mai frecvente călătorii efectuate;
- principalele probleme privind traficul auto;
- principalele probleme privind deplasările cu bicicleta;
- principalele probleme privind deplasările pietonale;
- principalele probleme privind parcările autovehiculelor;
- condițiile în care locuitorii ar utiliza transportul public în comun/bicicleta;
- zonele/străzile cele mai greu de accesat;
- factorii care influențează calitatea vieții.

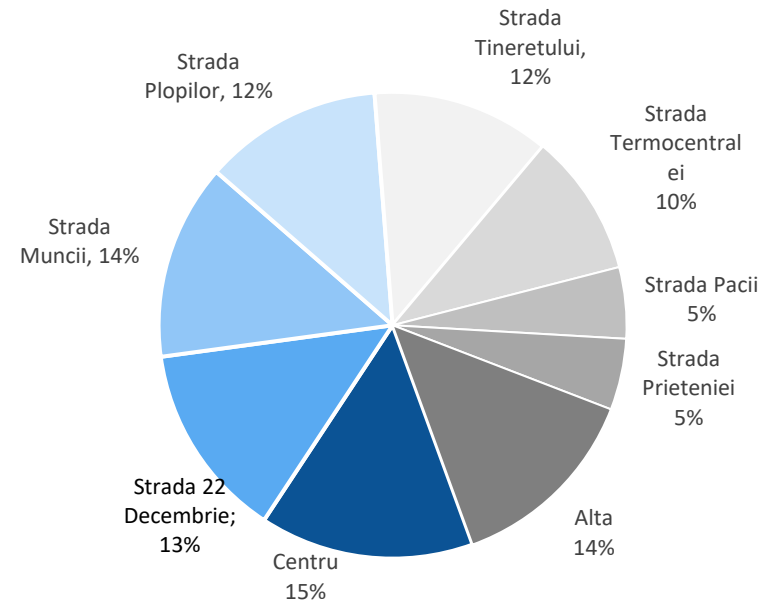
Universul cercetării este reprezentat de gospodăriile din orașul Rovinari. Chestionarul a fost aplicat pe un eșantion de 81 gospodării, ceea ce reprezintă aproximativ 1,7% din totalul numărului de gospodării estimat la nivelul anului 2023 (12.709 locuitori x 2,65 membri/gospodărie).

Mărimea eșantionului depășește limita de 1% specificată în recomandările din Normele de Aplicare a Legii 350/ 2001 actualizată în anul 2013.

Metoda folosită pentru această analiză este una cantitativă, utilizând chestionarul on-site și on-line. La acest sondaj au participat un număr de 81 respondenți. Datele au fost colectate în luna mai 2023.

Participanții la acest sondaj provin din următoarele zone ale orașului Rovinari:

Distribuția respondenților în funcție de strada/zona în care locuiesc



Peste jumătate dintre respondenți (66,7%) dețin cel puțin un autoturism;

- 12,3% dintre respondenți dețin două autoturisme;
- 46,9% dintre persoanele intervievate sunt persoane de sex feminin;
- 35,8% au o vârstă cuprinsă între 40-50 ani, iar 27,2% între 30-40 ani;
- 43,2% dintre persoanele intervievate sunt angajați.

Date privind volumele de trafic

Recensămintele de circulație rutieră oferă informații precise referitoare la volumele și componența traficului rutier, singurul neajuns fiind dat de imposibilitatea identificării traseelor parcurse de autovehicule. De aici rezultă că în afara unor cazuri speciale, astfel de sisteme de prospecție nu pot da dinainte informații referitoare la natura și volumul traficului.

Colectarea datelor de trafic s-a realizat prin recensăminte de circulație, efectuate în punctele de penetrație în zona studiată. Poziționarea punctelor de recenzare a fost condiționată de numărul redus de locuri care puteau să asigure condiții de siguranță pentru desfășurare recenzării. Recensămintele de circulație oferă informații exacte referitoare la volumul și componența traficului rutier existent, stând la baza determinării indicatorilor de performanță precum capacitatea de circulație și a nivelului de serviciu pe segmentele analizate.

Recensămintele de circulație rutieră și măsurătorile aferente oferă informații exacte asupra volumului și componenței traficului rutier, dar nu oferă informații asupra traseelor parcurse de vehicule. De aici rezultă că în afara unor cazuri speciale, astfel de sisteme de prospecție nu pot oferi dinainte informații referitoare la natura și volumul traficului care va folosi rețeaua.

Pentru analiza volumelor de trafic din Orașul Rovinari au fost amplasate 7 puncte reprezentative de recenzare, în următoarele zone:

- Intrare Rovinari (Penny) - (Str. Autoliv);
- Sens giratoriu Aleea Cireșului – Str. Termocentralei – Str. Tineretului;
- Intersecție (DJ 674B) Aleea Fărcășești – Str. Tineretului

- Intersecție Str. Prieteniei – Str. Tineretului;
- Sens giratoriu)Școala nr. 1) Str. Tineretului - Aleea Școlii – Str. Muncii;
- Intersecție zona Târgului (Str. Autoliv);
- Intersecție Str. Jiului – Str. Prieteniei.

În imaginea de mai jos se poate observa localizarea punctelor de recenzare a traficului, programul de recenzare fiind cuprins între orele 06:00 – 18:00 și a presupus înregistrări pe 10 clase de vehicule conform prevederilor tehnice aflate în vigoare. Pentru fiecare punct de recenzare au fost realizate baze de date pentru a facilita analiza acestor date. S-au contorizat separat 10 tipuri de vehicule din volumul fluxurilor de trafic:

- Biciclete și motociclete
- Autoturisme
- Microbuze cu max. 8+1 locuri
- Autocamionete și autospeciale cu MTMA <= 3,5 t
- Autocamioane și derivate cu 2 axe
- Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 axe
- Vehicule articulare (TIR), remorhere cu trailer cu peste 4 axe
- Autobuze, autocare, microbuze cu peste 8+1 locuri
- Tractoare cu/fără remorcă, vehicule speciale
- Autocamioane cu 2, 3 sau 4 axe, cu remorcă (tren rutier)
- Vehicule cu tracțiune animală.

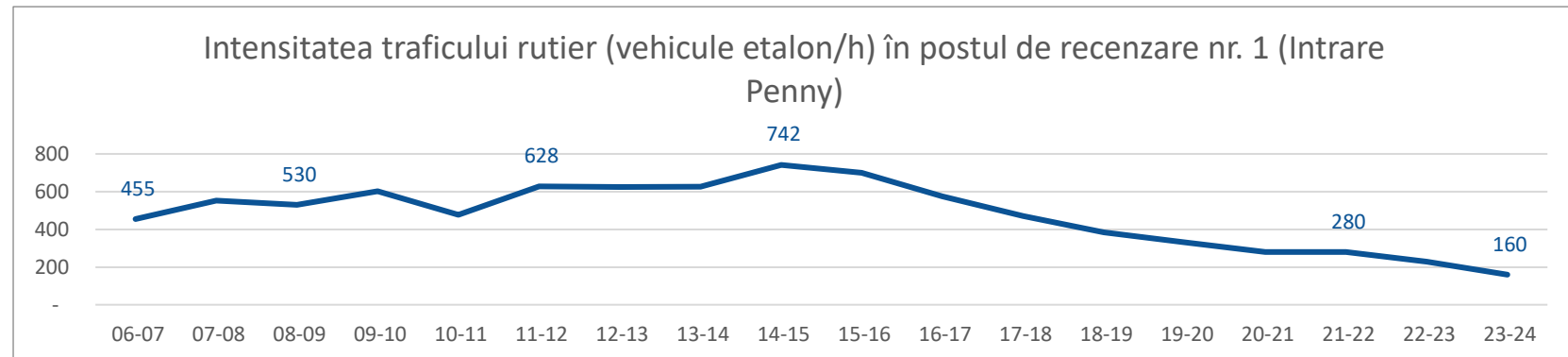
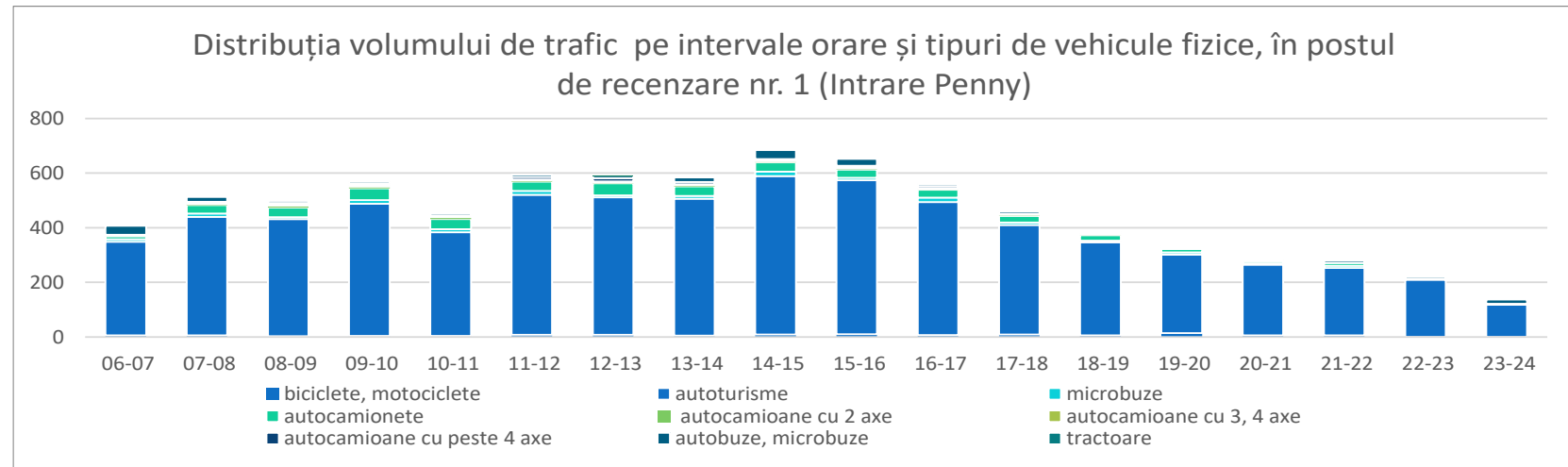
După colectarea datelor, în vederea evaluării parametrilor fluxurilor de circulație rutieră vehiculele fizice au fost convertite în vehicule etalon, în conformitate cu prevederile **SR 7348/2001 – Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea**

capacității de circulație, respectiv **OMT 49/1998 – Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane**. Unitatea de măsură pentru raportarea capacității de circulație este reprezentat de vehicul etalon. Astfel, toate categoriile prezentate mai sus au fost echivalate prin utilizarea coeficienților incluși în SR 7348/2001.

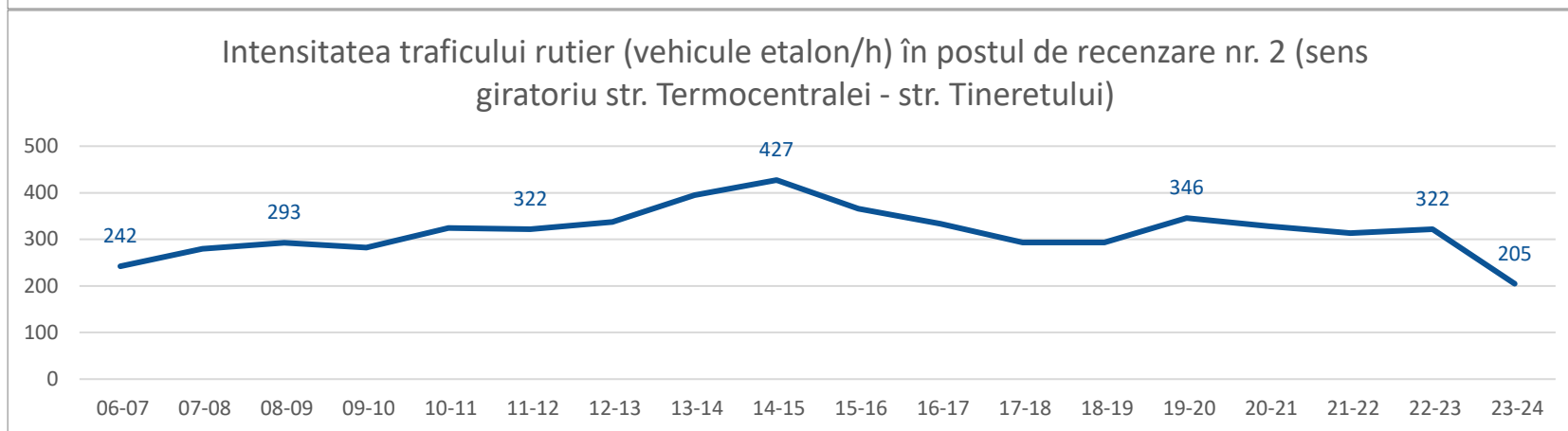
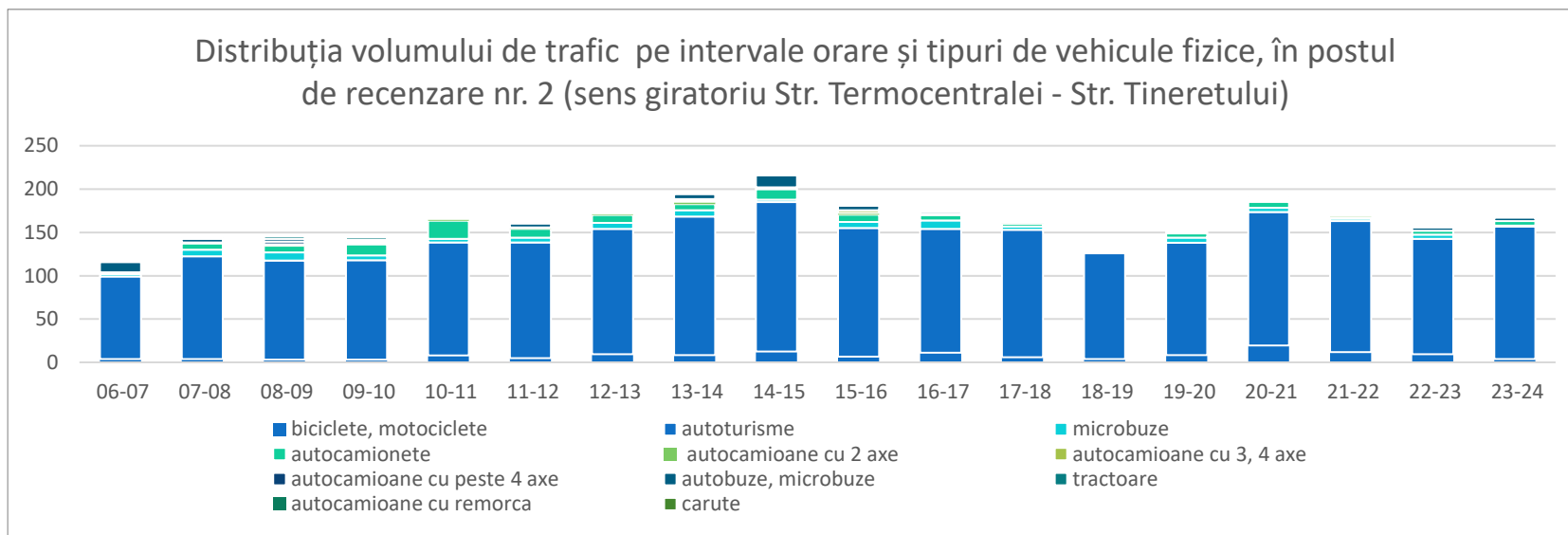
Punctul de recenzare nr. 1 – Intrare Rovinari (Penny)

Distribuția volumelor de trafic, pe posturi de recenzare

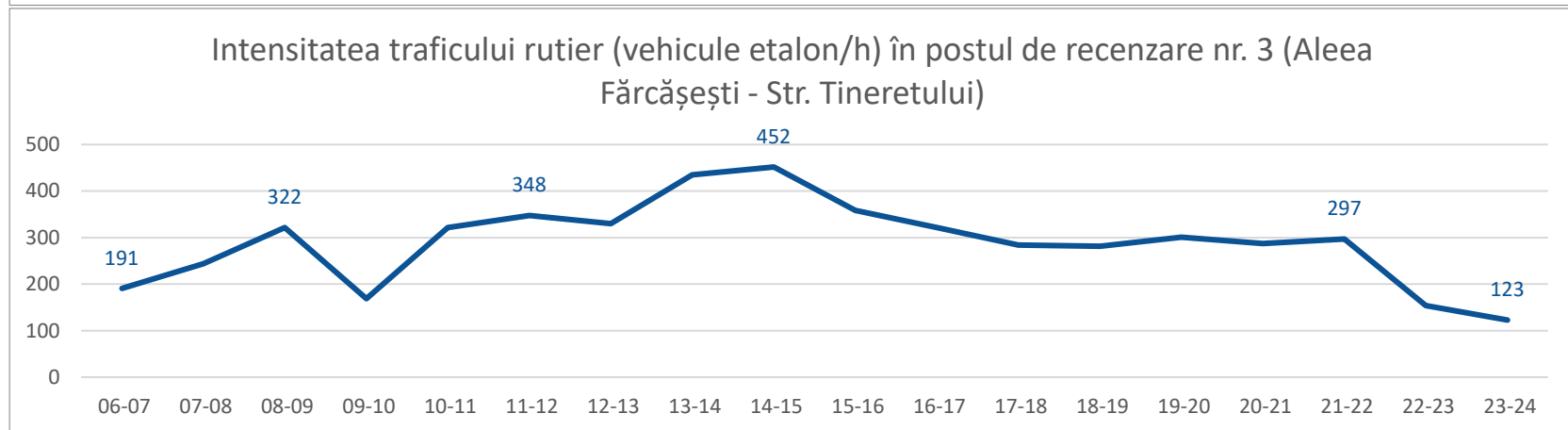
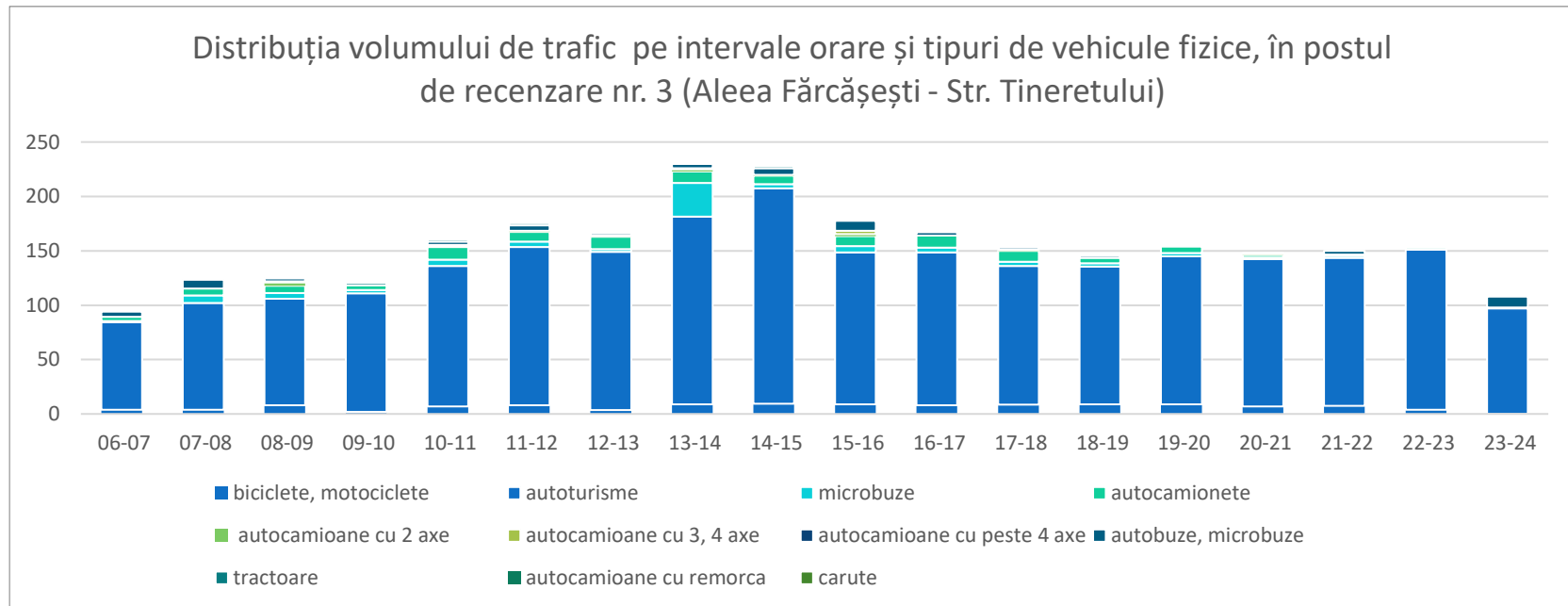
Datele privind structura și volumele fluxurilor de trafic au fost culese prin contorizări de trafic manuale, pe baza înregistrărilor video. Pentru reprezentativitatea datelor, culegerea datelor s-a realizat în perioada iunie-iulie 2023, în intervalul orar 07:00-23:00.



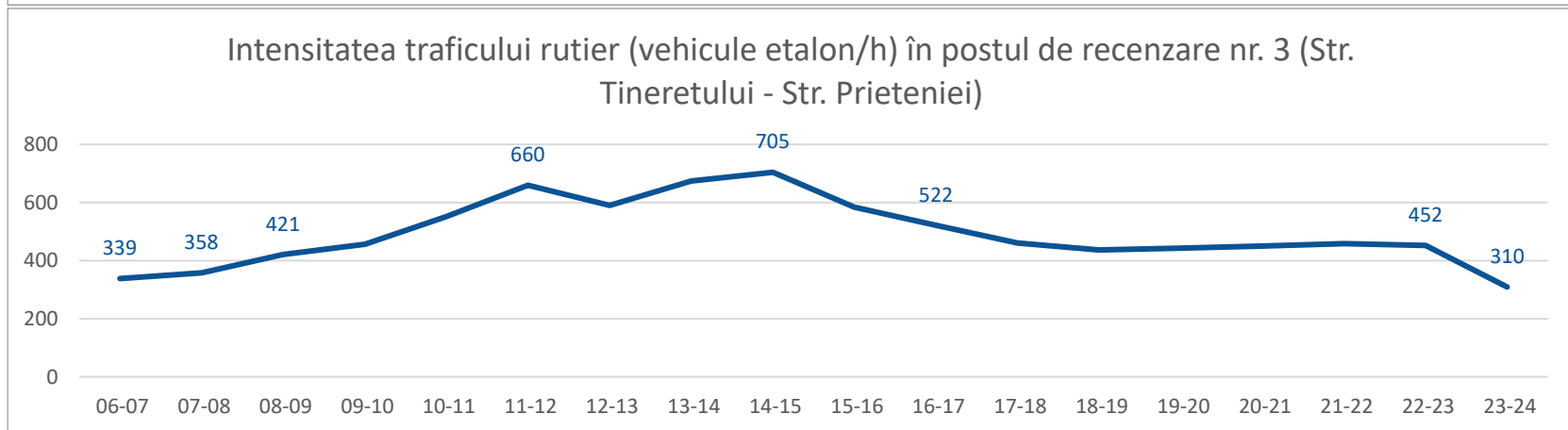
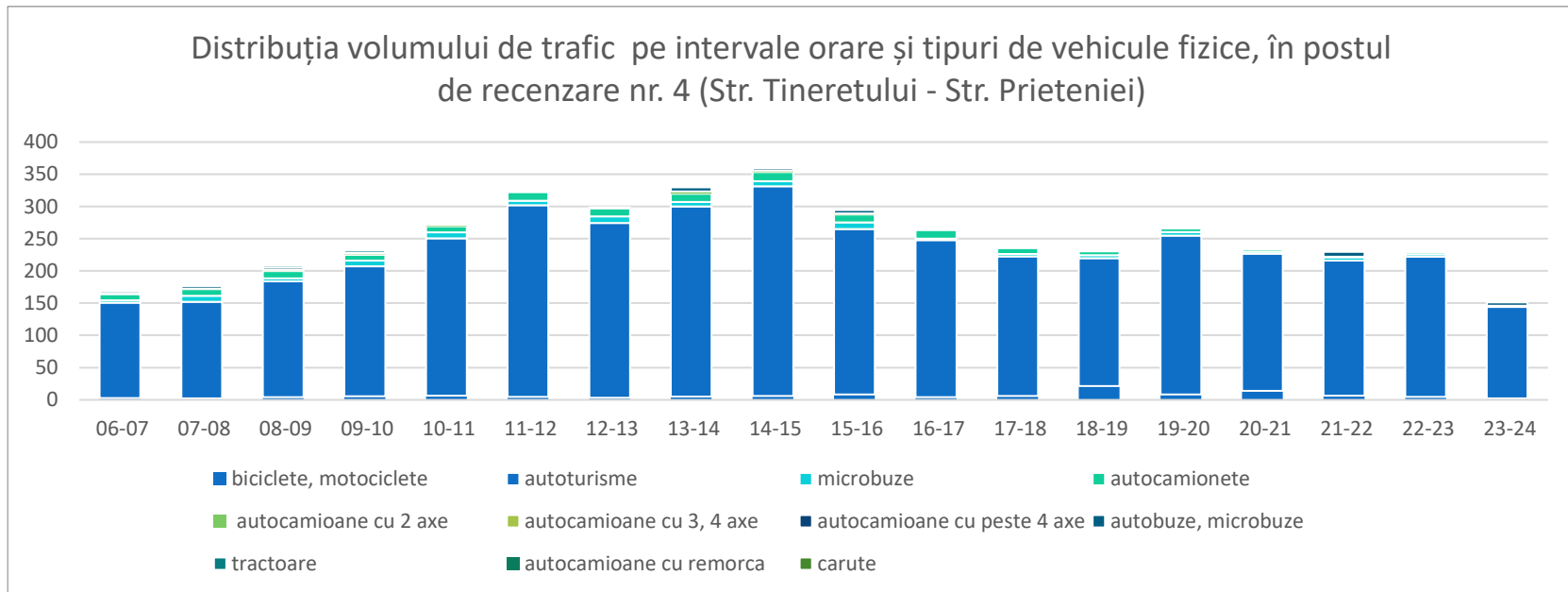
Punctul de recenzie nr. 2 – Sens giratoriu Str. Termocentralei – Str. Tineretului



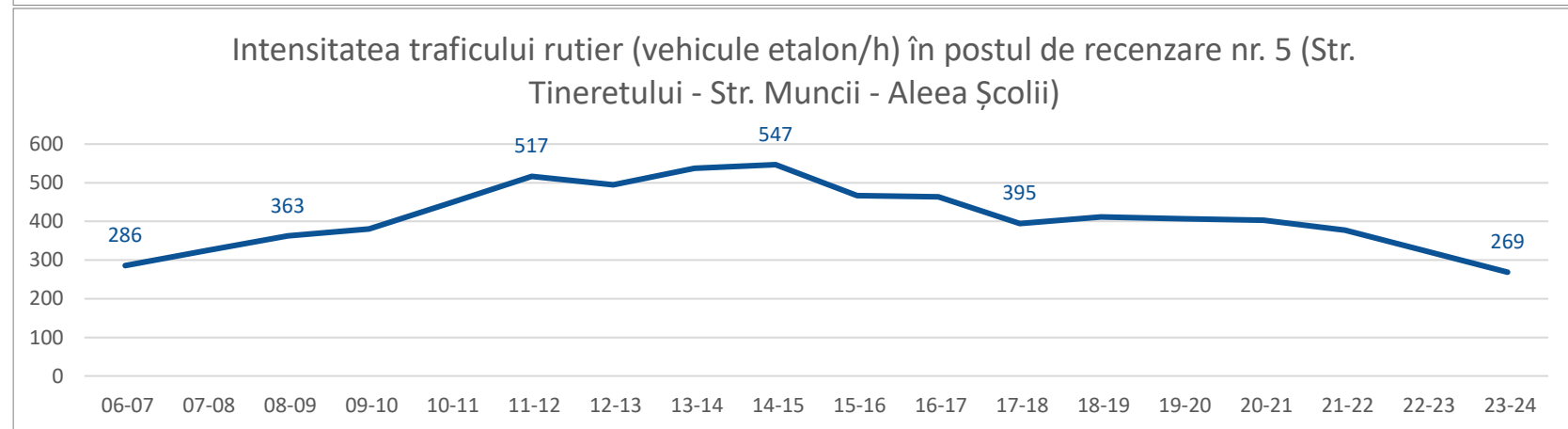
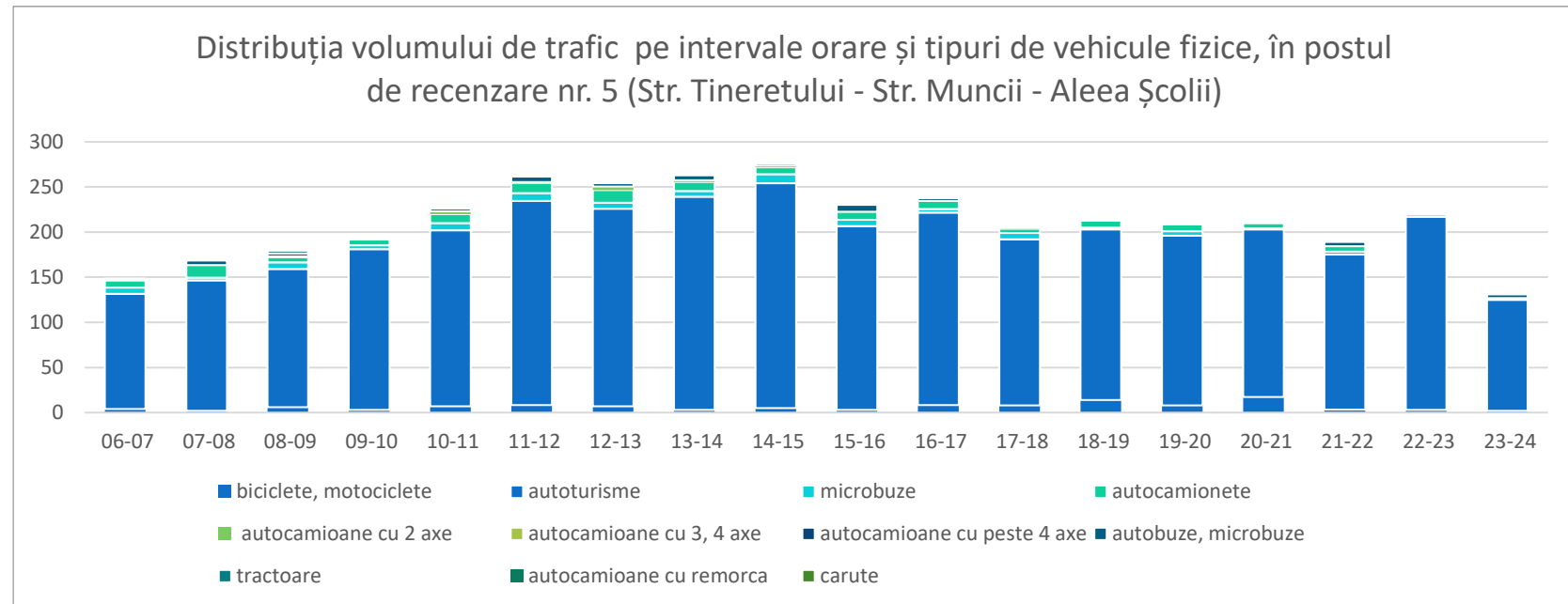
Punctul de recenzie nr. 3 – Aleea Fărcășești – Str. Tineretului



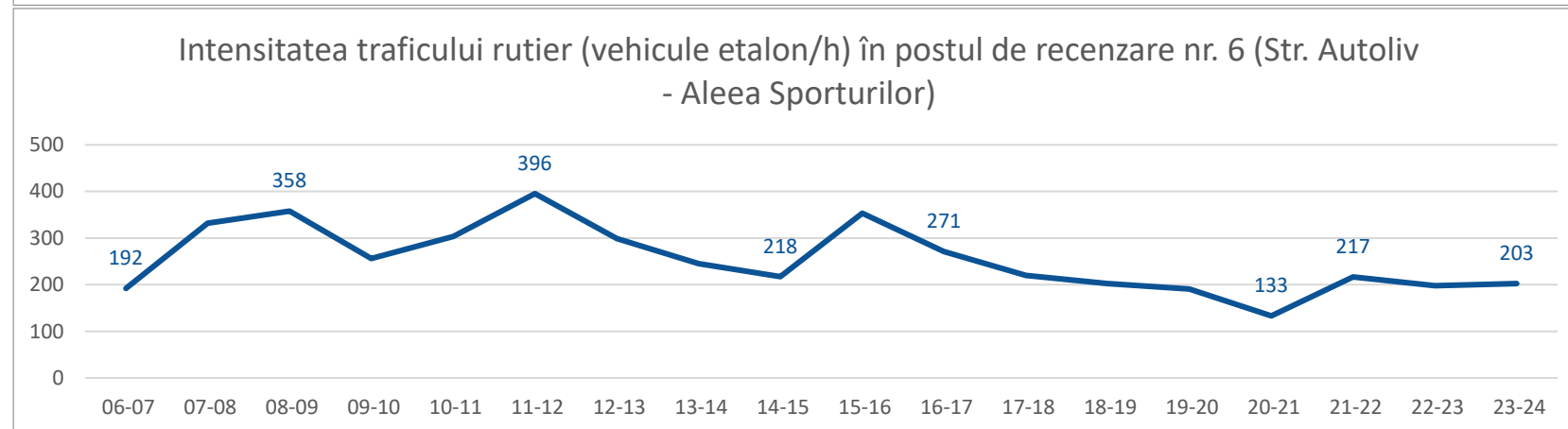
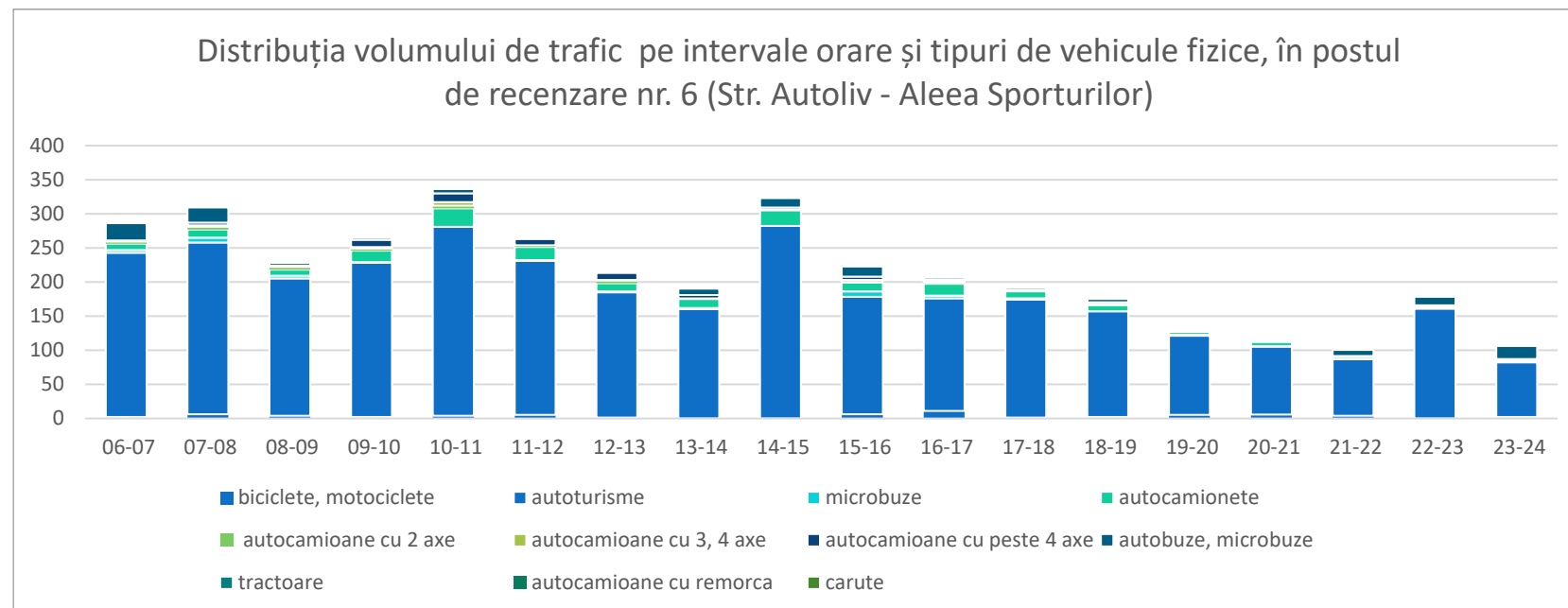
Punctul de recenzie nr. 4 Str. Tineretului – Str. Prieteniei



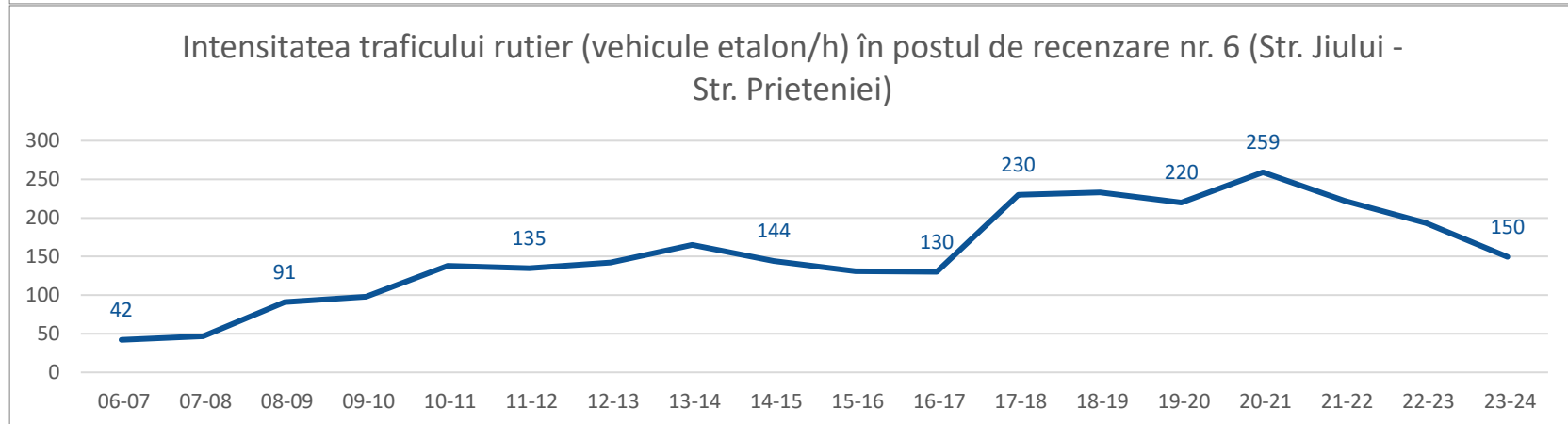
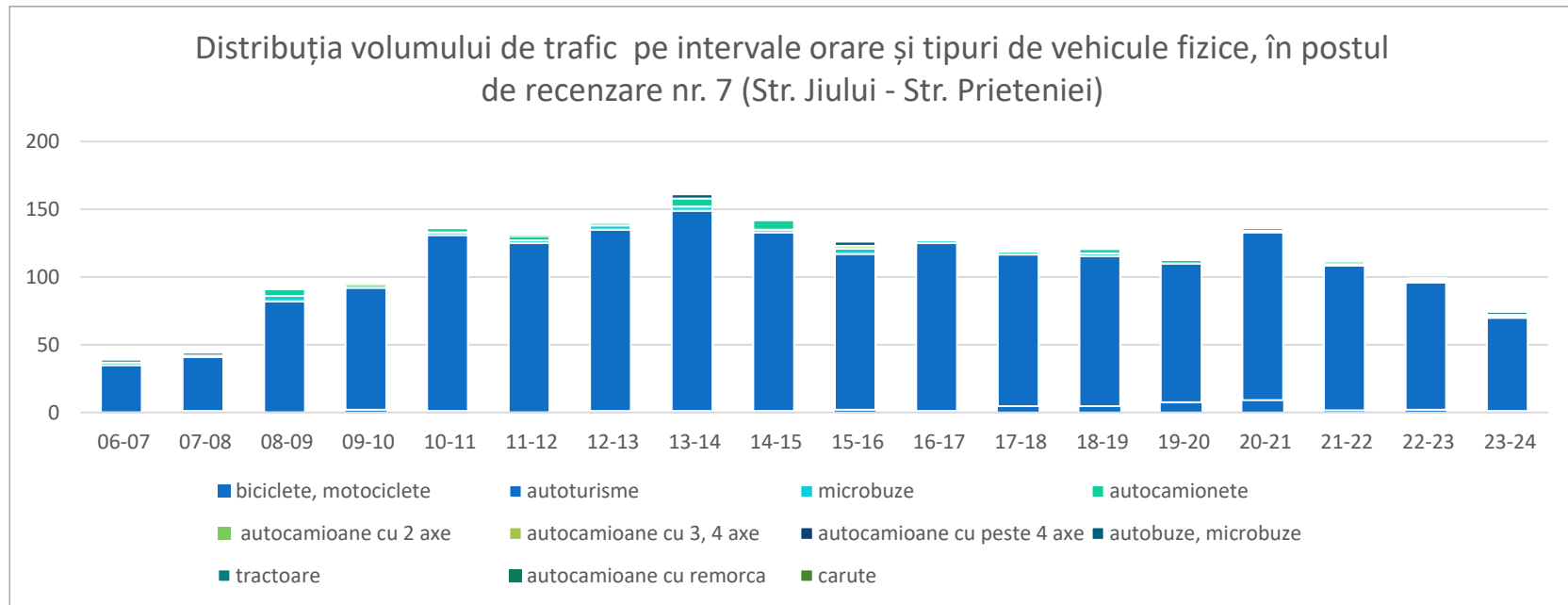
Punctul de recenzie nr. 5 Str. Tineretului – Str. Muncii – Aleea Școlii



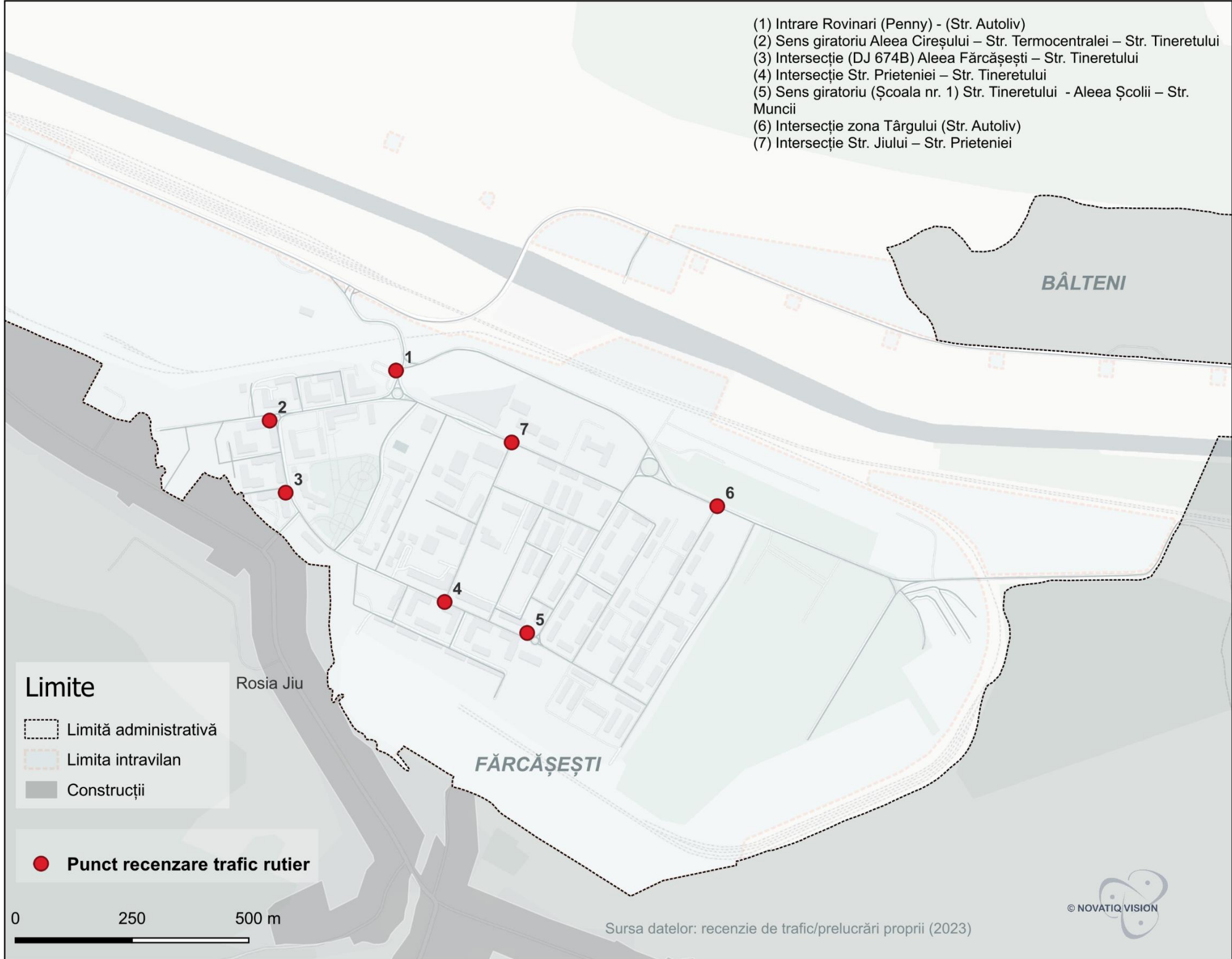
Punctul de recenzie nr. 6 Str. Tineretului – Str. Autoliv – Aleea Sporturilor



Punctul de recenzie nr. 7 Str. Tineretului – Str. Autoliv – Aleea Sporturilor



- (1) Intrare Rovinari (Penny) - (Str. Autoliv)
- (2) Sens giratoriu Aleea Cireşului – Str. Termocentralei – Str. Tineretului
- (3) Intersecție (DJ 674B) Aleea Fărcăşeşti – Str. Tineretului
- (4) Intersecție Str. Prieteniei – Str. Tineretului
- (5) Sens giratoriu (Şcoala nr. 1) Str. Tineretului - Aleea Şcolii – Str. Muncii
- (6) Intersecție zona Târgului (Str. Autoliv)
- (7) Intersecție Str. Jiului – Str. Prieteniei



Limite

- Limită administrativă
- Limita intravilan
- Construcții

Punct recenzare trafic rutier

0 250 500 m

Sursa datelor: recenzie de trafic/prelucrări proprii (2023)

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Modelarea traficului presupune existența unei rețele de transport care să fie cât mai reprezentativă pentru teritoriul planului. Astfel, modelul de trafic cuprinde totalitatea drumurilor naționale (DN), județene (DJ), comunale (DC) și străzile aflate în aria de intervenție a planului care la rândul lor au fost structurate pe categoriile principale de drumuri conform legislației în vigoare. Modelarea rețelei de transport a fost realizată în mediu GIS din fișiere de tip *shapefile* cu sistem de coordonate național realizată de către consultant. Având în vedere specificitatea traficului din orașul Rovinari, în cadrul modelului nu au fost incluse toate străzile ci doar drumurile principale care prezintă parametri corespunzători.

Rețeaua de transport este reprezentată sub forma unui graf alcătuit din bare și noduri. Conform teoriei grafului, barele reprezintă drumurile/străzile care fac conexiunea între două noduri iar nodurile reprezintă intersecțiile. Fiecare segment conține date de tip atribut, referitoare la numărul de benzi de circulație, capacitatea de circulație, lungime, viteza de circulație, starea tehnică.

Metodologia de calcul a principalilor parametri se bazează pe prevederile STAS 10144/5-89 – Calculul capacității de circulație a străzilor, capacitatea de circulație este definită ca fiind numărul maxim de vehicule care se pot deplasa într-o oră, în mod fluent și în condiții de siguranță a circulației într-o secțiune dată.

Capacitatea de circulație poate fi influențată de: caracterul circulației (fluxuri continue, discontinue), caracteristicile traficului (intensitatea și frecvența sosirilor de vehicule, viteza medie de circulație), structura rețelei de străzi (elemente geometrice, distanțele între intersecții și treceri pentru pietoni, amenajarea și

echiparea acestora), caracteristicile suprafețelor de rulare (planeitate, rugozitate), organizarea circulației (reglementarea acceselor și staționărilor, sisteme de semnalizare și echipare tehnică), caracteristicile psihologice și fiziologice ale conducătorilor auto (timpii de percepție-reacție) etc.

În continuare sunt prezentate principalele relații între parametrii de calcul:

Interspațiul de succesiune „i” între vehiculele care se succed pe o bandă de circulație

$$i = \frac{1000 * v * e}{3600} [m]$$

unde

v – viteza de circulație, exprimată în km/h;

e – este intervalul de succesiune, exprimat în secunde.

Interspațiul minim de succesiune „i_{min}” corespunzător distanței necesare opririi vehiculului în palier:

$$i_{min} = \frac{v}{26 * g * f} + \frac{v}{3.6} t + S [m]$$

unde

g – accelerația gravitațională;

f – coeficient de frecare la frânare;

S – spațiul de siguranță, exprimat în metri;

T – timpul de percepție-reacție, exprimat în secunde.

Densitatea traficului D

$$D = \frac{1000}{i} \left[\frac{\text{nr. vehicule}}{\text{oră}} \right]$$

Capacitatea maximă de circulație pentru o bandă carosabilă

În cazul fluxului continuu N^c :

$$N^c = 1000 * \frac{v}{i_{min}} = \frac{1000 * v}{\frac{v}{26 * g * f} + \frac{v}{3.6}} t + S \left[\frac{\text{nr. vehicule}}{\text{oră}} \right]$$

În cazul fluxului discontinuu, N :

$$N = N^c * K$$

$$K = \frac{\frac{A}{v}}{\frac{A}{v} + \frac{v}{2} \left(\frac{1}{w_a} + \frac{1}{w_i} \right) + T_r} = \frac{T_c}{T} < 1$$

unde

A –distanța între intersecții, inclusiv trecerile pentru pietoni, situate la același nivel, exprimată în metri;

v – viteza de circulație exprimată în m/s;

w_a, w_i – accelerația respectiv decelerația, exprimată în m/s;

T, T_c – durata deplasării pe distanța A în cazul circulației discontinue, respectiv continue exprimată în secunde;

T_r – durata așteptării semnalului de intrare în intersecția prevăzută cu semafoare, respectiv timpul de roșu + galben, exprimat în secunde.

Rețeaua stradală a orașului Rovinari cuprinde următoarele categorii de străzi:

- Străzi de categoria a II-a (de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit);
- Străzi de categoria a III-a (colectoare care, preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale);
- Străzi de categoria a IV-a (străzi de folosință locală, care asigură accesul la zonele de locuit).

Graful rețelei de transport este prezentat în figura de mai jos:

3.4. Cererea de transport

O etapă esențială în realizarea unui model de trafic îl constituie estimarea cererii de transport din zona supusă modelului, estimare care se realizează plecând de la definirea zonelor de trafic. Zonele de trafic sunt zone distincte în cadrul unui sistem urban caracterizate prin diferiți parametri socio-economici și care țin cont de specificul urbanistic al așezării. Stabilirea zonelor de trafic a plecat de la zonificarea funcțională a Orașului Rovinari urmărind principiul conform căruia dimensiunile zonelor cresc odată ce ne depărtăm de centru.

Fiecare zonă de trafic este conectată la rețeaua de transport prin intermediul unui centroid care reprezintă centrul de greutate al zonei și care reprezintă parametrii și distanțele în linie dreaptă între aceste zone.

În ceea ce privește constituirea matricelor cererii de transport pentru anul de bază acestea au fost constituite pentru trei moduri de transport (autoturisme, autovehicule grele de marfă și autovehicule ușoare de marfă). Matricele pentru anul de bază au

fost elaborate pe baza datelor provenite de la anchetele de trafic realizate.

Din punct de vedere tehnic, capacitatea de circulație reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita un sector de drum/ stradă/ bandă de circulație/ intersecție etc. într-o unitate de timp.

Capacitatea de circulație se determină în raport cu viteza de proiectare, elementele geometrice caracteristice (profil longitudinal – transversal) care sunt stabilite în funcție de viteza de proiectare și de condițiile de relief, distanța dintre două intersecții consecutive, accesul laterale, existența parcarilor.

Raportul volum/capacitate (RVC) în rețeaua de transport

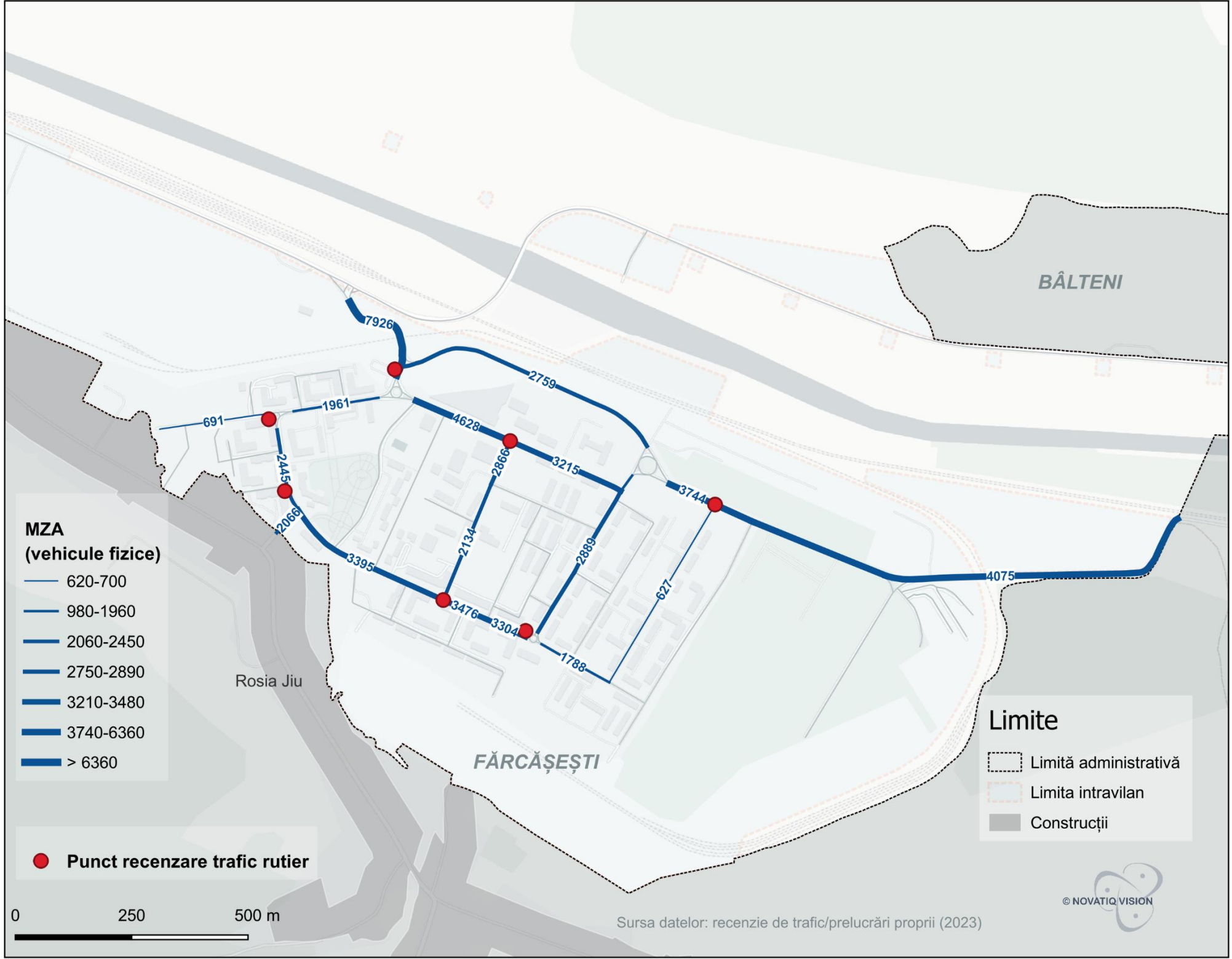
Capacitățile modelate pentru clasele de drumuri reprezentate în model

| Tip drum | Limita de viteză (km/h) | Capacitatea (vehicule/oră pe bandă) | | |
|---------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|---------|---------|
| | | 1 bandă | 2 benzi | 3 benzi |
| stradă (principală) primară secundară | 50 | 1300 | 1400 | 1400 |
| stradă locală | 40 | 900 | 1000 | |
| stradă rezidențială | 30 | 650 | | |

În imaginile de mai jos sunt prezentate rezultatele recensămintelor de trafic. După centralizarea datelor, următorul pas a constat în afectarea pe rețeaua de transport. Valorile prezentate mai jos sunt exprimate în valori MZA (valori medii zilnice anuale).

Cele mai ridicate valori ale MZA se înregistrează în sectorul cuprins între intersecția dintre DN 66 (Aleea Trandafirilor – Str. Autoliv) unde MZA înregistrează o valoare de **7.926 vehicule fizice**. Pe celelalte sectoare, în ordinea descrescătoare a valorilor MZA, se înregistrează următoarele valori:

| Stradă | Delimitare sector | MZA |
|----------------|----------------------------------|------|
| Termocentralei | Str. Jiului – Aleea Cireșului | 1961 |
| Tineretului | Al. Cireșului – Al. Fărcășești | 2445 |
| Tineretului | Al. Fărcășești – Str. Prieteniei | 2134 |
| Tineretului | Str. Prieteniei – Str. Păcii | 3476 |
| Tineretului | Str. Păcii – Str. Muncii | 3304 |
| Muncii | Str. Tineretului – Str. Jiului | 2889 |
| Jiului | Str. Termocentralei – Prieteniei | 4628 |
| Jiului | Str. Prieteniei – Str. Muncii | 3215 |
| Autoliv | Al. Trandafirilor – Str. Muncii | 2759 |
| Autoliv | Str. Muncii – Ieșire Târg | 3744 |



**MZA
(vehicule fizice)**

- 620-700
- 980-1960
- 2060-2450
- 2750-2890
- 3210-3480
- 3740-6360
- > 6360

● Punct recenzare trafic rutier

Limite

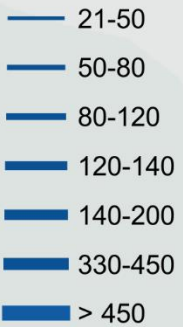
- Limită administrativă
- Limita intravilan
- Construcții



Sursa datelor: recenzie de trafic/prelucrări proprii (2023)



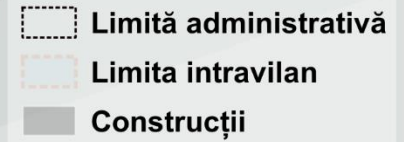
**MZA trafic greu*
(vehicule fizice)**



● **Punct recenzie trafic rutier**

0 250 500 m

Limite



Sursa datelor: recenzie de trafic/prelucrări proprii (2023)

*Traficul greu reprezintă categoriile 4, 5,6, 7 și 10 conform ghidurilor și normativelor de realizare a recensămintelor de trafic



BÂLTENI

Rosia Jiu

FĂRCĂȘEȘTI

3.5. Calibrarea și validarea datelor

Etapa de calibrare și validare a datelor implică realizarea unei comparații între volumele generate de matricele OD rezultate în urma investigațiilor de circulație cu rezultatele obținute în urma modelării. Literatura de specialitate precum și ghidul de modelare JASPERS recomandă aplicarea parametrului GEH pentru validarea datelor.

Parametrul GEH compară valorile fluxurilor de trafic măsurate cu valorile modelate. Parametrul GEH se regăsește în „Manualul pentru proiectarea Drumurilor și Podurilor” (DMRB, Vol. 12, Secțiunea 2 – Marea Britanie) și are următoarea formulă de calcul:

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

unde M reprezintă valorile din modelul de trafic iar C reprezintă valorile măsurate. Conform acestei formule, pentru validarea modelului sunt necesare valori ale parametrului GEH mai mici de 5 în mai mult de 85% dintre cazuri.

Pentru validarea modelului de trafic s-au considerat secțiunile de recensământ prin comparare cu rezultatul din modelare. Astfel, valorile obținute în urma aplicării modelului de trafic pentru anul

de bază au fost comparate cu cele obținute în urma anchetelor de circulație.

În ceea ce privește etapa de calibrare, aceasta s-a desfășurat pe toată perioada procesului de modelare. Au fost încercate mai multe versiuni de model care constau în diferite configurații ale zonelor de trafic pentru a obține configurația cea mai bună.

Criteriul utilizat pentru validarea rezultatelor din model s-a realizat prin aplicarea formulei de calcul ilustrate mai sus care este formula standard acceptată de validare. Această formulă evidențiază diferența dintre fluxurile modelate (M) și fluxurile observate (C). Validarea datelor aferente modelului de trafic al orașului Rovinari s-a realizat prin compararea rezultatelor din model cu rezultatele obținute în urma anchetelor de trafic desfășurate pe teren. Având în vedere specificul traficului orașului Rovinari s-au considerat trei secțiuni de control dispuse în cele mai importante intersecții ale drumului național DN66, care traversează teritoriul orașului de la sud către nord și la intersecțiile cu celelalte căi de comunicație. Validarea datelor s-a făcut pentru autoturisme, autovehicule grele de marfă și autovehicule ușoare de marfă.

Pentru toate secțiunile de control s-au înregistrat valori < 5 ale parametrului GEH ceea ce conduce la îndeplinirea condițiilor de validare a modelului.

3.6. Prognoze

Modelul de prognoză trebuie să evidențieze modul în care nevoia de mobilitate evoluează în viitor. Această acțiune necesită o analiză a prognozei demografice, schimbărilor economice și utilizării teritoriului asupra cererii de transport, fiind totodată evaluat și impactul unor proiecte sau politici de transport care sunt în curs de implementare.

Pentru pregătirea prognozelor se folosesc:

1. date socio-demografice la nivel de unitate administrativ - teritorială de bază cum ar fi: sporul natural, sporul migratoriu, piramida vârstelor etc.;
2. prognoze la nivel local / național privind evoluția PIB;
3. informații din tendința de expansiune, noi zone construite identificate din analiza imaginilor satelitare;
4. evoluția numărului de locuințe și numărului de autorizații de construire la nivel de unitate administrativ - teritorială de bază;
5. analize imobiliare – identificarea marilor ansambluri rezidențiale aflate în construcție și extragerea datelor privind numărul de apartamente, locuri de parcare și (după caz) locuri de muncă planificate;
6. identificarea zonelor cu noi dezvoltări planificate prin analiza documentațiilor de urbanism și extragerea datelor privind numărul de apartamente, locuri de parcare și (după caz) locuri de muncă planificate.

Punctele 1-4 se transformă în creșteri / descreșteri ale populației aplicate la nivelul orașului pe când punctele 5 și 6 se transforma în creșteri / descreșteri aplicate direct la nivelul zonificării din modelul de transport.

Modelul de prognoză urmărește evaluarea indicatorilor stabiliți pentru anul de bază și în perspectiva anului / anilor de prognoză și

compararea valorilor în raport cu cele obținute la nivelul anului de bază pentru care a fost dezvoltat instrumentul de evaluare.

Odată ce matricea pentru anul de bază a fost dezvoltată și validată, următorul pas constă în elaborarea unor prognoze pentru anii de analizați 2025, respectiv 2030. Pentru anii de prognoză au fost luate în calcul valorile prognozate pentru indicatorii socio-economici care stau la baza generării de călătorii, respectiv numărul de locuitori, indicele de motorizare, numărul locurilor de muncă, precum și a principalilor indicatori ai dezvoltării economice (produsul intern brut). Au fost realizate prognoze pentru fiecare dintre acești indicatori. În continuare, sunt prezentate scenariile de evoluție a traficului pentru orașul Rovinari.

Prognoze socio-economice

Din punct de vedere demografic populația orașului Rovinari se află într-o ușoară scădere. Cu toate acestea, pe baza inițiativelor existente și a celor anticipate, dezvoltarea orașului va continua, ceea ce presupune apariția unor noi puncte de interes local (centre comerciale, zone industriale și logistice) care pot contribui la scăderea tendinței generale de reducere a numărului de locuitori.

Numărul de locuitori

Chiar dacă acest indicator nu este cel mai relevant prin prisma preciziei acestor date, aceste date sunt singurele date de care dispunem și pe care ne putem construi ipotezele de lucru. Așadar, în orizontul de timp 2023-2030 plecând de tendința actuală, numărul locuitorilor va continua să scadă, astfel încât prognoza anticipează pentru anul 2030 un număr 12.248 de locuitori, în scădere cu 4%.

Evoluția numărului de locuitori în perioada 2017-2022

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Rovinari | 13.478 | 13.416 | 13.311 | 13.122 | 13.013 | 12.866 |

Sursa: INS, prelucrări proprii

Estimarea numărului de locuitori în perioada 2023-2030

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Rovinari | 12.788 | 12.710 | 12.632 | 12.555 | 12.478 | 12.401 | 12.324 | 12.248 |

Sursa: data.gov.ro, prelucrări proprii

Indice de motorizare/Parcul auto

Acest indicator reprezintă unul din instrumentele folosite pentru evaluarea nivelului de dezvoltare socio-economică a unei localități. Practic, acest indicator sintetizează, prin raportarea numărului de locuitori la deținerea de autoturisme personale, cât de dezvoltată este o localitate. În graficul de mai jos se poate observa evoluția nivelului de motorizare, care înregistrează o tendință generală de creștere, în concordanță cu tendința

generală de creștere înregistrată la toate nivelurile (național, regional și județean).

Cu toate acestea, chiar dacă nivelul de deținere a autovehiculelor personale este în urma celorlalte niveluri teritoriale, în orizontul de timp 2023-2030 numărul de autoturisme deținut de locuitorii orașului va continua să crească ceea ce va presupune creșterea presiunii acestora asupra infrastructurii locale de transport.

Indice de motorizare (nr. autovehicule la 1.000 locuitori)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| România | 343,4 | 368,7 | 394,0 | 415,6 | 437,4 | 454,6 |
| Sud-Vest Oltenia | 310,1 | 339,6 | 367,7 | 394,4 | 420,0 | 438,8 |
| Gorj | 249 | 274 | 299 | 321 | 343 | 358 |

Sursa: Primăria orașului Rovinari, prelucrări proprii

Estimarea indicelui de motorizare (nr. autovehicule la 1.000 locuitori) în perioada 2023-2030

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Rovinari | 157 | 161 | 166 | 170 | 175 | 180 | 185 | 191 |

Sursa: Prognose model de trafic

Produsul intern brut

Estimările Comisiei Naționale de Prognoză atestă creșterea PIB-ului național în mod constant până în 2026 , ultimul an pentru care există estimări. Pentru că datele de prognoză se opresc în anul 2026 iar anul final de prognoză este 2030 au fost realizate estimări

pentru a estima valorile PIB-ului pentru anii rămași neacoperiți, plecând de la media anuală de creștere a produsul intern brut din perioada 2015-2022 de aproximativ 8% anual, excepție făcând anul 2019, anul pandemiei când creșterea a fost de doar 3%.

| Estimarea valorii produsului intern brut (miliarde lei, prețuri curente) | | | | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| România | 1.396,2 | 1.552,1 | 1.713,7 | 1.858,2 | 1.998,3 | 2.158 | 2.331 | 2.517 | 2.719 |
| Regiunea SV Oltenia | 106,9 | 118,9 | 131,2 | 142,1 | 152,5 | 161,7 | 171,3 | 181,6 | 192,5 |
| Gorj | 19,5 | 23,0 | 28 | 30,1 | 32,1 | 36,2 | 39,4 | 42,7 | 46 |

Sursa: CNP – Comisia Națională de Prognoză

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

Modelul de transport a fost testat pe baza unui studiu de caz. În cadrul acestui test a fost evidențiată tendința de evoluție a traficului rutier de perspectivă. Așadar, au fost modelate valorile medii zilnice anuale (MZA) ale traficului rutier. În imaginile următoare sunt prezentate rezultatele acestor modelări sub forma valorilor medii anuale pentru scenariul AFC („a face ceva”) pentru anii de prognoză 2025 și 2030.

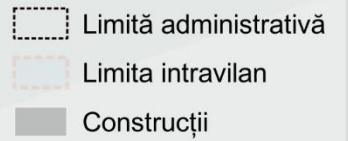
MZA AFC 2025 (vehicule fizice)



● **Punct recenzie trafic rutier**

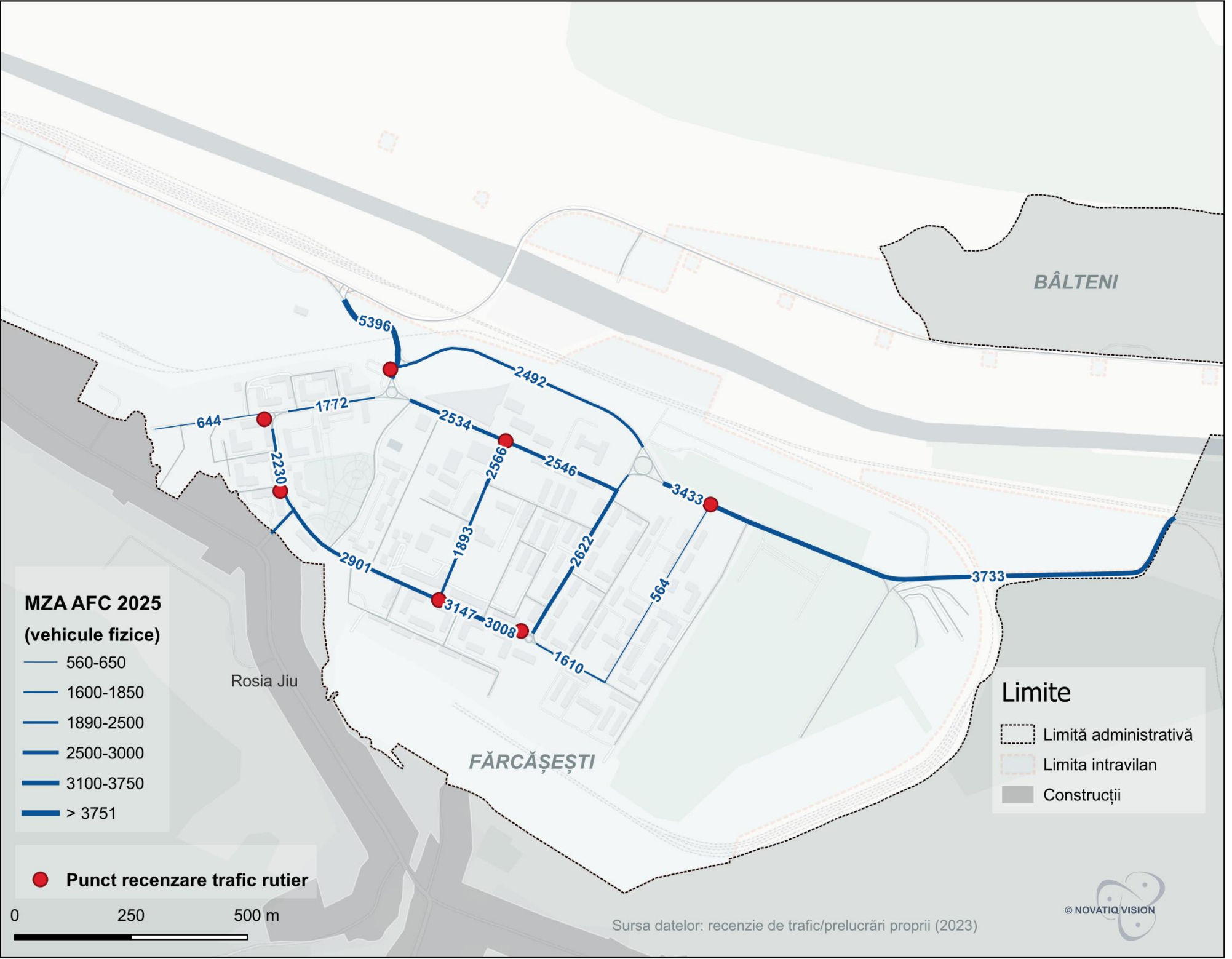
0 250 500 m

Limite



Sursa datelor: recenzie de trafic/prelucrări proprii (2023)

© NOVATIQ VISION



**MZA AFC 2030
(vehicule fizice)**

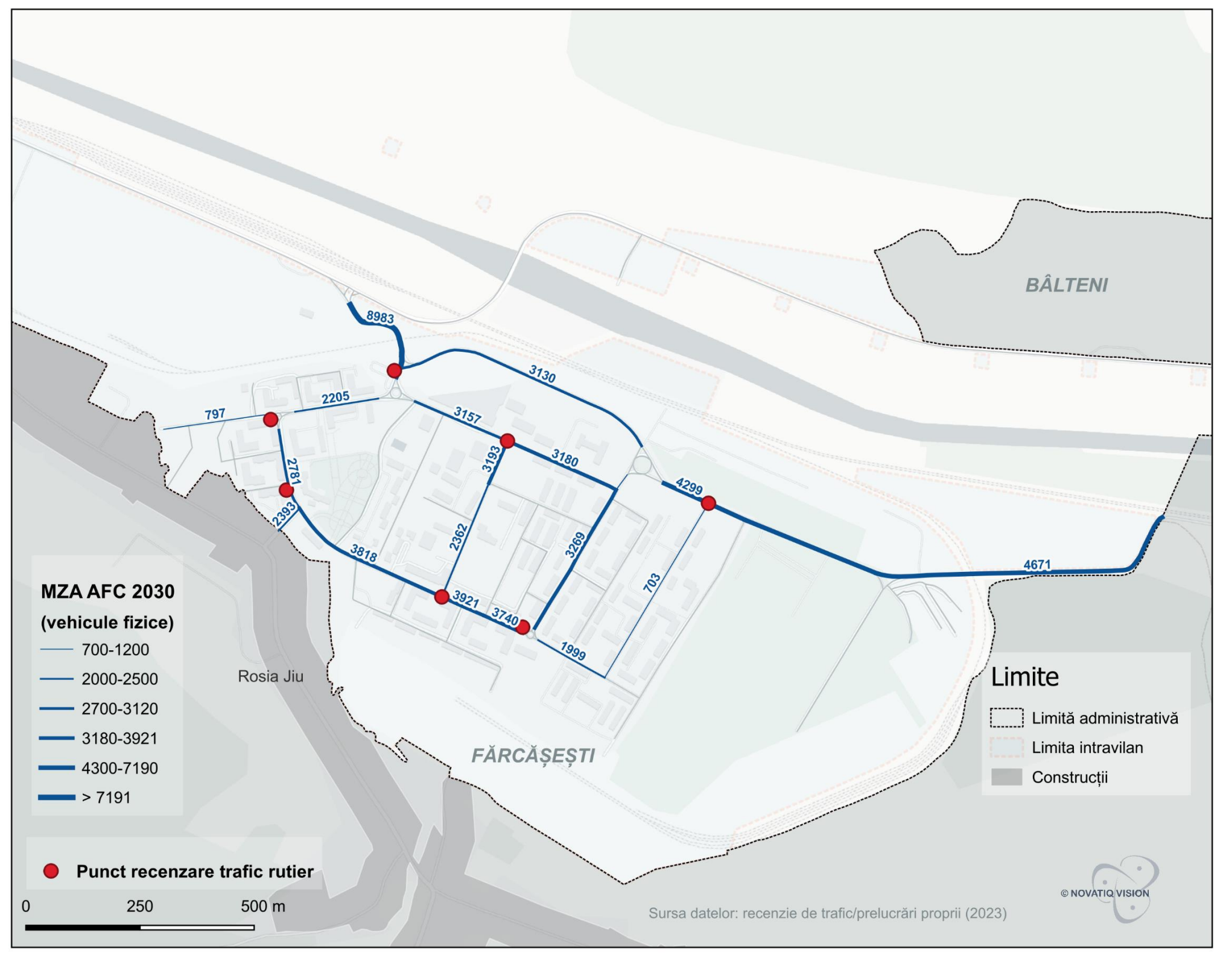
- 700-1200
- 2000-2500
- 2700-3120
- 3180-3921
- 4300-7190
- > 7191

● **Punct recenzie trafic rutier**

0 250 500 m

Limite

- Limită administrativă
- Limita intravilan
- Construcții



4. Evaluarea impactului actual al mobilității

Evaluările realizate în cadrul acestui capitol sunt fundamentate pe baza situației existente (scenariul anului de bază), descris în capitolul 3.6 Prognoze. În plus, sunt folosite toate informațiile statistice considerate relevante aferente anului de bază.

Scenariul „*a face minimum – business as usual – AFM*” – din punct de vedere al rețelei de transport, acest scenariu presupune modul în care poate evolua cererea de transport, în condițiile în care nu sunt realizate nici un fel de acțiuni/intervenții asupra rețelei de transport. Astfel, pe termen mediu și lung caracteristicile tehnice ale rețelei de transport se păstrează la nivelul anului de bază.

Capitolul își propune să evalueze eficiența economică a sistemului urban de transport din orașul Rovinari în cazul situației existente. Evaluarea impactului sistemului de transport a fost realizat pe baza analizei situației actuale, consultărilor locale, vizitelor în teren, numărării circulației și analizelor efectuate prin completarea chestionarelor. Creșterea numărului de autovehicule aflate în proprietate privată, evidențiază o tendință accentuată de evoluție înregistrată la nivel global, care s-a manifestat și în România prin creșterea indicelui de motorizare de la 63 autovehicule/ 1000 locuitori în 1991 la aproape 396 de autovehicule/ 1000 locuitori în anul 2023.

Sectorul transporturilor reprezintă o componentă importantă a economiei și un instrument care contribuie la dezvoltarea societății. Lipsa unei planificări cuprinzătoare a sistemelor de

transport care să țină cont de elemente sociale, economice, de mediu și culturale ale zonelor urbane, poate duce la întreruperi în țesătura urbană a comunităților și la consolidarea excluziunii sociale. Măsura în care sistemul de transport asigură buna funcționare a celor două elemente cu care se află în interacțiune este evaluată în etapa de analiză a situației actuale și de identificare a disfuncționalităților.

Indicatorii cheie utilizați pentru caracterizarea situației actuale sunt cei prin care se evaluează atingerea obiectivelor asumate de Comisia Europeană privind dezvoltarea durabilă a sistemului de transport. Aceștia sunt grupați în patru categorii principale:

- Impact asupra mediului: Emisii de substanțe poluante, Emisii de CO₂, Zgomot și Consum de energie;
- Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social;
- Nivel de accesibilitate și tendințe de dezvoltare;
- Capacitatea de transport: existența fenomenului de congestie.

În cadrul acestui capitol este analizat impactul mobilității din orașului Rovinari la nivelul anului de bază 2023 și la nivelul orizontului de prognoză 2030, având în vedere ipoteza de evoluție specifică scenariului „A face minimum”. Analiza elaborată în cuprinsul acestui capitol descrie situația mobilității în cazul în care nu sunt propuse intervenții semnificative prin intermediul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.

4.1. Eficiență economică

Eficiența economică a activității de transport este dată în primul rând de valoarea timpului de deplasare între diferite puncte de origine-destinație. De asemenea, această variabilă este influențată de condițiile de desfășurare a circulației, exprimate prin valoarea raportului dintre volumele de trafic care solicită un element al rețelei și capacitatea de circulație a acestuia. **Capacitatea de circulație** reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secțiune a infrastructurii de transport (drum, stradă, bandă de circulație, intersecție) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulație a străzilor este determinată în raport cu: viteza de proiectare, elementele geometrice ale străzii stabilite în funcție de viteza de proiectare și de condițiile de relief, distanța dintre două intersecții consecutive, modul de organizare și dirijare a circulației, accesele laterale, existența parcărilor laterale.

Fluxul de trafic reprezintă rezultatul interacțiunii dintre vehicule, conducătorii acestora și infrastructura de transport, cale de rulare, sisteme de semnalizare, dispozitive de control al traficului. Traficul este caracterizat de trei variabile: viteză, debit și densitate.

Scenariul de referință, "A face minimum" reprezintă evoluția situației existente în cazul Business-As-Usual, cu un minim de intervenții, în care se vor lua în considerare proiectele aflate în derulare/ implementare sau cele pentru care este asigurată finanțarea. Componenta economică va lua în considerare varianta cea mai probabilă/ realistă de evoluție socioeconomică a arealului analizat.

Analizând durata medie de timp parcursă de la origine la destinație, putem observa că în ceea ce privește principalul mod de transport, mersul pe jos, participanții sondajului consumă aproximativ 18 minute, în timp ce cu transportul public durata de timp până la destinație crește la peste 24 de minute.

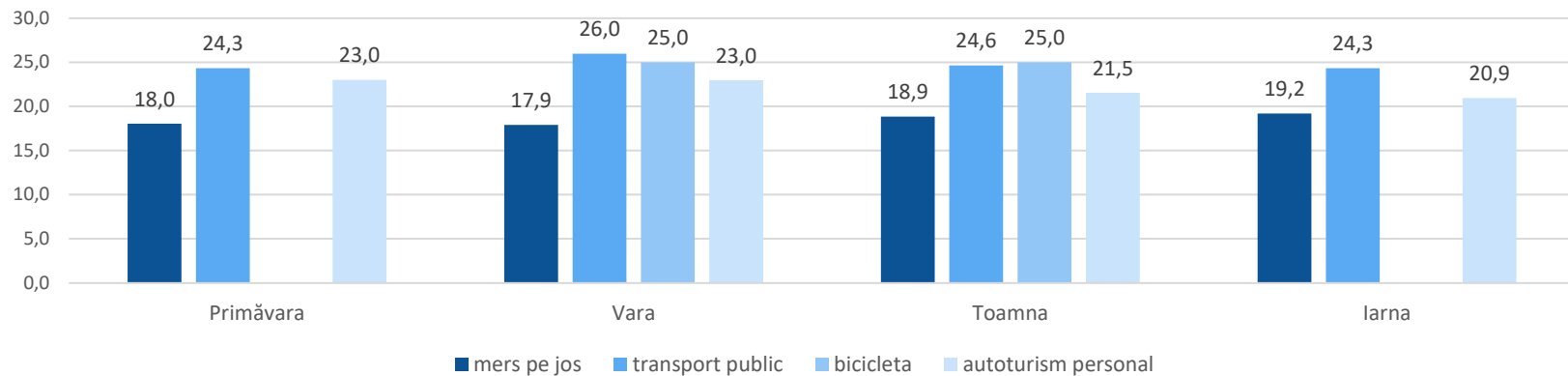
În cazul în care deplasarea de la origine la destinație se face cu autoturismul personal, durata medie de timp este de aproximativ 21 – 23 de minute, din care 2-5 minute sunt alocate parcării autovehiculului, iar atunci când se folosește bicicleta, durata medie de timp este 25 minute.

Durata medie de timp parcursă de la originea călătoriei până la destinație

| | modul de transport <i>principal</i> | | | | |
|------------------|-------------------------------------|------------------|-----------|---------------------|------|
| | mers pe jos | transport public | bicicleta | autoturism personal | taxi |
| Primăvara | 18,0 | 24,3 | - | 23,0 | - |
| Vara | 17,9 | 26,0 | 25,0 | 23,0 | - |
| Toamna | 18,9 | 24,6 | 25,0 | 21,5 | - |
| Iarna | 19,2 | 24,3 | - | 20,9 | - |

| în cazul în care nu se folosește modul principal, alternativa folosită este: | | | | | |
|---|-------------|------------------|-----------|---------------------|------|
| | mers pe jos | transport public | bicicleta | autoturism personal | taxi |
| Primăvara | 18,7 | 32,2 | 12,5 | 20,2 | 15,0 |
| Vara | 19,4 | 32,2 | 9,3 | 19,7 | 15,0 |
| Toamna | 19,4 | 25,8 | 20,0 | 18,8 | 18,8 |
| Iarna | 19,1 | 25,8 | 20,0 | 19,3 | 18,8 |

Durata medie de timp parcursă de la originea călătoriei până la destinație cu principalul mod de transport (minute)



Principalele probleme privind traficul auto

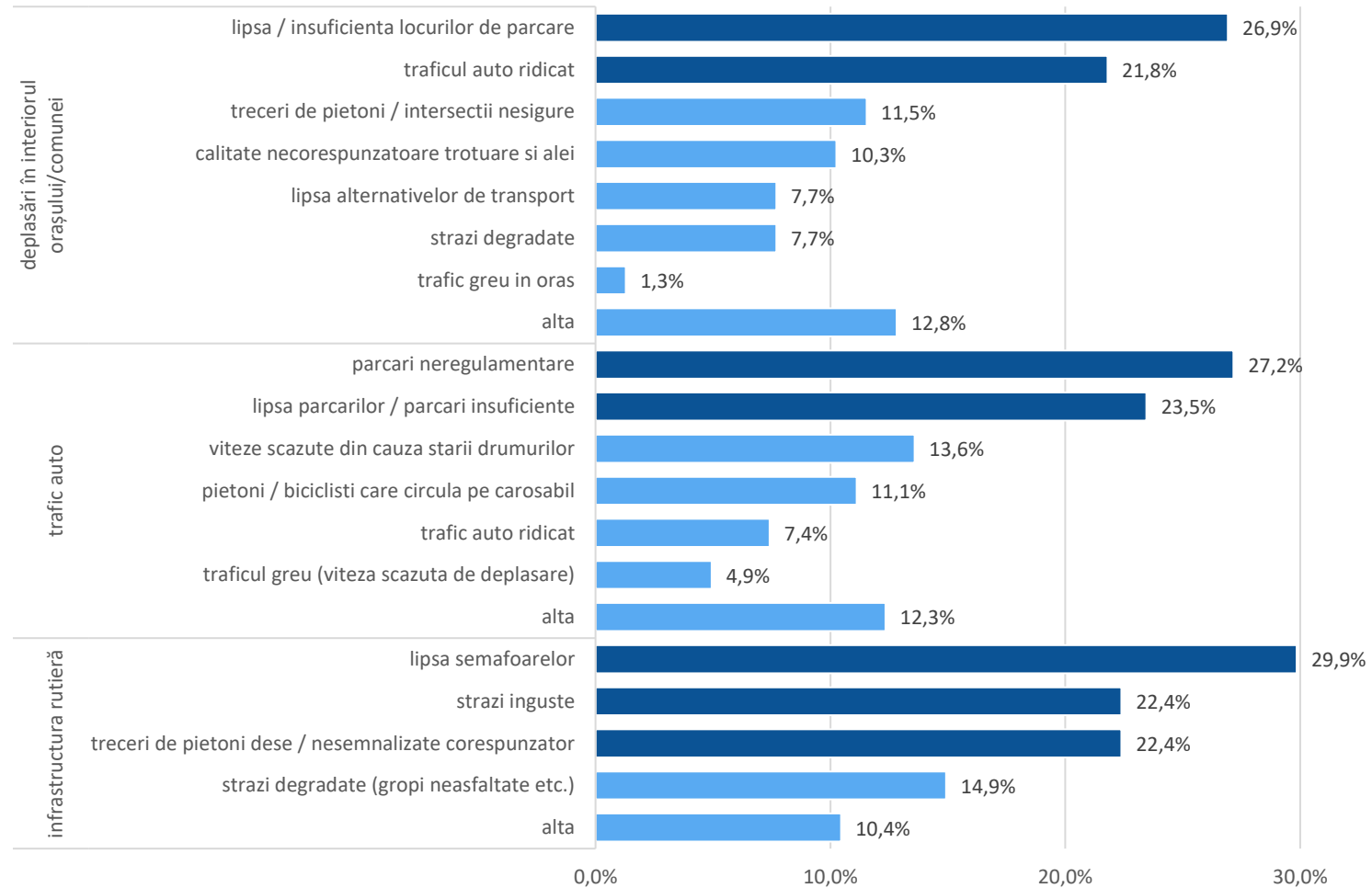
Așa cum reiese din analiză, principala problemă privind traficul auto la nivelul orașului Rovinari, este legată de infrastructura rutieră, lipsa semafoarelor (29,9%), străzi înguste și treceri de pietoni nesemnalizate corespunzător (22,4%).

Alte probleme semnalate de respondenți în ceea ce privește deplasările în interiorul orașului Rovinari sunt legate de lipsa/insuficiența locurilor de parcare (26,9%) și traficul auto ridicat (21,8%).

În ceea ce privește traficul auto, problemele întâmpinate de către locuitorii orașului Rovinari sunt generate de parcarile neregulate (27,2%), lipsa locurilor de parcare (23,5%) și vitezele scăzute din cauza stării drumurilor (13,6%).

Zonele/străzile în care sunt întâmpinate problemele de mai sus, așa cum au fost menționate de către respondenți sunt în întregul oraș Rovinari, zona centrală a orașului dar și în alte zone. De asemenea o situație defavorabilă a traficului auto este întâlnită în zona Pieței, strada Muncii și strada Prieteniei.

Principalele probleme privind traficul auto și infrastructura rutieră



4.2. Impactul asupra mediului

Efectele generate de desfășurarea activităților de transport asupra mediului sunt diverse și cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la modificări ale parametrilor de calitate a aerului, nivelul de zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile. Structura și vârsta parcului de autovehicule sunt factori cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii eliberate în atmosferă pe durata funcționării. În plus, pe lângă efectele directe pe care activitatea de transport o are asupra mediului, există și alte efecte indirecte. Dintre aceste amintim ocuparea unor suprafețe de teren de către parcări, suprafețe care sunt scoase din circuitul normal al terenurilor, poluarea apelor și a solurilor prin deversarea accidentală sau intenționată a produselor petroliere (uleiuri, combustibili etc.), degradarea patrimoniului construit, generarea de deșeuri (anvelope uzate, acumulatori etc).

Efectele negative asupra mediului și sănătății umane cauzate de activitatea de transporturi reies din caracteristicile fizico-chimice ale compușilor chimici rezultați în urma combustiei. Emisiile astfel rezultate conțin o multitudine de elemente și compuși chimici, dintre care oxizi ai azotului (NOx), oxizi de sulf (SOx), monoxid de carbon (CO), dioxid de carbon (CO₂), compuși organici volatili (COV), particule încărcate cu metale grele (cadmiu, cupru, nichel, plumb, seleniu etc.), compuși care contribuie la apariția și

dezvoltarea unor afecțiuni ale sistemului respirator, precum și ale unor afecțiuni cardiovasculare. În plus, traficul greu contribuie la accentuarea nivelului de zgomot și a vibrațiilor care contribuie la apariția stresului, cu efecte majore asupra nivelului de calitate al vieții. Categoriile de populație cele mai vulnerabile la poluarea cu emisii GES este reprezentată de copiii, vârstnici, persoane cu afecțiuni cardio-respiratorii, persoanele cu anemii și fumătorii.

La nivel european, transporturile sunt responsabile pentru aproximativ un sfert din emisiile de CO₂ ale UE în 2019, din care 72% sunt emise de transporturile rutiere. Transporturile reprezintă singura activitate economică în care emisiile GES au crescut în ultimele trei decenii⁷, în perioada 1990-2019 acestea crescând cu 33,5%. În cadrul transporturilor rutiere ponderea cea mai mare a emisiilor este ocupată de transportul motorizat privat care generează aproximativ 61% din totalul emisiilor generate de transportul rutier european.

Atenuarea impactului asupra mediului și sănătății umane generat de activitatea de transporturi poate fi realizată prin implementarea unor acțiuni care urmăresc:

- Decarbonizarea sectorului transporturilor;
- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de transport;
- Dezvoltarea infrastructurii destinate mobilității alternative

7

<https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190313/STO31218/emisiile-de-co2-de-la-autovehicule-date-si-cifre-infografic>

Cu toate acestea, mobilitatea alternativă de pe plan local întâmpină în prezent o serie de probleme, potrivit rezultatelor prelucrării sondajului de mobilitate.

Principalele probleme privind deplasările cu Bicicleta

Lipsa unei infrastructuri dedicate pentru biciclete este una din principalele probleme semnalate de respondenți (64%) privind deplasările cu bicicleta în orașul Rovinari. Aceasta este urmată de dificultăți în a circula pe stradă din cauza traficului auto (10,7%). Alte probleme cu care se confruntă locuitorii orașului Rovinari, în ceea ce privește deplasările cu bicicleta sunt generate de lipsa centrelor de închiriere biciclete (10,7%) și a rastelurilor (8%).

Locuitorii orașului Rovinari, care în prezent nu folosesc bicicleta pentru a se deplasa, ar fi deschiși să o utilizeze dacă ar exista piste de bicicletă (60,3%). În același timp o altă condiție este reprezentată de existența unor facilități de închiriere/ parcare biciclete (1,6%).

Principalele probleme privind deplasările pietonale

În urma rezultatelor obținute putem observa că principala problemă în ceea ce privește deplasările pietonale este legată de siguranța pietonilor, și anume lipsa limitatoarelor de viteză în apropierea trecerilor de pietoni (41,3%).

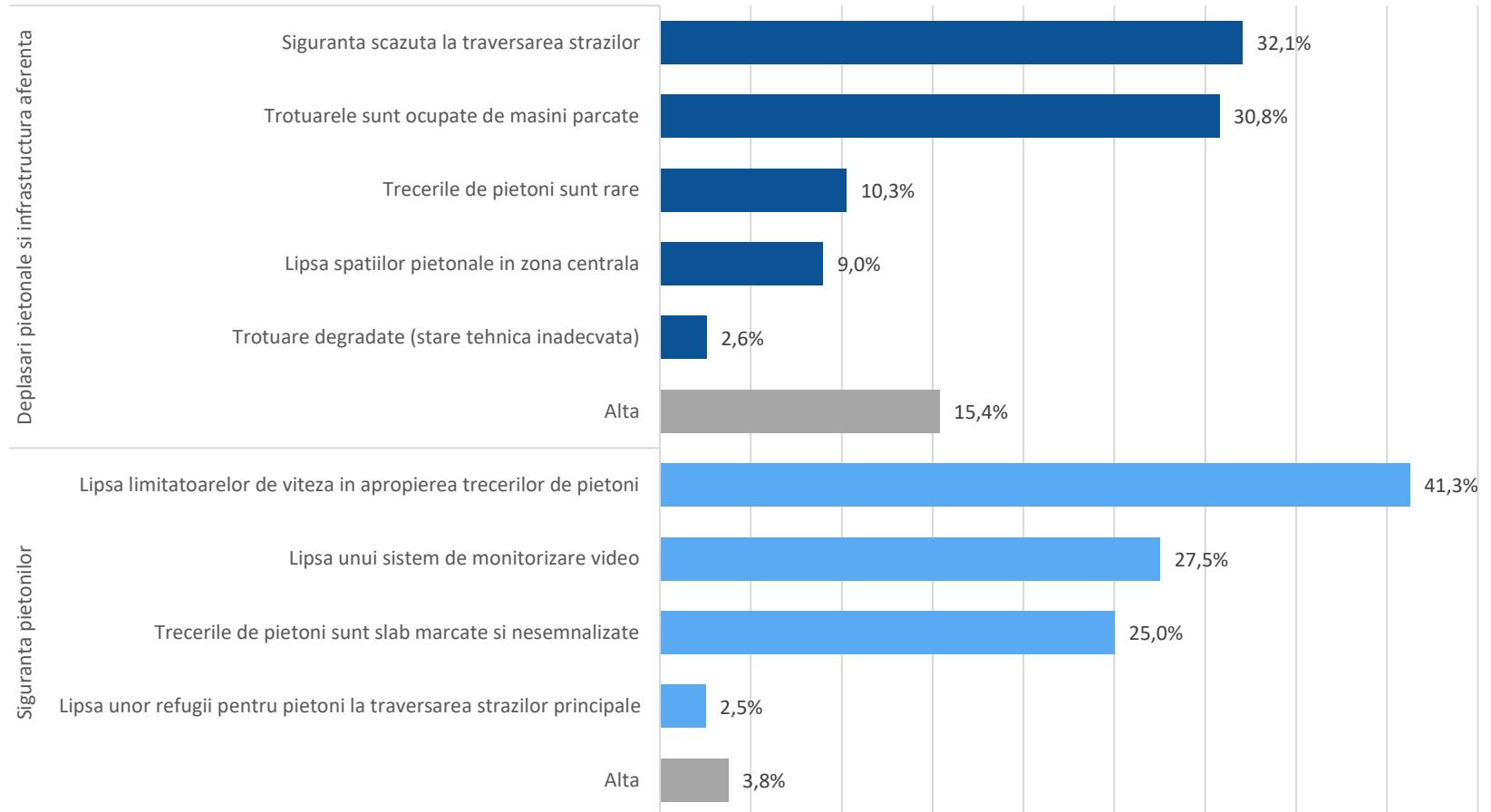
Aceasta este urmată de alte probleme cum ar fi siguranța scăzută la traversarea străzilor (32,1%) și trotuarele ocupate de mașini parcate (30,8%).

Printre alte probleme în ceea ce privește deplasările pietonale putem observa lipsa unui sistem de monitorizare video (27,5%), treceri de pietoni slab marcate și nesemnificate (25%) și numărul scăzut de treceri pentru pietoni (10,3%).

Un alt factor care poate contribui la îmbunătățirea calității vieții în orașul Rovinari este reprezentat de **utilizarea transportului public în comun**.

Una din principalele condiții care ar putea determina locuitorii orașului Rovinari să utilizeze transportul public în comun, este aceea de a avea mijloace de transport în comun modern (32,5%). Printre alte condiții care i-ar putea determina să folosească transportul în comun, putem observa: timpii de așteptare mai mici (23,4%), disponibilitatea informațiilor cu privire la trasee, orare, conexiuni (13%), mai multe facilități de achiziție a biletelor/abonamentelor de călătorie (9,1%) și viteza de deplasare să fie mai mare (5,2%).

Principalele probleme privind deplasările pitonale și infrastructura pietonală



Conform **Strategiei pe termen lung a României pentru reducerea emisiilor GES** (variantă preliminară 2.0) – sectorul transporturilor este unul dintre cele mai dificil de decarbonizat. Conform scenariilor prezentate, pentru anul 2030 este stabilită o țintă de 47% pentru autoturisme care utilizează benzină sau motorină, comparativ cu procentul din anul 2019 – 99%. Acest lucru presupune că în anul 2030, autovehiculele electrice, hibride sau plug-in hibride vor reprezenta mai mult de 50% din flota națională.

În privința flotei de autovehicule de transport persoane, în 2019 principalul combustibil pentru această categorie autovehicule era reprezentată de motorină (99%). Conform aceleași strategii, până în 2030 ponderea autovehiculelor de transport persoane care utilizează drept combustibil motorina ar trebuie să fie redusă la 62% în anul 2030, iar în 2050 la 29%. Pentru flota de autovehicule de transportă marfă (HGV/LGV), ponderea celor care utilizează motorină ar trebui să scadă de la 90% în 2019 la 55% în 2030, respectiv 0% în 2050.

Cantitățile de gaze cu efect de seră au fost calculate la nivelul întregii rețele din orașul Rovinari pe baza metodologiei puse la dispoziție prin intermediul Programul Operațional Regional,

utilizând Instrumentul pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor, la nivel anual (tCO₂e).

Analiza s-a realizat într-o primă fază pentru scenariul de bază – anul 2023, urmând ca metodele de calcul să se aplice și pentru scenariul „A face minim” – orizontul 2025 și 2030, rezultatele fiind centralizate în tabelul de mai jos.

Din datele centralizate se observă ponderea crescută a emisiilor de gaze cu efect de seră cauzate de către autoturisme și vehiculele de marfă. În ceea ce privește **nivelul de bază**, autoturismele reprezintă categoria de vehicule responsabilă cu peste 71% din totalul emisiile de GES din sectorul transporturi.

Scenariul „A face minimum” prevede dezvoltarea infrastructurii din zona de intervenție, luând în calcul proiectele aflate în implementare, precum și trendul evolutiv de până în prezent. Acest scenariu va conduce implicit la creșterea semnificativă a fluxurilor de transport rutier, fapt care va cauza creșterea emisiilor de gaze cu efect de seră, conform rezultatelor tabelului de mai jos.

Emisii de GES estimate la nivelul ariei de intervenție pe – scenariul „A face minimum”

Cantitatea totală de GES (tone CO₂e) și repartitia procentuală pe tipuri de vehicule

| Categorie autovehicul | Cantitatea de GES | | |
|---|--|--|--|
| | Scenariul de bază – anul 2023 (% din total) | Scenariul „A face minim” 2025 (% din total) | Scenariul „A face minim” 2030 (% din total) |
| Autoturisme | 71,9% | 71,3% | 69,7% |
| Autovehicule ușoare de marfă (LGV) | 9,1% | 9,0% | 8,9% |
| Autovehicule grele de marfă (OGV1+OGV2) | 4,6% | 4,4% | 5,1% |
| Autobuze/ microbuze | 14,4% | 15,4% | 16,3% |
| Total tCO₂e | 4.639,49 | 6.595,30 | 7.722,80 |

EMISII DE GES, ANUL DE BAZĂ 2023

ANUL DE BAZĂ - 2023

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

Date de ieșire

| | |
|--|-------|
| Emisiile totale GES (tCO ₂ e) | 4.639 |
|--|-------|

Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023

| Clasa | COMBUSTIBILI CONVENTIONALI | | | | | ELECTRIC | | |
|---------------------------------|----------------------------|-----|------|------|-----|-----------|------------------|---------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai |
| Emisii GES (tCO ₂ e) | 3.337 | 421 | 108 | 104 | 669 | 0 | 0 | 0 |

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 referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

| Tipul vehiculelor | COMBUSTIBILI CONVENTIONALI | | | | | ELECTRIC | | | TOTAL |
|--------------------------------|----------------------------|-----------|----------|---------|----------|-----------|------------------|---------|-------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | |
| Kilometri parcurși de vehicule | 27631324,6 | 2197547,2 | 170179,7 | 88483,8 | 647548,0 | | | | |

Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

| Categoria de viteză km/h | Descrierea |
|-----------------------------|------------|
| 25 | Urbană |
| 50 | Suburbană |
| 75 | Rurală |
| 100 | Autostradă |

Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

| | COMBUSTIBILI CONVENTIONALI | | | | | ELECTRIC | | |
|------------|----------------------------|------|------|------|------|-----------|------------------|---------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai |
| Urbană | 75% | 90% | 100% | 100% | 95% | | | |
| Suburbană | | | | | | | | |
| Rurală | 25% | 10% | | | 5% | | | |
| Autostradă | | | | | | | | |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

EMISII DE GES, ANUL 2025 – SCENARIUL „A FACE MINIMUM” (FĂRĂ MODERNIZĂRI)

SCENARIUL „A FACE MINIMUM” - FĂRĂ PROIECT - 2025

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

Date de ieșire

| | |
|--|-------|
| Emisiile totale GES (tCO _{2e}) | 6.595 |
|--|-------|

Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2025

| Clasa | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | | ELECTRIC | | |
|---------------------------------|----------------------------|-----|------|------|-------|-----------|------------------|---------|--|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | |
| Emisii GES (tCO _{2e}) | 4.702 | 590 | 153 | 136 | 1.015 | 0 | 0 | 0 | |

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2025

Date de intrare

| | |
|----------------|------|
| Anul evaluării | 2025 |
|----------------|------|

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

| Tipul vehiculelor | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | | ELECTRIC | | | TOTAL |
|--------------------------------|----------------------------|-----------|----------|----------|----------|-----------|------------------|---------|--|-------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | | |
| Kilometri parcurși de vehicule | 41601254,3 | 3249520,6 | 240969,1 | 114887,1 | 982293,8 | | | | | |

Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometri parcurși de vehicule

| Categoria de viteză km/h | Descrierea |
|-----------------------------|------------|
| 25 | Urbană |
| 50 | Suburbană |
| 75 | Rurală |
| 100 | Autostradă |

Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

| | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | | ELECTRIC | | |
|------------|----------------------------|------|------|------|------|-----------|------------------|---------|--|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | |
| Urbană | 75% | | 100% | 100% | 95% | | | | |
| Suburbană | | | | | | | | | |
| Rurală | 25% | 10% | | | 5% | | | | |
| Autostradă | | | | | | | | | |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |

EMISII DE GES, ANUL 2030 – SCENARIUL „A FACE MINIMUM” (FĂRĂ MODERNIZĂRI)

SCENARIUL „A FACE MINIMUM” - FĂRĂ PROIECT - 2030

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO₂e) 7.723

Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030

| Clasa | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | | ELECTRIC | | |
|---------------------------------|----------------------------|-----|------|------|-------|-----------|------------------|---------|--|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | |
| Emisii GES (tCO ₂ e) | 5.386 | 687 | 203 | 190 | 1.257 | 0 | 0 | 0 | |

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030

Date de intrare

Anul evaluării 2030

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

| Tipul vehiculelor | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | | TOTAL |
|--------------------------------|----------------------------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|------------------|---------|-------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | |
| Kilometri parcurși de vehicule | 52989098,0 | 4209190,6 | 320215,3 | 160844,9 | 1216732,1 | | | | |

Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

| Categoria de viteză km/h | Descrierea |
|--------------------------|------------|
| 25 | Urbană |
| 50 | Suburbană |
| 75 | Rurală |
| 100 | Autostradă |

Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

| | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | |
|------------|----------------------------|------|------|------|------|-----------|------------------|---------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai |
| Urbană | 75% | 90% | 100% | 100% | 95% | | | |
| Suburbană | | | | | | | | |
| Rurală | 25% | 10% | | | 5% | | | |
| Autostradă | | | | | | | | |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Astfel, la nivelul anilor de prognoză 2025 și 2030 se estimează în continuare o pondere crescută a emisiilor de gaze cu efect de seră datorate autoturismelor, de aproximativ 70% din total.

Având în vedere impactul mobilității asupra mediului în ceea ce privește emisia de gaze cu efect de seră, se observă că autoturismele (atât prin fluxuri locale, cât și de tranzit), cât și vehiculele de marfă (reprezentată în principal de fluxurile de tranzit) constituie categoriile de autovehicule cu impactul cel mai ridicat asupra mediului.

Spre deosebire de anul de bază, estimările în cadrul scenariului „a face minimum” privind emisiile de GES în anul 2025 preconizează o creștere semnificativă, de peste 42%, urmând ca diferența să se mai diminueze până în anul 2030, creșterea estimată între anii de prognoză fiind de aproximativ 17%.

Așadar, potrivit calculelor, creșterea emisiilor GES cauzate de sistemul de transport pentru scenariul „a face minimum” atât la nivelul anului 2025, cât și pentru 2030 este semnificativă, în lipsa unor politici orientate către reducerea acestora. Este nevoie așadar de promovarea autovehiculelor ce utilizează energie provenită din surse alternative, precum și utilizarea din ce în ce mai ridicată a mijloacelor nemotorizate.

Prin urmare, principalele probleme care afectează calitatea mediului pe plan local și care vor fi avute în vedere în cuprinsul planului țin de dezvoltarea slabă a alternativelor de mobilitate urbană (infrastructură pentru pietoni, bicicliști etc.), lipsa unui sistem de transport public local atractiv, precum și necesitatea unei mai bune organizări din punct de vedere a logisticii urbane. O importanță ridicată o au politicile și strategiile de mediu prin care să fie încurajate mijloacele alternative de mobilitate urbană, prietenoase cu mediul și care contribuie la creșterea calității vieții în rândul comunității locale.

4.3. Accesibilitatea

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de rețea, cât și de parametrii tehnici și calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate și de tehnologiile de exploatare în cazul transportului public indiferent de aria geografică.

Planificarea unui sistem de transport care să asigure nevoile de mobilitate ale populației trebuie să se bazeze pe evaluarea accesibilității rețelei fizice de transport și a rețelei de servicii. Prin urmare, accesibilitatea poate fi analizată:

- Din punct de vedere al accesului la un serviciu de transport;
- Din punct de vedere al distanțelor pe jos până la o stație deservită de linii de transport;
- Din punct de vedere al serviciilor disponibile la un anumit moment dintr-un punct în care există acces la sistem.

Accesibilitatea include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt

privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (o anumită stare fizică sau psihică) sau a unor factori sociali (categorie de venit, vârstă, sex și originea etnică). Într-o societate modernă, conform cerințelor dezvoltării durabile, sistemul de transport public trebuie să asigure indivizilor oportunități egale, în termeni de accesibilitate spațială. În general, accesibilitatea poate fi analizată ca:

- Accesibilitatea sistemului de transport public urban;
- Accesibilitatea sistemului de transport public urban: acces pietonal, trotuare pentru persoane cu mobilitate redusă, persoanelor cu nevoi speciale, marcaje rutiere tactile, treceri de pieton dotate cu semnale acustice;
- Accesibilitatea între rețelele de transport public local, regional și național pentru transport și mărfuri.

De asemenea, o altă măsură a accesibilității sistemului de transport public este dată de facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă, pe care le prezintă infrastructura de transport și vehiculele: peroane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranță în vehicule pentru cărucioare, amplasarea sistemelor de validare a билетelor, astfel încât să poate fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare atât vizuale, cât și acustice.

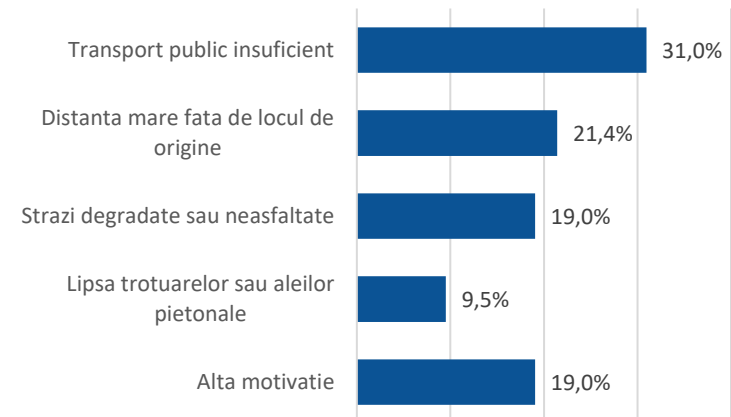
Deși accesibilitatea se referă la capacitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de îndeplinit, reprezentând atingerea scopului activităților de transport, se constată faptul că locuitorii din orașul Rovinari întâmpină dificultăți în a ajunge în unele zonele, utilizând mijloacele auto, cum ar fi zona Centrală, Str. Muncii, Piață, Str. Plopilor sau Str.

Prieteniei, potrivit rezultatelor obținute în cadrul Studiului privind mobilitatea urbană din orașul Rovinari.




În ceea ce privește accesibilitatea locală în general, principalii factori care îngreunează drumul spre destinația indicată, în orașul Rovinari, sunt faptul că zona nu este deservită pe deplin de serviciul de transport public local, distanța mare față de locul de origine, străzile degradate, sau lipsa trotuarelor sau aleilor pietonale.

Locuitorii care utilizează bicicleta ca mod principal de transport întâmpină zilnic o serie de dificultăți în timpul deplasării, fapt ce se datorează în principal infrastructurii deficitare dedicate pentru biciclete (64%), lipsei centrelor de închiriere biciclete, lipsa rastelurilor. De asemenea, bicicliștii se confruntă cu dificultăți în a circula pe stradă din cauza traficului auto.

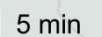
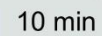
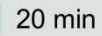
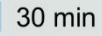
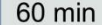
Principalii factori care îngreunează drumul spre destinația indicată



Limite

-  Limită administrativă
-  Limita intravilan
-  Construcții

Izocrone (minute)

-  5 min
-  10 min
-  15 min
-  20 min
-  30 min
-  40 min
-  50 min
-  60 min

Timpul de călătorie, sub forma izocronelor (în minute) față de centrul administrativ, având ca mijloc de deplasare bicicleta.

0 1 2 km

BĂLEȘTI

TELEȘTI




DRĂGUȚEȘTI

CÂLNIC







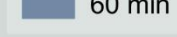
BÂLTENI

FĂRCĂȘEȘTI

Limite

-  Limită administrativă
-  Limita intravilan
-  Construcții

Izocrone (minute)

-  5 min
-  10 min
-  15 min
-  30 min
-  40 min
-  50 min
-  60 min

Timpu de călătorie, sub forma izocronelor (în minute) față de centrul administrativ, având ca mijloc de deplasare mersul pe jos.

0 1 2 km

BĂLEȘTI

TELEȘTI

DRĂGUȘTI

CÂLNIC

BÂLTENI

FĂRCĂȘEȘTI

Sursa datelor: modelare consultant (openroute service)

© NOVATIQ VISION

4.4. Siguranța

În ceea ce privește siguranța circulației în orașele din România, un motiv de îngrijorare este reprezentat de faptul că peste jumătate din numărul total de accidente rutiere soldate cu morți au loc în mediul urban, situație care de asemenea ne situează pe loc fruntaș în clasamentul european.

La nivel național Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030 este documentul strategic prin intermediul căruia este stabilit cadrul și planificarea implementării obiectivelor și planurilor de acțiune în domeniul siguranței rutiere. Conform acestui document, în România, în continuare, se înregistrează cele mai multe decese rezultate în urma unor accidente rutiere, comparativ cu media UE.

În anul 2019 România înregistra 96 decese la milionul de locuitori comparativ cu media europeană de 51 decese/1 milion de locuitori, rezultate în urma unor accidente rutiere. Este de remarcat totuși că începând cu anul 2001 se constată o scădere continuă, în concordanță cu tendința de scădere înregistrată la nivelul UE. Din datele prezentate în cadrul strategiei, la nivel național, din numărul total al deceselor înregistrate în anul 2019, în 39% din cazuri au fost implicați pietoni, respectiv șoferii/pasagerii autovehiculelor implicate în accidente de circulație (37%).

Principalele măsuri vizate în cadrul strategiei, care vor fi incluse în cadrul planului, urmăresc următoarele categorii de investiții:

- **Siguranța pasivă** – creșterea siguranței rutiere prin protejarea conducătorilor auto prin montarea unor parapete rutiere din beton/rulouri etc;

- **Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase reflectoare** – semnalizarea și iluminarea sectoarelor periculoase de drum, semnalizarea și iluminarea trecerilor de pietoni etc.;
- **Separarea căilor de trafic** - amplasarea unor pasaje denivelate pentru creșterea siguranței rutiere din apropierea unor obiective de interes local (ex: școli);
- **Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere** – măsuri de calmare a traficului rutier la intrarea în localități etc.;
- Digitalizarea elementelor de siguranța circulației – sisteme inteligente de monitorizare a traficului etc.;

La nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia, numărul de accidente de circulație rutieră, în perioada 2015-2022 a înregistrat o scădere cu 4,7%, ajungând de la un număr de 2.808 accidente rutiere în anul 2015, la un număr de 2.676 accidente de circulație în anul 2022, potrivit Institutului Național de Statistică.

La nivelul județului Gorj, în anul 2022 s-a înregistrat un număr de 440 accidente de circulație rutieră, fiind mai ridicat cu 15,5% comparativ cu anul 2015, an în care s-a înregistrat un număr de 381 accidente de circulație rutieră.

Potrivit datelor primite de la Inspectoratul General al Poliției Române – Direcția Rutieră, în perioada 2015 – 2019 au fost înregistrate 40 de accidente rutiere înregistrate pe raza orașului Rovinari.

Rata accidentelor rutiere (număr accidente la 100.000 de locuitori)

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Evoluție |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| România | 130 | 138 | 140 | 136 | 140 | 103 | 121 | 127 | -2% |
| Regiunea SV Oltenia | 126 | 131 | 141 | 140 | 148 | 113 | 128 | 127 | 0,7% |
| Gorj | 103 | 114 | 115 | 108 | 127 | 101 | 118 | 126 | 22,4% |

Sursa datelor: INS, calcule proprii

Persoane accidentate în accidente rutiere (număr răniți la 100.000 de locuitori)

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Evoluție |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| România | 173 | 186 | 190 | 183 | 187 | 133 | 158 | 165 | -5% |
| Regiunea SV Oltenia | 177 | 182 | 201 | 197 | 206 | 154 | 173 | 169 | -5% |
| Gorj | 138 | 160 | 165 | 151 | 174 | 139 | 164 | 169 | 22% |

Sursa datelor: INS, calcule proprii

Persoane decedate în accidente rutiere (număr decese la 100.000 de locuitori)

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Evoluție |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| România | 8 | 9 | 9 | 8 | 8 | 7 | 8 | 7 | |
| Regiunea SV Oltenia | 10 | 10 | 12 | 9 | 9 | 8 | 10 | 11 | |
| Gorj | 8 | 8 | 11 | 7 | 7 | 5 | 10 | 9 | |

Sursa datelor: INS, calcule proprii

Numărul de accidente rutiere înregistrate în orașul Rovinari,

| Anul | Nr. Accidente | Rata (la mia de locuitori) |
|------|---------------|----------------------------|
| 2010 | 9 | 0,65 |
| 2011 | 12 | 0,86 |
| 2012 | 5 | 0,36 |
| 2013 | 5 | 0,36 |
| 2014 | 4 | 0,29 |
| 2015 | 6 | 0,44 |
| 2016 | 11 | 0,80 |
| 2017 | 10 | 0,74 |
| 2018 | 9 | 0,67 |
| 2019 | 7 | 0,53 |

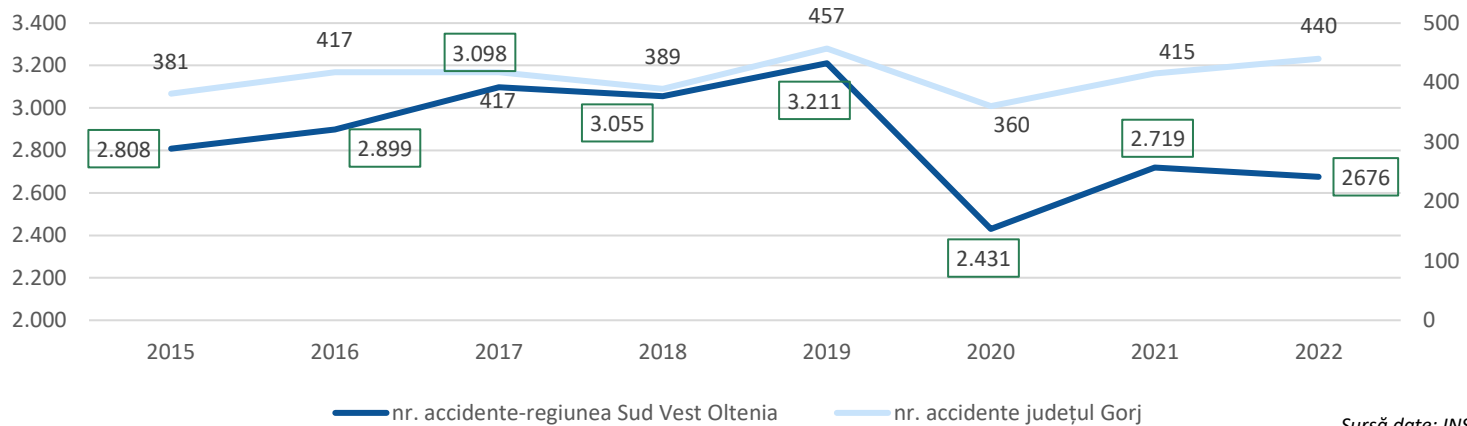
Costul social al accidentelor rutiere

| Anul | Accident Grav | Accident soldat cu persoane decedate |
|-------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 2016 | 169.270,16 € (760.158,42 RON) | 1.087.468,38€ (4.883.603,01 RON) |
| 2017 | 168.569,09 € (770.040,48) | 1.082.964,44€ (4.947.089,85 RON) |

Sursa: Autoritatea Rutieră Română (ARR)

În temeiul prevederilor art. 27 din Legea 265/2008 privind gestionarea circulației pe infrastructura rutieră, republicată cu modificările și completările ulterioare, Autoritatea Rutieră Română, publică valorile costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și ale costului mediu al unui accident rutier grav, conform tabelului de mai sus.

Evoluția numărului de accidente de circulație rutieră, la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia și la nivelul județului Gorj, în perioada 2015-2022



Principalele cauze ale producerii accidentelor ușoare:

- Abateri ale pietonilor;
- Neacordarea priorității;
- Nerespectarea distanței;
- Conducerea sub influența băuturilor;
- Neasigurare;
- Abateri bicicliști;
- Neacordarea de prioritate la trecerile de pietoni;
- Depășiri.

Există nenumărate studii care confirmă faptul că reducerea vitezei de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii care contribuie la creșterea șanselor de supraviețuire în cadrul unor accidente rutiere.

4.5. Calitatea vieții

Relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului, a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor și a eficienței economice.

Orașul se confruntă, în general cu o serie de probleme cauzate de autovehicule și trafic. Acestea sunt reprezentate de poluarea emisii de noxe, praf și zgomot cauzate de traficul auto.

Potrivit rezultatelor sondajului aplicat populației, principalii factori care influențează calitatea vieții locuitorilor din orașul Rovinari sunt poluarea aerului datorită traficului (54,5%) și siguranța pietonilor scăzută (18,2%). Alți factori de interes ar fi aspectul neplăcut din cauza parcărilor haotice ale mașinilor (9,1%), zone puține de promenade/pietonale amenajate (6,5%), sau transportul local necorespunzător (3,9%).

O pondere mai redusă din respondenți consideră că alte aspecte ce afectează calitatea vieții în orașul Rovinari sunt timpii mari petrecuți în trafic, spațiile verzi și pietonale insuficiente, sau dificultatea de a te deplasa dintr-un punct în altul.

Din analizele realizate în cadrul acestui plan, reiese ca principalele zone în care se manifestă aceste probleme se regăsesc în zona principalelor artere de circulație, acestea afectând zonele de locuit, cu efecte negative asupra nivelului de calitate al vieții și al sănătății. Lipsa unei variante ocolitoare cauzează creșterea traficului de tranzit pe coridoarele de comunicație rutieră care traversează orașul.

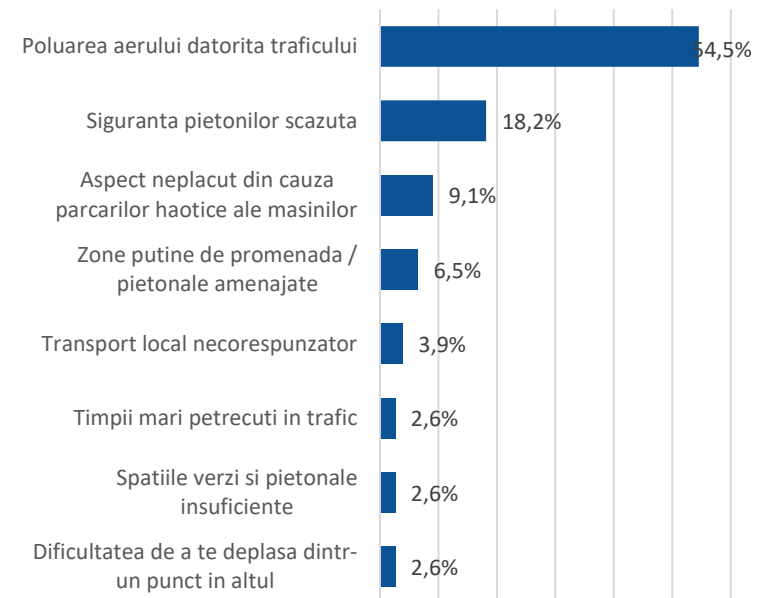
Pe lângă problemele pe care traficul auto le cauzează sănătății și calității vieții, acestea pot avea efecte negative asupra patrimoniului construit. Patrimoniul construit protejat poate fi degradat.

Pentru reducerea efectelor pe care traficul rutier le poate provoca, există o serie de acțiuni care pot fi întreprinse pentru reducerea și atenuarea efectelor. Aceste acțiuni pot avea în vedere:

- Extinderea spațiilor publice și extinderea zonelor pietonale;

- Extinderea și reabilitarea circulațiilor pietonale din zona drumurilor naționale care conectează cartierele orașului;
- Reorganizarea zonelor cu destinație de locuire în care prioritatea este pusă pe pietoni;
- Construirea variantei ocolitoare care ar avea un impact semnificativ asupra reducerii nivelului de zgomot și poluare prin devierea traficului greu în afara zonei urbane;
- Reorganizarea zonelor de parcare;

Calitatea vieții în orașul Rovinari este afectată de ...



5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

5.1. Viziunea prezentată pentru cele trei nivele teritoriale

VIZIUNE GENERALĂ: Orașul Rovinari va beneficia de un sistem de transport eficient, accesibil și durabil, care să contribuie la creșterea calității vieții și dezvoltarea socio-economică locală.

- Acest deziderat poate fi atins prin dezvoltarea de noi proiecte de investiții în sectorul transporturilor, care să asigure o rețea de transport eficientă, axată pe îmbunătățirea mobilității la nivel local, încurajând dezvoltarea socială, cât și cea economică. Documentul strategic are ca prioritate creșterea mobilității pentru oameni în detrimentul mașinilor, punând în practică conceptele europene cu privire la mobilitatea durabilă.
- Planul de mobilitate urbană durabilă își propune să integreze toate tipurile de transport prezente în aria de interes (transport nemotorizat, transport motorizat – public, privat și de marfă), punând accentul pe modalitățile de transport nepoluante, care să conducă creșterea calității vieții și a îmbunătățirii condițiilor de mediu.

Viziunea prezentată la nivelul celor 3 nivele teritoriale:

| | |
|------------------|--|
| <p>A.</p> | <p>ZONA FUNCȚIONALĂ ROVINARI: La nivelul zonei funcționale periurbane a orașului dezvoltarea sistemului de transport prin eficientizarea economică, precum și prin oferirea unei accesibilități sporite populației deservite vor asigura o mobilitate ridicată în aria de intervenție. Va fi încurajată intermodalitatea, prin îmbunătățirea accesibilității la transportul public, inclusiv prin implementarea unei parcări de tip „Park&ride”, dar și tranziția către mijloacele de transport alternative.</p> |
| <p>B.</p> | <p>LOCALITĂȚILE DE REFERINȚĂ: Oferta de transport de la nivelul orașului Rovinari va fi variată, încurajând mijloacele de transport prietenoase cu mediul. Așadar, vor fi încurajate deplasările nemotorizate prin crearea de noi spații pietonale atractive și accesibile pentru toți locuitorii și a infrastructurii specifice pentru biciclete, care vor contribui activ la îmbunătățirea condițiilor de mediu. De asemenea, serviciul de transport public de călători va deveni eficient energetic, integrat și interconectat cu toate zonele funcționale complexe.</p> |

CARTIERE / ZONE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE:

C.

Calitatea vieții comunității locale se va îmbunătăți considerabil, prin reducerea traficului rutier, și implicit a nivelului de poluare, măsurile implementate prin planul de mobilitate durabilă contribuind la creșterea siguranței în trafic. La nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate se va pune accentul pe îmbunătățirea accesibilității, inclusiv a categoriilor defavorizate, creșterea siguranței circulației pentru toate categoriile de participanți la trafic, îmbunătățirea calității factorilor de mediu prin promovarea mobilității alternative și a calității mediului urban, prin proiecte integrate de regenerare urbană.

OBIECTIVE STRATEGICE

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Rovinari vizează crearea unui sistem integrat pentru mobilitate, care să asigure realizarea următoarelor obiective strategice:

| | |
|------------------------------------|---|
| I. ACCESIBILITATE | ASIGURAREA OPȚIUNILOR DE DEPLASARE ACCESIBILE ECONOMIC ȘI DIVERSIFICATE PENTRU TOȚI LOCUITORII CĂTRE SERVICIILE ȘI DESTINAȚIILE DE INTERES; |
| II. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE | CREȘTEREA SIGURANȚEI ȘI SECURITĂȚII ÎN DEPLASARE PENTRU ÎNTREAGA COMUNITATE LOCALĂ, INDIFERENT DE MODALITATEA DE DEPLASARE FOLOSITĂ; |
| III. MEDIU | REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE, A GRADULUI DE POLUARE FONICĂ ȘI A AERULUI CAUZATE DE EMISIILE DE GES ASOCIATE SISTEMULUI DE TRANSPORT; |
| IV. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ | ÎMBUNĂȚĂȚIREA EFICIENȚEI ȘI EFICACITĂȚII SISTEMULUI DE TRANSPORT DE PERSOANE ȘI MĂRFURI, CARE CONTRIBUIE LA DEZVOLTAREA ECONOMICĂ LOCALĂ; |
| V. CALITATEA VIEȚII | CREȘTEREA CALITĂȚII VIEȚII ȘI A PROCESULUI DE PROIECTARE URBANĂ ÎN BENEFICIUL LOCUITORILOR ȘI DEZVOLTĂRII ECONOMICE ȘI SOCIALE INTEGRATE. |

OBIECTIVE OPERAȚIONALE

Obiectivele operaționale au fost definite în funcție de problemele și disfuncționalitățile specifice identificate, acestea fiind structurate în funcție de obiectivele strategice:

I. ACCESIBILITATE

Accesibilitatea reprezintă un element cheie pentru planificarea transportului, întrucât are rolul de a facilita schimburile între oameni și bunuri, de a conecta diferitele zone de interes din cadrul ariei de intervenție, și de a asigura accesul tuturor cetățenilor la un sistem de transport funcțional.

Obiective operaționale

- I.1. Echitate teritorială crescută în ceea ce privește accesul pentru toate zonele ariei de intervenție în conformitate cu standardele în vigoare;
- I.2. Creșterea accesibilității pentru toate modurile de transport prin îmbunătățirea ofertei de servicii de transport public și a punctelor de intermodalitate funcționale;
- I.3. Reducerea inechităților și inegalităților sociale prin asigurarea accesului la mobilitate tuturor cetățenilor, indiferent de statutul acestora;
- I.4. Satisfacerea cererii de servicii de mobilitate și transport locale.

II. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE

Siguranța și securitatea reprezintă o condiție esențială în dezvoltarea sistemului de transport și vizează îmbunătățirea infrastructurii de transport cu scopul oferirii unui cadru mai sigur utilizatorilor diferitelor modalități de transport. Cele mai vulnerabile categorii de participanți ai sistemului de transport sunt utilizatorii de transport nemotorizat (pietonii și bicicliștii).

Îmbunătățirea gradului de siguranță și securitate a sistemului de transport local poate contribui la creșterea utilizării modalităților de transport mai eficiente, care până în prezent sunt considerate a avea un grad mai scăzut de siguranță (spre exemplu, utilizarea bicicletelor).

Obiective operaționale

- II.1. Reducerea numărului accidentelor rutiere la nivelul rețelei de transport;
- II.2. Creșterea siguranței personale în cazul deplasărilor pietonale și a bicicliștilor;
- II.3. Creșterea nivelului de securitate și siguranță personală pentru utilizatorii sistemului de transport public în comun.

III. MEDIU

Prin intermediul planului de mobilitate se urmărește protejarea și îmbunătățirea mediului prin măsuri care să conducă la reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie.

Indicele de motorizare, aflat în continuă creștere, contribuie la creșterea direct proporțională a emisiilor de GES. Planul de mobilitate durabilă are ca scop reducerea gradului de utilizare a autoturismului personal în favoarea modalităților de transport mai prietenoase cu mediul, precum și creșterea eficienței energetice în transportul public.

Una dintre problemele cele mai stringente privind calitatea mediului este parcul auto destul de învechit, care generează un consum de energie destul de ridicat, existând necesitatea folosirii mai intensive a transportului public, în condițiile eficientizării acestuia.

Obiective operaționale

- III.1. *Respectarea angajamentelor privind reducerea emisiilor de carbon și a GES;*
- III.2. *Reducerea impactului zgomotului asupra populației;*
- III.3. *Promovarea opțiunilor inteligente de călătorie cu scopul creșterii eficienței energetice;*
- III.4. *Reducerea parcursului autoturismelor particulare;*
- III.5. *Creșterea utilizării transportului nemotorizat și a transportului public.*

IV. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ

Eficiența economică se referă la maximizarea beneficiilor pe care utilizatorii le pot obține de la utilizarea serviciului de transport după luarea în considerare a costurilor de furnizare și de funcționare. Eficiența economică se măsoară în economii de timp/călătorie și în costuri mai bune de operare, accesibilitatea transportului public pentru comunitate, dar și printr-un echilibru mai bun al costurilor prin tarifarea adecvată a utilizatorilor spațiilor publice amenajate.

Obiective operaționale

- IV.1 *Îmbunătățirea accesului la locurile de muncă și a conectivității între principalele puncte de interes;*

- IV.2 *Diminuarea timpilor de călătorie și creșterea gradului de exactitate a deplasărilor pentru persoane și bunuri;*
- IV.3 *Reducerea costurilor specifice de operare a transportului public;*
- IV.4 *Principiul recuperării costului pentru utilizarea spațiului public pentru parcare – creșterea numărului de spații de parcare amenajate și a taxelor de parcare;*
- IV.5 *Introducerea unui sistem de tarifare simplu, integrat, pentru transportul public.*

V. CALITATEA VIEȚII

Traficul din ce în ce mai ridicat și infrastructura de transport deficitară afectează din ce în ce mai tare calitatea vieții și a mediului urban. Principalele probleme identificate în acest domeniu sunt blocarea cu autoturisme a spațiilor publice, inclusiv a celor destinate circulației pietonale, impactul negativ asupra activităților sociale prin poluare fonică, atmosferică și vizuală, precum și efectul de barieră pentru pietoni, indus de vehiculele în tranzit în special în sectoarele cu viteză ridicată.

Obiective operaționale

- V.1. *Extinderea spațiului public destinat cetățenilor, exceptând parcurile sau spațiile destinate transportului motorizat;*
- V.2. *Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite sau zonelor cu funcțiuni sociale, prin reducerea volumelor de trafic/nivelurilor de zgomot ale drumurilor adiacente;*
- V.3. *Reducerea efectelor de barieră, prin reducerea volumelor de trafic și nivelului vitezei pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni de locuire.*

5.2. Lista completă a intervențiilor propuse

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA | |
|---|---|--|--|----|---|----------------------------|-----------|
| | | | A | B | c | | |
| [Tematici de mobilitate] | [Obiectiv strategic] | Denumire intervenție - Scurtă descriere / Buget / Surse de finanțare | [A – Zonă funcțională; B – Localitate; C – Zone/cartiere] | | | [Perioada de implementare] | |
| 1. Intervenții majore asupra rețelei stradale | Eficiență economică, Mediu, Siguranță și securitate | 1.1. CENTURA OCOLITOARE ROVINARI | | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Centura Ocolitoare Rovinari, proiect care vizează construirea de legături rutiere secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T; BUGET (EUR): 3.000.000 SURSE DE FINANȚARE: POT Axa Prioritară 2; POR SV 2021-2027 AP. 5 | DA | DA | | 2028-2030 | |
| | | 1.2. PLAN MULTIANUAL PENTRU LUCRĂRI NECESARE DE ÎNTREȚINERE/MENTENANȚĂ A REȚELEI PIETONALE/STRADALE, CU PRIORITIZARE ÎN FUNCȚIE DE ZONĂ, COMPLEXITATE ȘI RESURSE FINANCIARE NECESARE | | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Rezultatul maximizării efectelor obținute, ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale. BUGET (EUR): 20.000,00 SURSE DE FINANȚARE: Buget Local | | DA | | | 2024-2025 |
| | | 1.3. PLANTAREA DE PERDELE VEGETALE - VERZI (ALINIAMENTE DE ARBORI ȘI ARBUȘTI) DE-A LUNGUL PRINCIPALELOR ARTERE RUTIERE ÎN VEDEREA REDUCERII EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ GENERATE DE TRAFICUL RUTIER | | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Plantarea de arbori și arbuști de-a lungul principalelor artere rutiere, cu rol de bariere naturale, are ca scop reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier asupra mediului. Pentru selectarea speciilor de arbori și arbuști se va ține cont atât de capacitatea de retenție a CO2, cât și de condițiile pedo-climatice specifice orașului Rovinari. BUGET (EUR): 200.000,00 SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P.7; Buget Local | | DA | | | 2024-2025 |
| | | 1.4. REABILITARE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ DRUMURI ORĂȘENEȘTI ÎN ORAȘUL ROVINARI, JUDEȚUL GORJ | | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Proiectul propune reabilitarea și modernizarea infrastructurii - drumuri stradale în orașul Rovinari și are ca scop îmbunătățirea accesibilității la rețeaua stradală, a reducerii consumului de combustibil, a poluării atmosferice și a | DA | DA | | | 2024-2025 |

| | | | | | |
|---|---|--|----|----|-----------|
| | <p>emisiilor de gaze cu efect de seră. Vor fi modernizate cu prioritate străzile care vor fi deservite de transportul public de călători.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public</u> • BUGET (EUR): 5.000.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P. 4⁸ Buget Local | | | | |
| 1.5. MODERNIZAREA REȚELEI STRADALE DIN ZONELE CU FUNCȚIUNI COMPLEXE ALE ARIEI DE INTERVENȚIE | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță. Modernizarea rețelei de străzi orășenești din zonele cu funcțiuni complexe contribuie creșterea capacității de transport din aceste zone. • BUGET (EUR): 3.000.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Alte surse de finanțare | | | DA | 2024-2030 |
| 1.6. DEZVOLTAREA ȘI AMENAJAREA SPAȚIILOR DE PARCARE | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Prin acest proiect se propune amenajarea unor spații de parcare ce va conduce la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație, la descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise care afectează circulația pietonilor, bicicliștilor, respectiv a transportului public local. • BUGET (EUR): 100.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P4; P7; Fonduri guvernamentale; Buget Local | | | DA | 2026-2027 |
| 1.7. DEZVOLTAREA UNUI SISTEM EFICIENT DE SEMNALIZARE RUTIERĂ ȘI STRADALĂ A ORAȘULUI | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun, respectiv pentru transportul nemotorizat, în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii. • BUGET (EUR): 1.000.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Fonduri guvernamentale; Buget Local; Alte surse de finanțare | | DA | DA | 2024-2025 |

⁸ Sunt eligibile doar intervențiile care au în vedere îmbunătățirea parametrilor tehnic și funcționali ai drumurilor/străzilor care au în vedere introducerea/reconfigurarea unei piste de biciclete, a unei linii de tramvai/ troleibuz, a unei benzi de circulație destinată exclusiv autobuzelor/transportului public, introducerea sau lărgirea semnificativă a trotuarelor pentru încurajarea mersului pe jos

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA |
|---------------------|---|---|-------|----|---|-----------|
| | | | A | B | C | |
| 2. Transport public | Eficiență economică, Mediu, Accesibilitate, Siguranță și securitate, Calitatea vieții | 2.1. EXTINDEREA SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Proiectul propune dezvoltarea sistemului de transport public local de călători înființat în perioada de programare anterioară, care să faciliteze accesul tuturor cetățenilor orașului la servicii publice de calitate. Proiectul propune achiziția a minim 1 microbuz electric, dezvoltarea infrastructurii specifice (stații de transport în comun, stații de încărcare electrică), sistem de ticketing și de informare, precum și construcția și dotarea unei autobaze. Sistemul de transport public local și introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea cererii de deplasare cu mijloace de transport motorizate, precum și la reducerea impactului asupra mediului, dar totodată, prin modernizarea parcului de vehicule va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Delegarea gestiunii sistemului de transport trebuie să fie realizată în conformitate cu regulamentele europene și legislația națională. BUGET (EUR): 1.000.000,00 SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P. 4 | | DA | | 2026-2028 |
| | | 2.2. REALIZAREA UNEI AUTOBAZE ȘI AMENAJAREA/ MODERNIZAREA STAȚIILOR DE TRANSPORT PUBLIC | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (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. Amenajarea și dotarea stațiilor de transport public se va face în conformitate cu cerințele specifice și a normative tehnice care reglementează modul în care se asigură condițiile de siguranță și accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă. BUGET (EUR): 400.000,00 SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 AP. 4; Buget local | | DA | | 2028-2030 |
| | | 2.3. ACHIZIȚIONAREA ȘI INSTALAREA STAȚIILOR DE REÎNCĂRCARE A AUTOBUZELOR/MICROBUZELOR ELECTRICE | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Proiectul, achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice contribuie la atingerea obiectivului principal de mediu. Stațiile pentru încărcarea autobuzelor electrice pot fi echipate cu sisteme de încărcare rapidă pe timpul zilei-construite pentru deservirea zilnică a | | DA | | 2026-2027 |

| | | | | | |
|--|---|----|----|--|-----------|
| | <p>autobuzelor la capete de linie și stație cu sistem de încărcare lentă pe timpul nopții-construite în autobaza în care se vor realiza și lucrări de întreținere.</p> <ul style="list-style-type: none"> • BUGET (EUR): 400,000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P. 4; Buget Local; Alte surse de finanțare | | | | |
| 2.4. REALIZARE STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU EXTINDEREA ȘI EFICIENTIZAREA SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Realizarea studiului care să fundamenteze oportunitatea dezvoltării sistemului de transport public de transport public (trasee noi, program de circulație, adaptarea capacității mijloacelor de transport la nivelul cererii, analiza tehnic-economică etc.) astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru utilizatori și eficientizarea serviciului. • BUGET (EUR): 25.000 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local | | DA | | 2024 |
| 2.5. ÎNFIINȚAREA UNOR NOI TRASEE DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL CU IMPACT ASUPRA UNUI NUMĂR CÂT MAI MARE DE LOCUITORI, ASTFEL ÎNCÂT ACEȘTIA SĂ OPEZE PENTRU TRANSPORTUL ÎN COMUN ÎN DETRIMENTUL UTILIZĂRII AUTOVEHICULELOR PROPRII | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Înființarea unor noi trasee de transport publice locale în orașul Rovinari, care să conecteze principalele destinații de interes pentru comunitatea locală, cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii. • BUGET (EUR): 50.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Granturi SEE | DA | | | 2024-2025 |
| 2.6. ORGANIZAREA UNOR CAMPANII DE INFORMARE PUBLICĂ CU PRIVIRE LA UTILIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Această intervenție are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în detrimentul transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor, constituindu-se în sesiuni de educare și informare. • BUGET (EUR): 20.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Granturi SEE | DA | | | 2024-2025 |

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA |
|-----------------------|---|---|-------|----|----|-----------|
| | | | A | B | c | |
| 3. Transport de marfă | Eficiență economică, Protejarea mediului, Siguranță | 3.1. REORGANIZAREA TRASEELOR PENTRU ACCESUL VEHICULELOR CU MASA TOTALĂ MAXIMĂ AUTORIZATĂ MAI MARE DE 3,5 TONE | DA | | | 2024-2025 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Prin această intervenție, de reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație). Implementarea intervenției va presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. • BUGET (EUR): 100.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Alte surse de finanțare | | | | |
| | | 3.2. REGLEMENTAREA PARCĂRII VEHICULELOR COMERCIALE, ASTFEL ÎNCÂT SĂ NU CONDUCĂ LA PARCĂRI ÎN LUNGUL STRĂZILOR ȘI AGLOMERAREA ZONELOR DE LOCUINȚE | DA | DA | DA | 2024-2025 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație). Implementarea intervenției va presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. • BUGET (EUR): 50.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local | | | | |

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA |
|--|--|---|-------|-----------|----|-----------|
| | | | A | B | c | |
| 4. Mijloace alternative de mobilitate | Mediu, Accesibilitate, Siguranță și securitate, Calitatea vieții | 4.1. CREȘTEREA MOBILITĂȚII ÎN ORAȘUL ROVINARI PRIN DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII PENTRU BICICLETE ȘI PIETONI | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Proiectul vizează modernizarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale ale localităților (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc) și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale. În același timp, proiectul propune dezvoltarea rețelei de piste de biciclete de-a lungul acelorași trasee pietonale. BUGET (EUR): 4.500.000 SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P. 4.; Buget Local; Alte surse de finanțare | | DA | DA | 2026-2027 |
| | | 4.2. AMENAJAREA UNUI PARC TEMATIC PENTRU CREȘTEREA CONȘTIENȚĂRII ȘI PROMOVĂRII BENEFICIILOR UTILIZĂRII BICICLETELOR; | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Amenajarea unui parc tematic pentru educarea cicliștilor are ca obiectiv principal educarea tinerilor în scopul utilizării bicicletei în condiții de siguranță și securitate. BUGET (EUR): 100.000,00 SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P. 7; Fonduri guvernamentale; Buget Local | | | DA | 2026-2027 |
| | | 4.3. ORGANIZAREA UNOR CAMPANII DE INFORMARE PUBLICĂ CU PRIVIRE LA UTILIZAREA TRANSPORTULUI NEMOTORIZAT | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Această intervenție are ca obiectiv atât conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului nemotorizat, cât și promovarea investițiilor realizate (infrastructura pietonală, dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor). Campaniile se vor organiza prin intermediul unor sesiuni de educare și informare și se vor adresa tuturor categoriilor de persoane, dar în special tinerilor. BUGET (EUR): 20.000,00 SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Granturi SEE | DA | | | 2024-2025 | | |
| 4.4. DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII NECESARE UTILIZĂRII AUTOVEHICULELOR ELECTRICE ȘI ELECTRICE HIBRIDE | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: În vederea facilitării creșterii gradului de adoptare și utilizare a mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor sau schimbul acestora, după caz. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și | | DA | | 2026-2027 | | |

| | | | | | |
|---|---|--|----|----|-----------|
| | <p>instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • BUGET (EUR): 200.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 AP. 4; Buget Local | | | | |
| 4.5. PLAN LOCAL DE ACȚIUNE PENTRU ÎNCURAJAREA UTILIZĂRII VEHICULELOR ELECTRICE, INCLUSIV PENTRU COMPANIILE PRIVATE | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Prin acest proiect se va elabora și implementa la nivelul orașului Rovinari a unui Plan local de acțiune prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zonele funcționale, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private. • BUGET (EUR): 15.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Granturi SEE | | DA | | 2024-2025 |
| 4.6. ACCESIBILIZAREA SPAȚIILOR PUBLICE PENTRU PERSOANE CU DIZABILITĂȚI | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități vizează amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv a persoanelor cu nevoi speciale. În acest scop se propune montarea unor sisteme de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens, montarea unor rampe de acces în zonele de interes și amenajarea unor spații publice destinate persoanelor cu dizabilități. • BUGET (EUR): 100.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 AP. 4; Buget Local; Alte surse de finanțare | | DA | | 2023-2025 |
| 4.7. ILUMINAREA TRECEȘILOR DE PIETONI NESEMAFORIZATE DIN ORAȘUL ROVINARI | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Din dorința de a crește siguranța tuturor participanților la trafic, dar și pentru îmbunătățirea eficienței energetice, primăria Rovinari își propune să implementeze un proiect de modernizare și supra-iluminare a treceșilor de pietoni din oraș. Această măsură contribuie la atingerea obiectivelor de creștere a nivelului de siguranță pentru pietoni, în conformitatea cu Strategia Națională de Siguranță Rutieră (2022-2030). • BUGET (EUR): 50.000 • SURSE DE FINANȚARE: Programul Operațional Transport; Alte surse de finanțare | | DA | DA | 2024-2025 |

| | | | | | | |
|--|--|---|----|----|----|-----------|
| | | 4.8. CREAREA UNEI REȚELE COERENTE DE PISTE DE BICICLETE, ILUMINATE CORESPUNZĂTOR, CARE SĂ CONECTEZE PRINCIPALELE ZONE DE INTERES | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Această intervenție are ca obiectiv creșterea siguranței și confortabilității transportului și încurajarea persoanelor care doresc să utilizeze acest mijloc de transport nemotorizat. BUGET (EUR): 1 mil. SURSE DE FINANȚARE: PNRR; Buget Local | DA | DA | DA | 2026-2027 |
| | | 4.9. DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII PIETONALE ȘI AMENAJAREA UNEI PISTE PENTRU BICICLETE ÎN ZONA ROȘIA JIU | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Proiectul propune dezvoltarea infrastructurii pentru pietoni și amenajarea unei piste pentru bicicliști care să conecteze punctele importante din oraș cu zona Roșia Jiu. BUGET (EUR): 300.000 SURSE DE FINANȚARE: PNRR; Buget Local | | DA | DA | 2026-2027 |

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA |
|----------------------------|---|--|-------|----|---|-----------|
| | | | A | B | C | |
| 5. Managementul traficului | Eficiență economică, Mediu, Siguranță și securitate | 5.1. IMPLEMENTAREA UNUI SISTEM DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Implementarea unui sistem de management al traficului contribuie la fluidizarea traficului existent în prezent la nivelul ariei de intervenție, la creșterea gradului de siguranță și la reducerea emisiilor poluante și de CO₂ (amenajare/reamenajare intersecției, sisteme de semnalizare, reglementare și control a circulației rutiere, amenajarea de noi treceri de pietoni cu semnal controlat). Măsura va include și reglementarea necesară privind reorganizarea circulației în situația implementării, unei zone amenajate cu prioritate pentru pietoni, care presupune interzicerea circulației rutiere. BUGET (EUR): 4.000.000,00 SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P. 4, Buget Local | | DA | | 2026-2027 |
| | | 5.2. ACTUALIZAREA POLITICII DE PARCARE DE LA NIVELUL ORAȘULUI ROVINARI | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> SCURTĂ DESCRIERE: Actualizarea politicii de parcare care să urmărească descurajarea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcarile publice. Politica de parcare reprezintă principalul instrument de planificare strategică în domeniul reglementării parcarilor în mediul urban. | | DA | | 2024-2025 |

| | | | | | |
|--|--|--|--|----|-----------|
| | <ul style="list-style-type: none"> • BUGET (EUR): 10.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local | | | | |
| 5.3. DEZVOLTAREA ȘI AMENAJAREA SPAȚIILOR DE PARCARE | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Prin acest proiect se propune amenajarea unor spații de parcare ce va conduce la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație, a parcărilor de reședință la descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise care afectează circulația pietonilor, bicicliștilor, respectiv a transportului public local. • BUGET (EUR): 5.500.000 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P.4; Fonduri guvernamentale; Buget Local | | | DA | 2026-2027 |
| 5.4. INSTALAREA SISTEMELOR DE CALMARE A TRAFICULUI ÎN ANUMITE ZONE | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Această măsură contribuie la reducerea numărului de parcări neregulate care împiedică utilizarea transportului nemotorizat la nivelul zonelor de interes, în acest mod se contribuie totodată la creșterea gradului de siguranță la nivelul pietonilor și bicicliștilor. Prin urmare această măsură încurajează persoanele care doresc să utilizeze mijloace de transport nemotorizate. • BUGET (EUR): 100.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 AP. 4; Alte surse de finanțare | | | DA | 2028-2030 |
| 5.5. ELABORARE STUDIU DE TRAFIC PENTRU FUNDAMENTAREA PROIECTELOR DE MOBILITATE FINANȚABILE PRIN FONDURI NERAMBURSABILE AFERENTE PERIOADEI DE PROGRAMARE 2021-2027 | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Elaborarea unui studiu de trafic, care să fundamenteze organizarea circulației, în vederea reducerii traficului și a efectelor externe generate de acesta. Din punct de vedere al emisiilor poluante, emisii de CO₂, impactul soluțiilor propuse va fi stimulat cu ajutorul unui model de transport calibrat și validat pe baza măsurătorilor de trafic pe direcții de mers realizate în arealul de studiu. • BUGET (EUR): 30.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local | | | DA | 2024 |
| 5.6. ELABORAREA ȘI IMPLEMENTAREA UNOR REGLEMENTĂRI PRIVIND PROGRAMUL DE REALIZARE A SERVICIILOR DE UTILITĂȚI PUBLICE (MĂTURAT, SPĂLAT STRADAL ETC) | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal etc) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim. • BUGET (EUR): 10.000,00 | | | DA | 2024-2025 |

| | | | | | |
|--|---|----|----|----|-----------|
| | <ul style="list-style-type: none"> • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local | | | | |
| 5.7. ORGANIZAREA UNOR CAMPANII DE EDUCAȚIE RUTIERĂ ÎN RÂNDUL TINERILOR | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile. • BUGET (EUR): 5.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Granturi SEE | DA | | | 2024-2025 |
| 5.8. ORGANIZARE DE CAMPANII DE PROMOVARE A RESPECTĂRII REGULILOR DE CIRCULAȚIE ȘI A LOCURILOR SPECIALE PENTRU PARCARE ÎN RÂNDUL TUTUROR PARTICIPANȚILOR LA TRAFIC | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic, în cadrul școlilor, spațiilor publice, inclusiv realizarea unor afișe cu principalele reguli de circulație care au ca rezultat creșterea gradului de siguranță a circulației. • BUGET (EUR): 10.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local; Granturi SEE | | DA | | 2024-2025 |
| 5.9. REMODELAREA ZONEI CENTRALE A ORAȘULUI ROVINARI | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Această intervenție vizează amenajarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege principalele obiective din zona centrală, plantarea de arbori și arbuști cu rol de reducere a emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier asupra mediului. • BUGET (EUR): 100.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P.4; Buget Local | | | DA | 2024-2025 |

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA |
|--|--|---|-------|---|----|-----------|
| | | | A | B | c | |
| 6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate | Mediu, Accesibilitate, Siguranță și securitate | 6.1. CREȘTEREA ACCESIBILITĂȚII ÎN ZONELE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE PRIN CREAREA DE NOI TRASEE DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL | | | DA | 2026-2027 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Principalul obiectiv al acestui proiect este înființarea unor trasee dedicate circulației mijloacelor de transport în comun care să lege obiectivele principale ale orașului (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc), fapt ce duce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. • BUGET (EUR): 400.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P.4; Buget Local | | | | |
| | | 6.2. CREAREA UNEI NOI ZONE PIETONALE ÎN ZONA CANAL ROȘIA-PRUNDUREL | | | DA | 2026-2027 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Proiectul presupune regenerarea zonei Roșia-Prundurel prin crearea unei noi zone pietonale. Principalele intervenții vizate urmăresc construirea unui traseu de promenadă dotat cu mobilier urban, sisteme de iluminat eficiente, conectivitate WiFi. Mai sunt vizate crearea de spații verzi, de agrement, locuri de joacă pentru copii, piste de biciclete, teren de sport etc. • BUGET (EUR): 2.500.000 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P.4; P7; Buget Local | | | | |

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA |
|---|--|---|-------|----|---|-----------|
| | | | A | B | c | |
| 7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare | Eficiență economică, Mediu, Accesibilitate | 7.1. TRANSFORMAREA STRĂZILOR DIN ZONA CU CIRCULAȚIE PIETONALĂ INTENSĂ ÎN TRASEE MAI PRIETENOASE FAȚĂ DE PIETONI | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale. • BUGET (EUR): 200.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: POR SV 2021-2027 P.4; Buget Local | | DA | | 2024-2025 |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|----|-------|
| | | 7.2. CONSTRUIREA UNEI PARCĂRI DE TIP „PARK&RIDE” ÎN ZONA GĂRII | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Construirea unei parcări de tip „Park&Ride” în zona gării va contribui la scăderea gazelor cu efect de seră generate de călătoriile din interiorul orașului. Parcarea va avea conexiune imediată cu sistemul de transport public local. Scopul acestei parcări este de a stimula șoferii cartierelor limitrofe ale orașului sau a vizitatorilor externi să lase mașina la periferia orașului și a folosi transportul public în limitele orașului. • BUGET (EUR): 1.500.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Fonduri guvernamentale; Buget Local | | | DA | 2030+ |

| TEMATICĂ | OS | INTERVENȚIE | SCARĂ | | | PERIOADA |
|----------------------------------|-------------------------------------|--|-------|----|---|-----------|
| | | | A | B | C | |
| 8. Aspecte instituționale | Eficiență economică, Accesibilitate | 8.1. DEZVOLTAREA UNEI STRUCTURI INTERNE AVÂND RESPONSABILITĂȚI DE MONITORIZARE A IMPLEMENTĂRII PMUD ROVINARI | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • SCURTĂ DESCRIERE: Prin această intervenție se propune dezvoltarea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, astfel structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare. • BUGET (EUR): 55.000,00 • SURSE DE FINANȚARE: Buget Local | | DA | | 2024-2025 |

5.3. Metodologia de selectare a proiectelor

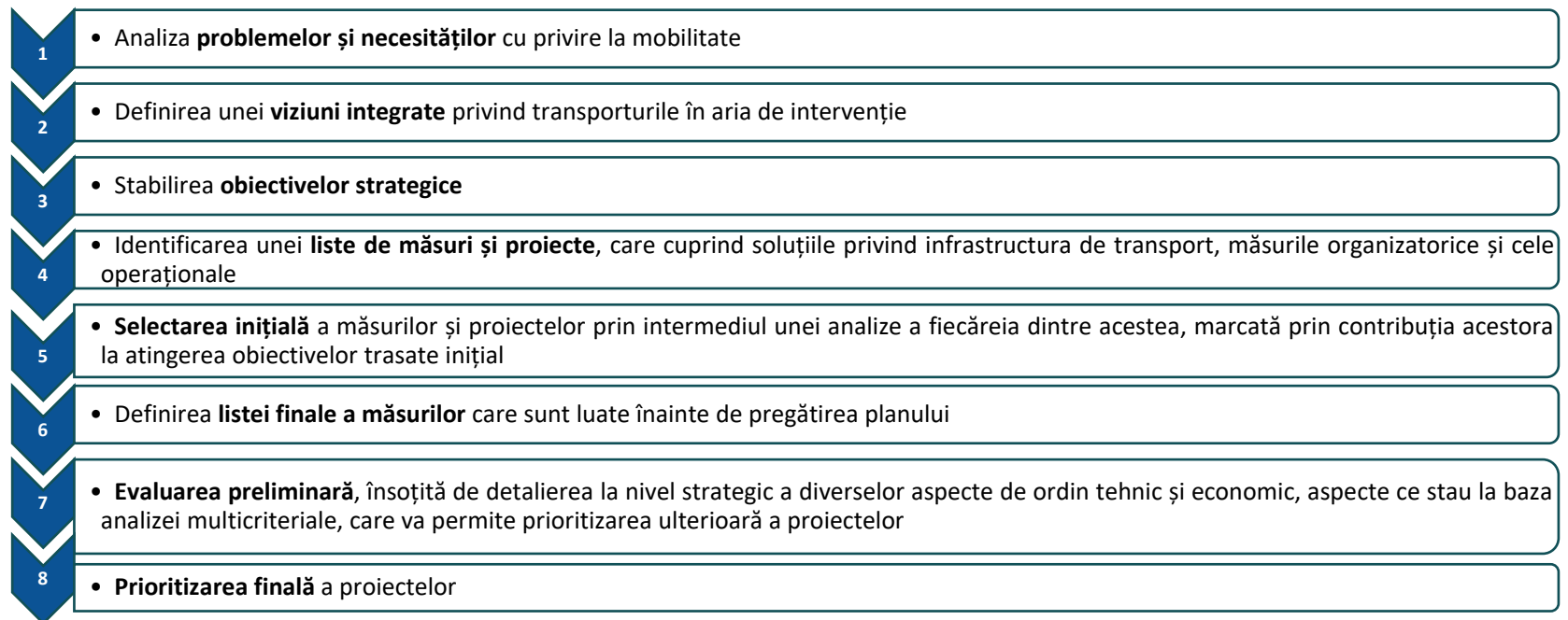
PMUD Rovinari va asigura punerea în aplicare a principiilor europene de planificare în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă, prin intermediul unui pachet integrat de măsuri și proiecte adaptate specificului ariei de intervenție.

Cadrul metodologic de selectare a proiectelor se bazează pe o analiză a celor 5 criterii prezentate anterior (eficiență economică, impactul asupra mediului, accesibilitatea, siguranța și calitatea

vieții), fiecareia dintre acestea fiindu-le atribuite o serie de criterii relevante.

Procesul de selectare a proiectelor are în vedere într-o primă fază elaborarea unei liste de măsuri și proiecte care să contribuie la atingerea obiectivelor stabilite în prezentul document strategic. În plus, vor fi identificate o serie de proiecte individuale care pot contribui la atingerea obiectivelor strategice.

Metodologia de selectare a proiectelor include următoarele etape:



Domeniul de aplicare și conținutul planului de mobilitate depinde de tipul zonei funcționale, investițiile fiind concentrate pe specificul și nevoile identificate pe plan local. Ghidul JASPERS de realizare a planurilor de mobilitate durabilă, realizat pentru Autoritățile Contractante din România, propune o categorizare a orașelor în funcție de numărul de locuitori, transportul public, precum și trama stradală, pentru elaborarea analizelor funcționale:

| Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 |
|---|--|---|
| Populație > 100.000 locuitori | Populație 40.000 - 100.000 locuitori | Populație < 40.000 locuitori |
| Transport public Rețea complexă cu trasee care se intersectează și mai multe moduri de transport (tramvai, autobuz, troleibuz, maxi-taxi) | Transport public Rețea moderată de servicii de transport public care pot include mai multe moduri de transport și unele oportunități de schimb | Transport public Foarte puține rute de transport public, sau absența acestor servicii |
| Trama stradală Rețea densă de drumuri cu o zonă urbană mare, numeroase opțiuni de rutare pentru mai multe călătorii, precum și congestionarea traficului care apare în perioadele tipice din zi | Trama stradală Centru urban Compact alimentat de un număr definit de drumuri, și cu diferite opțiuni de rutare pentru traficul în/prin zona urbană | Trama stradală Rețeaua de drumuri simplă, cuprinzând un număr mic de drumuri principale care trec prin zonă, și cu posibilități limitate de a alege căi alternative |
| Procedură evaluare proiecte | | |
| Screening, listarea scurtă și Evaluare preliminară | Screening și evaluare preliminară | Screening și evaluare preliminară |
| În mod curent se așteaptă 3 scenarii finale diferite pentru a fi evaluate în momentul finalizării PMUD | În mod curent se așteaptă un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat în momentul finalizării PMUD | În mod curent se așteaptă un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat în momentul finalizării PMUD |

Sursa: Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă - Ghid orientativ pentru Autoritățile Contractante din România

Astfel, conform datelor cu privire la populația totală, precum și a topologiei sistemului de transport din aria de intervenție, orașul Rovinari se încadrează în categoria așezărilor urbane de nivel 3.

Prioritizarea intervențiilor propuse

Pe baza problemelor identificate în urma analizei situației actuale de la nivelul orașului Rovinari s-a realizat o listă lungă de proiecte, listă care conține 30 de intervenții, distribuite pe planuri sectoriale. Majoritatea proiectelor vizează partea de infrastructură, dar se regăsesc și o serie de proiecte organizaționale și operaționale.

Având în vedere aceste aspecte, analiza multicriterială este esențială pentru evaluarea listei finale de proiecte și identificarea soluției optime pe diverse orizonturi de timp. Scopul acesteia este

ierarhizarea proiectelor pe baza încadrării acestora pe niveluri de prioritate și integrarea acestora în scenarii de mobilitate care să susțină planul de acțiuni previzionat.

Criteriile au fost selectate astfel încât să acopere toate obiectivele strategice ale planului de mobilitate urbană durabilă, mizând în special pe reducerea emisiilor de CO₂. Așadar, în elaborarea analizei multicriteriale a fost stabilit un număr de 7 criterii, cu indicatorii aferenți, după cum urmează:

| Criteriu | % obiectiv | Nr. crt. | Indicatori de evaluare | Metodă de calcul al indicatorilor | % criteriu |
|--|---------------|-------------|---|---|---------------|
| ACCESIBILITATE <i>Asigurarea accesului tuturor cetățenilor către opțiuni de transport care facilitează accesul la destinații și servicii esențiale</i> | 20% | C1 | Distanța față de obiectivele de interes local | Indicator evaluat pe baza calculului distanței medii parcursă de populație utilizând mijloace de transport nemotorizate față de obiectivele de interes local (școli, spital, primărie). | 20% |
| ECONOMIE <i>Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și bunuri</i> | 10% | C2 | Nr. mediu călătorii | Indicator evaluat pe baza reducerii numărului mediu de călătorii la nivel de zonă de trafic | 10% |
| SIGURANȚĂ <i>Îmbunătățirea siguranței și securității transporturilor</i> | 20% | C3 | Intensitatea traficului | Indicator evaluat pe baza reducerii intensității traficului | 10% |
| | | C4 | Număr accidente | Indicator evaluat pe baza reducerii numărului de accidente | 10% |
| MEDIU | 30% | C5 | Emisii CO ₂ echivalent | Indicator evaluat pe baza reducerii prestației totale pentru diverse categorii de vehicule, a | 15% |

| | | | | | |
|---|------------|-----------|--|---|------------|
| <i>Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie</i> | | | vitezelor de deplasare specifice și a curbelor de consumuri energetice | | |
| | C6 | Zgomot | Indicator evaluat pe baza reducerii mărimii fluxurilor de trafic pentru diverse categorii de vehicule și a vitezelor de deplasare specifice la nivel dezagregat de rețea | 15% | |
| CALITATEA VIETII | | | | | |
| <i>Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general</i> | 20% | C7 | % persoanelor care utilizează transportul nemotorizat | Indicator evaluat pe baza creșterii ponderii persoanelor care utilizează transportul nemotorizat (mers pe jos, bicicleta) | 20% |

Evaluarea măsurii în care PMUD respectă obiectivele strategice

Fiecărui obiectiv strategic și criteriu de evaluare i-a fost atribuită o pondere dintr-un total de 100%, în funcție de gradul de importanță pe care îl are la îndeplinirea obiectivului general al PMUD. În procesul de stabilire a importanței fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin implementarea planului se urmărește orientarea către o mobilitate durabilă.

Pentru a putea ierarhiza proiectele în funcție de cele șapte criterii, s-a acordat un punctaj pe o scală de la 0 la 5 în funcție de gradul de importanță și măsura în care contribuie fiecare proiect la îndeplinirea obiectivelor strategice, prin urmare la obiectivul general al planului (0 reprezentând deloc și 5 foarte mult).

Pentru calcularea scorului mediu s-a luat în considerare atât punctajul acordat pentru fiecare criteriu (0-5), cât și importanța

fiecărui criteriu (% din total) pe care o are la nivel de obiective strategice. Prin aplicarea acestei metodologii scorul maxim pe care îl poate avea un proiect este 5, iar scorul minim este 0.

Totodată pentru definitivarea listei finale a intervențiilor propuse, se va ține cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul arealului de intervenție, luând în considerare:

- Fonduri UE-POR 2021-2027, PNRR;
- Bugetul orașului Rovinari;
- Împrumuturile de la instituțiile financiare internaționale (IF)-disponibilitatea de creditare în perioada 2023-2030 pentru susținerea implementării PMUD Rovinari.

Posibile riscuri identificate în implementarea măsurilor propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă:

- **Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene)**

Proiectele/măsurile propuse prin planul de acțiune, având ca scop reducerea emisiilor de dioxid de carbon și eligibile pentru a obține finanțare nerambursabilă, reprezintă proiecte de bază pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obținerii finanțării pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilității. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de apariție se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară a orașului Rovinari în accesarea finanțărilor din fonduri europene, în exercițiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor care justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare, precum și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor finale de finanțare.

- **Valori neconforme ale costurilor de implementare**

PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al măsurilor și proiectelor este adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de apariție redusă. Strategia de răspuns constă în documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu există studii tehnico- economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent.

- **Reticența cetățenilor față de măsurile propuse**

Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesară, deoarece obținerea rezultatelor așteptate este condiționată inclusiv de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticența cetățenilor față de acțiuni care vor conduce la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezintă un risc în faza de implementare a PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de apariție este scăzută. Strategia de minimizare a riscului constă în consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului și informarea cetățenilor asupra obiectivelor și efectelor PMUD printr-o campanie constantă de informare și conștientizare asupra mobilității durabile.

- **Nerespectarea graficului de timp prevăzut**

Întârzierea în implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor așteptate, mai ales în cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte măsuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de apariție este considerată, de asemenea, medie. Strategia de răspuns pentru minimizarea acestui risc constă în realizarea unui plan de implementare care să asigure o integrare armonizată a proiectelor, din punct de vedere al planificării temporare, urmată de evaluarea și monitorizarea continuă a implementării PMUD.

Matricea de prioritizare a proiectelor

| Denumire intervenție | C1 20% | C2 10% | C3 10% | C4 10% | C5 15% | C6 15% | C7 20% | Scor mediu | Tip proiect |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|----------------|
| 1.1. Centura ocolitoare Rovinari | 5 | 4 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3,9 | Infrastructură |
| 1.2. Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare | 2 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 0 | 1,8 | Operațional |
| 1.3. Plantarea de perdele vegetale - verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier | 0 | 3 | 0 | 5 | 4 | 5 | 3 | 2,8 | Infrastructură |
| 1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orașenești în orașul Rovinari, județul Gorj | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,0 | Infrastructură |
| 1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție | 4 | 3 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1,8 | Infrastructură |
| 1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare | 3 | 2 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1,4 | Infrastructură |
| 1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului | 3 | 1 | 4 | 4 | 0 | 2 | 4 | 2,6 | Infrastructură |
| 2.1. Extinderea sistemului de transport public local de călători | | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4,5 | Infrastructură |
| 2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public aferente noilor trasee | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 3 | 4,1 | Infrastructură |
| 2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice | 5 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 5 | 4,2 | Infrastructură |
| 2.4. Realizare studiu de oportunitate pentru extinderea și eficientizarea sistemului de transport public local de călători | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 2,1 | Operațional |
| 2.5. Înființarea unor noi trasee de transport public local cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii | 5 | 4 | 5 | 4 | 3 | 2 | 5 | 4,1 | Operațional |
| 2.6. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 1 | 5 | 3,5 | Operațional |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|----------------|
| 3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 | 0 | 0 | 1,6 | Infrastructură |
| 3.2. Reglementarea parcurii vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcuri în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1,9 | Infrastructură |
| 4.1. Creșterea mobilității în orașul Rovinari prin dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4,7 | Infrastructură |
| 4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru creșterea conștientizării și promovării beneficiilor utilizării bicicletelor | 3 | 2 | 2 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3,2 | Infrastructură |
| 4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4,2 | Organizațional |
| 4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride | 1 | 1 | 2 | 2 | 5 | 4 | 2 | 2,5 | Infrastructură |
| 4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 3 | 0 | 1,8 | Operațional |
| 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități (rute speciale pentru nevăzători) | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 5 | 3,5 | Infrastructură |
| 4.7. Iluminarea trecerilor de pietoni nesemaforizate din orașul Rovinari | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 5 | 4,4 | Infrastructură |
| 4.8. Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes | 4 | 4 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4,5 | Infrastructură |
| 4.9. Dezvoltarea infrastructurii pietonale și amenajarea unei piste pentru biciclete în zona Roșia Jiu | 3 | 4 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4,3 | Infrastructură |
| 5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului | 5 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 3 | 3,8 | Operațional |
| 5.2. Actualizarea politicii de parcare de la nivelul orașului Rovinari | 3 | 1 | 2 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1,4 | Operațional |
| 5.3. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2,8 | Infrastructură |
| 5.4. Instalarea sistemelor de calmare a traficului în anumite zone | 3 | 3 | 5 | 4 | 3 | 2 | 0 | 2,6 | Infrastructură |
| 5.5. Elaborare studiu de trafic pentru fundamentarea proiectelor de mobilitate finanțabile prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2,0 | Operațional |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|----------------|
| 5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc) | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 3 | 1,2 | Organizațional |
| 5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor | 1 | 2 | 3 | 5 | 3 | 1 | 3 | 2,4 | Organizațional |
| 5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic | 1 | 1 | 3 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1,3 | Organizațional |
| 5.9. Remodelarea zonei centrale a orașului Rovinari | 2 | 2 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3,2 | Infrastructură |
| 6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea de noi trasee de transport public local | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4,0 | Operațional |
| 6.2. Crearea unei noi zone pietonale în zona canal Roșia-Prundurel | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4,3 | Infrastructură |
| 7.1. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni | 4 | 4 | 5 | 3 | 5 | 3 | 5 | 4,2 | Infrastructură |
| 7.2. Construirea unei parări de tip „Park&Ride” în zona Gării | 5 | 5 | 4 | 5 | 2 | 3 | 5 | 4,2 | Infrastructură |
| 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Rovinari | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | 2,8 | Organizațional |

6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Pentru a putea răspunde obiectivelor strategice propuse în cadrul PMUD Rovinari, direcțiile de acțiune și măsurile de intervenție au fost identificate și stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană locală. În urma analizei situației actuale la nivelul orașului Rovinari s-a identificat un număr de 38 intervenții care sunt centralizate în **Subcap. 5.2. - Lista completă a intervențiilor propuse.**

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Lista intervențiilor necesare s-a concretizat în urma parcurgerii etapelor de definire a obiectivelor strategice, de analiză a situației existente și de definire a obiectivelor operaționale. Această procedură asigură faptul că există o conexiune clară și observabilă între obiectivele generale, problemele identificate, obiectivele operaționale corespondente, precum și intervențiile în sine. Totodată această abordare asigură și faptul că intervențiile se adresează unor probleme reale, legate de transport.

La nivelul arealului de intervenție principalele disfuncționalități identificate în urma analizei problemelor existente și a situației actuale vizează:

- deficiențele existente la nivelul transportului nemotorizat (mobilitate pietonală și velo);
- dezvoltarea sistemului de transport public local în orașul Rovinari;
- efectele negative generate de vehiculele de marfă care utilizează rețeaua stradală;
- accesibilitate redusă a zonelor periferice către zona centrală, indusă de constrângerile induse rețelei stradale.

Fiecare propunere conține o scurtă descriere, încadrarea pe tematici și obiective strategice, perioada de implementare, bugetul estimat și sursa de finanțare. La subcapitolul de încadrare pe nivele teritoriale, intervențiile care vizează mai multe niveluri teritoriale au fost incluse în toate nivelurile în care apare.

TRANSPORT NEMOTORIZAT

Analiza condițiilor existente și viitoare au evidențiat o serie de deficiențe în ceea ce privește mobilitatea pietonală și cea de tip velo. Reabilitarea și extinderea infrastructurii dedicate deplasărilor nemotorizate, care să asigure condiții de siguranță și accesibilitate tuturor pietonilor și bicicliștilor din aria de intervenție este de asemenea direcția de acțiune esențială pentru schimbarea comportamentului de călătorie al locuitorilor. Se încurajează în acest fel deplasările în condiții de siguranță, mersul pe jos și cu bicicleta, acestea fiind cele mai accesibile sisteme de deplasare din punct de vedere financiar, existând posibilitatea de a asigura legătura cu celelalte moduri de transport.

În acest scop sunt necesare intervenții și măsuri privind amenajarea/ modernizarea unor trasee pietonale pentru a crește confortul deplasărilor pietonale și dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor (bike-sharing) pentru a facilita deplasarea cu ajutorul transportului cu bicicleta la nivelul locuitorilor.

Prin dezvoltarea infrastructurii dedicate bicicliștilor, respectiv pietonilor se urmărește creșterea gradului de deplasare utilizând mijloace de transport nemotorizat, a reducerii traficului auto, îmbunătățind calitatea aerului și implicit a calității vieții locuitorilor din orașul Rovinari.

Implementarea de instrumente care privesc managementul mobilității și controlul accesului asigură posibilitatea de planificare și optimizare a călătoriilor, cu impact asupra eficientizării deplasării. Introducerea unui sistem inteligent de management al traficului și mobilității va trebui să urmeze o direcție de acțiune amplă de introducere a ierarhiei rețelei rutiere pe niveluri de importanță.

Alte investiții ce contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ se referă la activități de plantare de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier.

TRANSPORT MOTORIZAT

Una din direcțiile cheie de acțiune a PMUD Rovinari este dezvoltarea unui sistem de transport public local într-un sistem multimodal eficient și sigur de transport public, care să fie accesibil tuturor cetățenilor din aria de intervenție. Prin dezvoltarea serviciului de transport public se promovează o alternativă viabilă la transportul motorizat individual și mai ales se asigură accesul întregii comunități locale la un sistem de transport modern, cu rolul de a conecta principalele puncte de interes (locuri de muncă, spații comerciale, administrativ etc.).

În acest scop măsurile necesare vizează achiziționarea de microbuze/autobuze electrice, construirea de noi stații de transport public sau modernizarea celor existente, construirea unei autobaze, inclusiv infrastructura aferentă și achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice. Totodată sunt necesare o serie de intervenții privind modernizarea și reabilitarea unor sectoare de drum, care să eficientizeze inclusiv potențialele trasee de transport public local, dar și acțiuni de creare de noi spații de parcare, sau dezvoltarea infrastructurii de mobilitate electrică.

Lista proiectelor pentru INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT, ierarhizate pe baza importanței criteriilor analizate

| Tematică de mobilitate | Denumire intervenție | Scor mediu |
|---------------------------------------|--|------------|
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.1. Creșterea mobilității în orașul Rovinari prin dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni | 4,7 |
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.8. Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes | 4,5 |
| Transport public | 2.1. Extinderea sistemului de transport public local de călători | 4,5 |
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.7. Iluminarea trecerilor de pietoni nesemaforizate din orașul Rovinari | 4,4 |
| Managementul traficului | 4.9. Dezvoltarea infrastructurii pietonale și amenajarea unei piste pentru biciclete în zona Roșia Jiu | 4,3 |
| Zone cu nivel ridicat de complexitate | 6.2. Crearea unei noi zone pietonale în zona canal Roșia-Prundurel | 4,3 |

| | | |
|--|--|-----|
| Transport public | 2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice | 4,2 |
| Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare | 7.1. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni | 4,2 |
| Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare | 7.2. Construirea unei parcuri de tip „Park&Ride” în zona Gării | 4,2 |
| Transport public | 2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public aferente noilor trasee | 4,1 |
| Intervenții majore asupra rețelei stradale | 1.1. Centura ocolitoare Rovinari | 3,9 |
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități (rute speciale pentru nevăzători) | 3,5 |
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru creșterea conștientizării și promovării beneficiilor utilizării bicicletelor | 3,2 |
| Managementul traficului | 5.9. Remodelarea zonei centrale a orașului Rovinari | 3,2 |
| Intervenții majore asupra rețelei stradale | 1.3. Plantarea de perdele vegetale - verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier | 2,8 |
| Managementul traficului | 5.3. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare | 2,8 |
| Intervenții majore asupra rețelei stradale | 1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului | 2,6 |
| Managementul traficului | 5.4. Instalarea sistemelor de calmare a traficului în anumite zone | 2,6 |
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride | 2,5 |
| Transport de marfă | 3.2. Reglementarea parcurii vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcuri în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe | 1,9 |
| Intervenții majore asupra rețelei stradale | 1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție | 1,8 |
| Transport de marfă | 3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone | 1,6 |
| Intervenții majore asupra rețelei stradale | 1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare | 1,4 |
| Intervenții majore asupra rețelei stradale | 1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orașenești în orașul Rovinari, județul Gorj | 1,0 |

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Rovinari s-au identificat o serie de intervenții necesare privind atât mobilitatea pietonală și de tip velo a populației din orașul Rovinari, cât și transportul public local.

În ceea ce privește mobilitatea pietonală și de tip velo, proiectul vizează investiții care privesc modernizarea traseelor de biciclete, a trotuarelor, a zonelor pietonale și dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a acestora (bike-sharing). Acest proiect are ca principal obiectiv creșterea siguranței și confortabilității transportului nemotorizat și încurajarea persoanelor care doresc să utilizeze acest mijloc de transport nemotorizat (mersul pe jos). Astfel se propune modernizarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din zonă (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc) și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.

Intervențiile ce privesc dezvoltarea serviciului de transport public local vizează creșterea accesului populației la transport public și creșterea mobilității actuale care să satisfacă lipsurile și nevoile populației orașului Rovinari. Prin acest proiect sunt propuse activități precum achiziționarea de autobuze electrice, realizarea unei autobaze și construirea/modernizarea stațiilor de transport public existente, achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a microbuzelor electrice. Prin implementarea planului de mobilitate urbană durabilă se urmărește creșterea calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport public local.

Optimizarea rețelei și serviciilor de transport public se referă la construirea de stații noi pentru creșterea accesibilității populației, precum și la restructurarea rețelei de trasee de transport public existente, pentru alinierea cu cerințele Comisiei Europene în ce privește deservirea integrală și exclusivă a populației între limitele UAT. În acest scop se vor putea organiza campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public.

PMUD Rovinari va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Măsurile operaționale pentru transportul nemotorizat sunt următoarele: dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor, înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor (bike-sharing), respectiv modernizarea traseelor pietonale și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.

Prin intervențiile de la nivelul infrastructurii pietonale se va realiza amenajarea/modernizarea unor trasee pietonale cu scopul facilitării mobilității persoanelor prin moduri nemotorizate de transport, fapt ce contribuie la atingerea obiectivului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

În ceea ce privește dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor, pe teritoriul orașului Rovinari vor fi amenajate mai multe stații de închiriere biciclete, amplasate în puncte strategice ale orașului.

În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, la nivel operațional sunt necesare măsuri privind stoparea parcarilor neregulate sau abuzive care afectează fluiditatea traficului și

calitatea vieții locuitorilor. În acest scop se impun intervenții din partea Poliției și campanii de informare și promovare a unui trafic redus, prin urmare mai puțin poluant, pentru a spori siguranța atât în rândul conducătorilor auto, cât și a pietonilor.

Totodată sunt necesare campanii de educație rutieră în rândul tinerilor și campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcuri, în rândul tuturor participanților la trafic. Măsurile care vizează infrastructura vor fi susținute și completate de alte măsuri de ordin operațional, cum ar fi măsuri de promovare și creștere a nivelului de conștientizare

a populației asupra acestor moduri de transport nepoluante, cu scopul încurajării utilizării bicicletei ca mijloc de transport cotidian.

Se recomandă implementarea unor sisteme de transport inteligente, fiind aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă. Aceste sisteme de transport inteligente pot sprijini și facilita procesul de implementare și monitorizare a proiectelor și măsurilor prevăzute în cadrul PMUD.

Lista proiectelor OPERAȚIONALE, ierarhizate pe baza importanței criteriilor analizate

| Tematică de mobilitate | Denumire intervenție | Scor mediu |
|--|--|------------|
| Transport public | 2.5. Înființarea unor noi trasee de transport public local cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii | 4,1 |
| Zone cu nivel ridicat de complexitate | 6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea de noi trasee de transport public local | 4,0 |
| Managementul traficului | 5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului | 3,8 |
| Transport public | 2.6. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public | 3,5 |
| Transport public | 2.4. Realizare studiu de oportunitate pentru extinderea și eficientizarea sistemului de transport public local de călători | 2,1 |
| Managementul traficului | 5.5. Elaborare studiu de trafic pentru fundamentarea proiectelor de mobilitate finanțabile prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027 | 2,0 |
| Intervenții majore asupra rețelei stradale | 1.2. Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare | 1,8 |
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private | 1,8 |
| Managementul traficului | 5.2. Actualizarea politicii de parcare de la nivelul orașului Rovinari | 1,4 |

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În vederea realizării obiectivelor strategice și a celor operaționale, se impune luarea unor măsuri generale care să asigure o capacitate organizațională cât mai bună. Sunt necesare așadar o serie de îmbunătățiri de ordin instituțional, pentru a planifica și opera în cadrul unui sistem integrat și eficient. Pentru maximizarea impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui **cadru instituțional** adecvat.

Una dintre măsurile organizaționale pentru implementarea PMUD este dezvoltarea instituțională - dezvoltarea serviciului de transport public local. Pentru funcționarea și administrarea **serviciului de transport public** este necesară înființarea unui serviciu specializat de transport public în cadrul autorităților locale, în baza reglementărilor legale existente. În ceea ce privește transportul public, este imposibil să creezi servicii continue și integrate, în situația în care nu există o cooperare corespunzătoare, instituționalizată între autorități. Tocmai de aceea, pe lângă obiectivele strategice, trebuie avute în vedere următoarele:

- Stabilirea unei entități (autorități) dedicate administrării transportului public, care să aibă atât rolul unei entități distincte de planificare, cât și al unei autorități ofertante/licitație în concordanță cu regulile competitivității pieței libere, în vederea dezvoltării unei oferte de transport public adecvate și eficiente;
- Înființarea unei autorități pentru planificarea și pregătirea documentațiilor pentru licitațiile aferente serviciilor de transport public;

- Crearea de mecanisme de cooperare pentru a implementa și opera cu un sistem de transport public continuu și integrat pentru zonele orașului;
- Stabilirea capacităților de planificare și operare pentru planificarea transportului (înființarea unui departament/serviciu de planificare a transportului care să colaboreze cu serviciul de urbanism) și managementul traficului (înființarea unui departament/serviciu de ingineria traficului-care să includă și centrul de management al traficului);
- Asigurarea unui personal calificat în domeniul planificării transporturilor și a ingineriei de trafic (instruiri ale personalului actual, precum și suplimentarea personalului);
- Instituirea unei cooperări între planificarea urbană și cea a transportului pentru stabilirea și asigurarea unor standarde minime în ceea ce privește serviciile de transport și accesibilitate.

O altă măsură organizațională este reprezentată de dezvoltarea unei **structuri interne având ca responsabilități de monitorizare** a implementării PMUD a orașului Rovinari. Mecanismul de monitorizare va debuta cu înființarea oficială a unei structuri interne - consemnată printr-un act administrativ, care să confere competențe legale și să creeze condițiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate. Această structură internă colaborează și colectează informații de la toate departamentele din cadrul UAT Rovinari și face demersuri de obținere de date de la alți parteneri externi. Această structură va trebui să cuprindă persoane cheie pentru problematica mobilității de la nivelul orașului Rovinari.

Întregul proces de monitorizare propus are caracter periodic, repetitiv, în funcție de necesitate. Este recomandat ca raportul de monitorizare să fie unul anual, ce se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei. Raportarea trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbateră publică, permițând astfel tuturor actorilor să ia în considerare și să efectueze corecturile necesare, dacă este cazul. Prin urmare, monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă poate prelua și rolul de a asigura buna funcționare și administrare a sistemului de închiriere biciclete (bike-sharing) în cazul în care acest serviciu nu va fi externalizat către un operator privat în condițiile legii. Rețeaua de bike-sharing cu toate componentele și dotările ei vor rămâne în proprietatea UAT Rovinari, operatorul economic urmând a presta serviciile în cadrul contractual și metodologic stabilit de către UAT Rovinari.

Pentru funcționarea și administrarea serviciului de închiriere a bicicletelor nu vor fi necesare intervenții asupra reorganizării administrative sau instituționale. Primăria Orașului Rovinari va asigura implementarea acestui serviciu prin direcțiile de specialitate existente.

Structura internă va avea un rol important în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:

- Derularea de campanii de informare publică referitoare atât la utilizarea transportului public, cât și la sistemul de închiriere a bicicletelor (bike-sharing);
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic: bicicliști, șoferi, pietoni, utilizatori de moped.

Lista proiectelor ORGANIZAȚIONALE, ierarhizate pe baza importanței criteriilor analizare

| Tematică de mobilitate | Denumire intervenție | Scor mediu |
|------------------------------------|---|------------|
| Mijloace alternative de mobilitate | 4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat | 4,2 |
| Aspecte instituționale | 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Rovinari | 2,8 |
| Managementul traficului | 5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor | 2,4 |
| Managementul traficului | 5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic | 1,3 |
| Managementul traficului | 5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc) | 1,2 |

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

La scara zonei funcționale

Realizarea și implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Rovinari urmărește o abordare integrată a mobilității cu zonele adiacente și coridoarele de transport naționale și europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanța conectivității rețelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice și sociale în regiune. Dacă se regăsesc proiecte care se încadrează în mai multe tematici, costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în listă.

Tocmai de aceea, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătățirea accesibilității populației, la reducerea costurilor de transport, la reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, la reducerea poluării atmosferice și fonice la nivel urban, contribuind la orientarea dezvoltării transporturilor în direcția durabilității.

Proiectele cu implicații la scara zonei funcționale, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, se regăsesc în **Subcap. 5.2. - Lista completă a intervențiilor propuse.** și sunt centralizate în tabelul următor:

PROIECTE LA SCARA ZONEI FUNCȚIONALE

- 1.1. Centura ocolitoare Rovinari
- 1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orășenești în orașul Rovinari, județul Gorj
- 2.5. Înființarea unor noi trasee de transport public local cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii
- 2.6. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public
- 3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- 3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe
- 4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat
- 4.8. Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes
- 5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor

La scara localităților de referință

Direcțiile de acțiune propuse la scara localităților de referință vizează reducerea intensității traficului auto motorizat, prin creșterea calitativă și cantitativă a ofertei de transport public și prin amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale și cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă și reglementarea realizării serviciilor de utilități publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spațiului public pentru folosirea locuitorilor din orașul Rovinari.

Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a călătorilor și cetățenilor, de educare a tinerilor, astfel încât implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului

Rovinari să întâmpine rezistență minimă din partea acestora. Implementarea unor sisteme de management al traficului, care presupune gestiunea traficului și informarea populației, au fost de asemenea prevăzute ca și măsuri de eficientizare a proiectelor de investiții în infrastructură astfel încât să se obțină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor și procesul de planificare a călătoriei.

Proiectele cu implicații la scara localităților de referință, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, se regăsesc în **Subcap. 5.2. - Lista completă a intervențiilor propuse**. și sunt centralizate în tabelul următor:

PROIECTE LA SCARA LOCALITĂȚILOR DE REFERINȚĂ

- 1.1. Centura ocolitoare Rovinari
- 1.2. Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 1.3. Plantarea de perdele vegetale - verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier
- 1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orașenești în orașul Rovinari, județul Gorj
- 1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului
- 2.1. Extinderea sistemului de transport public local de călători
- 2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public aferente noilor trasee
- 2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice
- 2.4. Realizare studiu de oportunitate pentru extinderea și eficientizarea sistemului de transport public local de călători
- 3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe
- 4.1. Creșterea mobilității în orașul Rovinari prin dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni

- 4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități (rute speciale pentru nevăzători)
- 4.7. Iluminarea trecerilor de pietoni nesemaforizate din orașul Rovinari
- 4.8. Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes
- 4.9. Dezvoltarea infrastructurii pietonale și amenajarea unei piste pentru biciclete în zona Roșia Jiu
- 5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului
- 5.2. Actualizarea politicii de parcare de la nivelul orașului Rovinari
- 5.5. Elaborare studiu de trafic pentru fundamentarea proiectelor de mobilitate finanțabile prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027
- 5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc)
- 5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic
- 7.1. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni
- 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Rovinari

La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate, respectiv la nivelul cartierelor sunt vizate intervențiile care conduc la crearea unui mediu de trai mai sigur și mai atractiv. Sunt propuse proiecte de îmbunătățire a calității infrastructurii pentru deplasări pietonale și cu bicicleta și de creștere a siguranței și securității circulației pentru aceste moduri de transport.

Atât la nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate, cât și la nivelul cartierelor vor fi amenajate centre pentru închirieri și parcări pentru biciclete racordate la rețeaua de transport public. De asemenea, sunt propuse amenajări ale trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale. Proiectele propuse la nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate sunt menționate în tabelul următor și se regăsesc și în **Subcap. 5.2. - Lista completă a intervențiilor propuse:**

PROIECTE LA SCARA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE, RESPECTIV LA NIVELUL CARTIERELOR

- 1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție
- 1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare
- 1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului
- 3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe
- 4.1. Creșterea mobilității în orașul Rovinari prin dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni
- 4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru creșterea conștientizării și promovării beneficiilor utilizării bicicletelor
- 4.7. Iluminarea trecerilor de pietoni nesemaforizate din orașul Rovinari
- 4.8. Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes
- 4.9. Dezvoltarea infrastructurii pietonale și amenajarea unei piste pentru biciclete în zona Roșia Jiu
- 5.3. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare
- 5.4. Instalarea sistemelor de calmare a traficului în anumite zone
- 5.9. Remodelarea zonei centrale a orașului Rovinari
- 6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea de noi trasee de transport public local
- 6.2. Crearea unei noi zone pietonale în zona canal Roșia-Prundurel
- 7.2. Construirea unei parcări de tip „Park&Ride” în zona Gării

7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

Procedura de evaluare a impactului presupune compararea valorilor estimate pentru indicatorii stabiliți și nivelul de referință, pentru cele 2 scenarii „**A face minim**” (AFM) și „**A face ceva**” (AFC). Monitorizarea și evaluarea regulată a impacturilor are ca scop formarea unui proces structurat de învățare și îmbunătățire. Pentru a identifica impactul intervențiilor incluse în cadrul acestui plan, având în vedere că a fost dezvoltat un model de transport simplu care nu are capacitatea de a genera informații specifice

legate de impactul acestor măsuri, pentru putea identifica aceste impacturi, specificul orașului Rovinari a fost modelat în cadrul Platformei Urban Transport Roadmaps. Modelul de transport ia în considerare o serie de variabile precum indicele de motorizare, structura parcului auto pe categorii de combustibili, rata anuală de evoluție a populației, existența sistemului de transport public, tipul de trafic existent etc.

7.1. Eficiență economică

La nivelul fiecărui proiect prevăzut în PMUD se va elabora o analiză cost-beneficiu, în momentul realizării documentației tehnico-economice de către proiectant. Analiza Cost - Beneficiu (ACB) este un instrument de evaluare utilizat deseori pentru luarea deciziei de finanțare a proiectelor de investiții, scopul său fiind acela de a facilita o distribuție eficientă a resurselor. ACB compară costurile și beneficiile a două sau mai multe scenarii de realizare a unei investiții. Costurile și beneficiile sunt deopotrivă transformate în unități monetare și previzionate într-un orizont de timp care variază în funcție de natura investițiilor, atingând uneori chiar 30 de ani. Datele prezentate în continuare reflectă impactul intervențiilor asupra următorilor indicatori:

Costuri sociale financiare totale ale transporturilor (mil. euro/an)

| 2023 AB | 2025 AFM | 2025 AFC | 2030 AFM | 2030 AFC |
|---------|----------|----------|----------|----------|
| 7,08 | 7,01 | 6,54 | 6,86 | 7,19 |

Sursa: Model de transport - Urban Transport Roadmaps

Costurile sociale financiare ale transporturilor reprezintă suma cheltuielilor publice pentru serviciile și infrastructura publică de transport, cu excepția transferurilor dintre gospodării și administrația publică. Așadar, în cadrul acestor costuri sunt incluse costurile de exploatarea a autovehiculelor, a mijloacelor de transport public, dacă acestea există precum și costurile legate de implementarea și administrarea măsurilor de politică a transporturilor în plan teritorial local. Din această categorie sunt excluse costurile legate de utilizarea transportului public, costul legat de locurile de parcare și a taxelor specifice (impozite pe autovehicule) deoarece aceste cheltuieli sunt realizate de către locuitori. Acestea reprezintă venituri pentru administrația publică locală și, prin urmare, se exclud reciproc.

Cheltuielile de transport personale reprezintă suma totală anuală cheltuită individual de locuitorii orașului. Astfel, în urma implementării proiectelor de mobilitate, cheltuielile din anul de bază vor crește având în vedere investițiile anticipate.

| Cheltuieli individuale de transport (euro/ persoană /an) | | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 2023 AB | 2025 AFM | 2025 AFC | 2030 AFM | 2030 AFC |
| 487 | 493 | 650 | 507 | 641 |

Sursa: Model de transport - Urban Transport Roadmaps

Cheltuielile de transport ale administrației publice locale includ toate cheltuielile care au fost realizate pentru susținerea serviciilor și a infrastructurilor locale de transport existente conform scenariilor prezentate, dintr-un an calendaristic.

| Cheltuieli de transport ale administrației publice locale (milioane/euro/an) | | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 2023 AB | 2025 AFM | 2025 AFC | 2030 AFM | 2030 AFC |
| 0,784 | 0,776 | 2,673 | 0,758 | 2,499 |

Sursa: Model de transport - Urban Transport Roadmaps

Implementarea proiectelor va contribui la reducerea sarcinii financiare existente, având în vedere faptul că intervențiile propuse contribuie la optimizarea activității de transport atât prin atenția acordată asupra cheltuielilor cât și prin faptul că sunt investițiile propuse sunt generatoare de venituri.

7.2. Impactul asupra mediului

Sectorul transporturilor este unul dintre principalele sectoare generatoare de emisii de gaze cu efect de seră. Cele mai importante efecte generate de sectorul transporturilor se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile.

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării.

Substanțele din atmosfera urbană emise de vehicule care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie, ozonul, sau

monoxidul de carbon. Toți acești compuși chimici au o serie de efecte negative asupra populației precum:

- Dificultăți respiratorii ca urmare a expunerii la concentrații ridicate de dioxid de carbon, și riscul dezvoltării bolilor respiratorii;
- Dimensiunea particulelor materiale PM_{2,5} și PM₁₀ permite inhalarea lor de către om, existând probabilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncții respiratorii, moarte prematură;
- Dioxidul de sulf poate genera diferite efecte directe asupra sănătății umane, în funcție de durata de expunere;
- Expunerea la monoxid de carbon provoacă amețeli, oboseală, dureri de cap și amplifică efectele generate de afecțiunile cardiace, inspirarea acestuia în concentrații mari fiind fatală.

Cantitățile de gaze cu efect de seră au fost calculate la nivelul întregii rețele din orașul Rovinari pe baza aceleiași metodologii puse la dispoziție prin intermediul Programul Operațional Regional, utilizând Instrumentul pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor, la nivel anual (tCO₂e).

Calcululele au fost realizate atât pentru scenariul de bază – anul 2023, cât și pentru scenariile „A face minim” – orizontul 2025 și 2030 și „A face ceva” – orizontul 2025 și 2030, acestea fiind centralizate în tabelul de mai jos.

Prin raportarea la valorile estimate la nivelul aceluiași orizont de timp, se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea cantităților de gaze cu efect de seră, corespunzând țintelor stabilite la nivel european.

Așadar, pentru scenariul „A face ceva”, la nivelul orizontului de timp 2025, se estimează că emisiile de GES vor scădea cu **peste 32%**, spre deosebire de scenariul „A face minimum” de la nivelul aceluiași an (conform tabelului de mai jos). Pentru anul 2030 reducerea emisiilor ca urmare a implementării proiectelor se preconizează a fi puțin mai mare, de **aproximativ 33%**.

Cantitatea totală de GES (tone CO₂e) și repartitia procentuală pe tipuri de vehicule

| Categorie autovehicul | Anul 2023 | AFM* 2025 | AFC** 2025 | AFM* 2030 | AFC** 2030 |
|---|----------------|----------------|---|----------------|----------------|
| Autoturisme | 71,9% | 71,3% | 72,6% | 69,7% | 71,8% |
| Autovehicule ușoare de marfă (LGV) | 9,1% | 9,0% | 9,0% | 8,9% | 9,0% |
| Autovehicule grele de marfă (OGV1+OGV2) | 4,6% | 4,4% | 4,3% | 5,1% | 5,0% |
| Autobuze/ microbuze | 14,4% | 15,4% | 14,0% | 16,3% | 14,2% |
| <i>Total (tCO₂e)</i> | <i>4.639,5</i> | <i>6.595,3</i> | <i>4.477,8</i> | <i>7.722,8</i> | <i>5.192,0</i> |
| Variație AFM–AFC 2023 / AFM–AFC 2030 | | | -32,11% | | -32,77% |
| <i>* AFM – Scenariul „A face minimum”</i> | | | <i>** AFC – Scenariul „A face ceva”</i> | | |

EMISII DE GES, ANUL 2025 – SCENARIUL „A FACE CEVA” (CU MODERNIZĂRI)

SCENARIUL „A FACE CEVA” - CU PROIECT - 2025

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

Date de ieșire

| | |
|--|-------|
| Emisiile totale GES (tCO ₂ e) | 4.478 |
|--|-------|

Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2025

| Clasa | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | |
|---------------------------------|----------------------------|-----|------|------|-----|-----------|------------------|---------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai |
| Emisii GES (tCO ₂ e) | 3.260 | 404 | 110 | 84 | 421 | 0 | 208 | 0 |

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2025

Date de intrare

| | |
|----------------|------|
| Anul evaluării | 2025 |
|----------------|------|

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

| Tipul vehiculelor | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | | TOTAL |
|--------------------------------|----------------------------|-----------|----------|---------|----------|-----------|------------------|---------|-------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | |
| Kilometri parcurși de vehicule | 28757914,0 | 2225699,1 | 173818,1 | 71465,2 | 407134,9 | | 271423,3 | | |

Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

| Categoria de viteză km/h | Descrierea |
|--------------------------|------------|
| 25 | Urbană |
| 50 | Suburbană |
| 75 | Rurală |
| 100 | Autostradă |

Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

| | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | |
|------------|----------------------------|------|------|------|------|-----------|------------------|---------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai |
| Urbană | 75% | 90% | 100% | 100% | 95% | | | |
| Suburbană | | | | | | | | |
| Rurală | 25% | 10% | | | 5% | | | |
| Autostradă | | | | | | | | |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

EMISII DE GES, ANUL 2030 – SCENARIUL „A FACE CEVA” (CU MODERNIZĂRI)

SCENARIUL „A FACE CEVA” - CU PROIECT - 2030

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

Date de ieșire

| | |
|--|-------|
| Emisiile totale GES (tCO ₂ e) | 5.192 |
|--|-------|

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030

| Clasa | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | |
|---------------------------------|----------------------------|-----|------|------|-----|-----------|------------------|---------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai |
| Emisii GES (tCO ₂ e) | 3.726 | 469 | 141 | 119 | 348 | 0 | 388 | 0 |

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030

Date de intrare

| | |
|----------------|------|
| Anul evaluării | 2030 |
|----------------|------|

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

| Tipul vehiculelor | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | | TOTAL |
|--------------------------------|----------------------------|-----------|----------|----------|----------|-----------|------------------|---------|-------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai | |
| Kilometri parcurși de vehicule | 36662727,3 | 2875130,2 | 222806,2 | 100528,0 | 337337,4 | | 506006,0 | | |

Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometri parcurși de vehicule

| Categoria de viteză km/h | Descrierea |
|-----------------------------|------------|
| 25 | Urbană |
| 50 | Suburbană |
| 75 | Rurală |
| 100 | Autostradă |

Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

| | COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI | | | | | ELECTRIC | | |
|------------|----------------------------|------|------|------|------|-----------|------------------|---------|
| | Autoturisme | LGV | OGV1 | OGV2 | PSV | Troleibuz | Autobuz electric | Tramvai |
| Urbană | 75% | 90% | 100% | 100% | 95% | | | |
| Suburbană | | | | | | | | |
| Rurală | 25% | 10% | | | 5% | | | |
| Autostradă | | | | | | | | |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

7.3. Accesibilitate

În privința indicatorilor privind accesibilitatea, vitezele medii în timpul orelor de vârf și în afara acestora, impactul este mai puțin vizibil, datorită condițiilor inițiale. Vitezele medii nu se modifică semnificativ nici în scenariul fără proiect și nici în scenariul cu proiect. În prezent vitezele medii sunt satisfăcătoare ținând cont de nivelul de serviciu actual al rețelei de transport din orașul Rovinari. Indicatorii de mai jos se referă la vitezele medii înregistrate în orele de vârf (07:00-09:00 și 17:00-19:00) și cele înregistrate în restul zilei.

Viteza medie a automobilelor la orele de vârf (km/h)

| 2023 AB | 2025 AFM | 2025 AFC | 2030 AFM | 2030 AFC |
|---------|----------|----------|----------|----------|
| 36,119 | 36,164 | 35,4 | 36,273 | 35,8 |

Sursa: Model de transport - Urban Transport Roadmaps

7.4. Siguranță

Riscul generat de traficul rutier sub forma accidentelor de circulație este influențat în principal de mijlocul de transport utilizat, frecvența numărului de deplasări, distanța medie de călătorie precum și nivelul de conștientizare a participanților la trafic. În privința evoluției numărului de accidente rutiere, modelul estimează o îmbunătățire a siguranței rutiere indiferent de scenariul analizat. Reducerea numărului de accidente grave, în cazul scenariului AFM este de aproximativ 7% în anul de prognoză 2030 și semnificativ mai mare pentru scenariul AFC, de aproximativ 20% pentru anul 2030.

În privința evoluției accidentelor soldate cu decese, numărul de persoane decedate se reduce pe toată perioada analizată,

Viteza medie a automobilelor în afara orelor de vârf (km/h)

| 2023 AB | 2025 AFM | 2025 AFC | 2030 AFM | 2030 AFC |
|---------|----------|----------|----------|----------|
| 39,86 | 39,83 | 35 | 39,77 | 37,1 |

Sursa: Model de transport - Urban Transport Roadmaps

Distanța medie de călătorie (km)

| 2023 AB | 2025 AFM | 2025 AFC | 2030 AFM | 2030 AFC |
|---------|----------|----------|----------|----------|
| 2,498 | 2,499 | 2,475 | 2,502 | 2,406 |

Sursa: Model de transport - Urban Transport Roadmaps

Similar, în privința distanței medii de călătorie, având în condițiile locale de trafic, acestea nu suferă modificări semnificative. Astfel, distanța medie de călătorie variază între 2,5 km în anul de bază (2023) și 2,4 km în cazul scenariului AFC, respectiv 2,5 km în cazul scenariului AFM, pentru anul de prognoză 2030.

indiferent de scenariul avut în vedere, scăderea cea mai importantă observându-se în cazul scenariului AFC.

Evoluția numărului de accidente rutiere, în funcție de gravitate

| | 2023 AB | 2025 AFM | 2025 AFC | 2030 AFM | 2030 AFC |
|-----------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Accidente grave | 18,4 | 18 | 15,8 | 17,1 | 14,4 |
| Accidente soldate cu decese | 0,8 | 0,79 | 0,71 | 0,75 | 0,65 |
| Nr. decese la 100 mii loc. | 6,5 | 6,4 | 5,7 | 6,3 | 5,4 |

Sursa: Model de transport - Urban Transport Roadmaps

7.5. Calitatea vieții

Având în vedere intervențiile propuse și selectate în cadrul PMUD Rovinari prognozele și evaluarea impacturilor, prezentate în secțiunea anterioară, se estimează că impactul pe care activitatea de transport o are asupra mediului se va reduce semnificativ, ceea ce va contribui indirect la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din orașul Rovinari.

Ținând cont de indicatorii privind accesibilitatea, a nivelului de siguranță rutieră, a reducerii emisiilor gazelor cu efect de seră în condiții de eficiență economică putem concluziona că începând cu 2025, odată cu aplicarea scenariilor cu proiect (AFC) se așteaptă

creșterea nivelului de calitate a vieții locuitorilor comparativ cu scenariul fără proiect (AFM).

Din punct de vedere cantitativ, creșterea nivelului de calitate a vieții locuitorilor, este caracterizată de îmbunătățirea indicatorilor privind durata medie de călătorie, reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră, creșterea nivelului de siguranță precum și de creșterea vitezelor de deplasare. Acești indicatori sunt detaliați în subcapitolele de mai sus.

(2) P.M.U.D. - componenta de nivel operațional

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

1.1. Cadrul de prioritizare

Lista de proiecte din cadrul acestui PMUD s-a concretizat în urma analizei situației actuale de la nivelul orașului Rovinari. Prioritizarea proiectelor propuse în cadrul arealului de intervenție s-a realizat pornind de la Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021 – 2027, care se adresează atât autorităților publice, cât și mediului privat, în vederea creșterii calității vieții în regiune, acoperind domenii precum dezvoltarea urbană, mobilitatea și accesibilitatea, sau infrastructura verde.

Programul Regional își propune creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale, prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, infrastructurii și serviciilor, pentru dezvoltarea durabilă a regiunilor, astfel încât acestea să își poată gestiona în mod eficient resursele și să își valorifice potențialul de inovare și de asimilare a progresului tehnologic, precum și generarea unui impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, generate de transportul rutier motorizat de la nivel local și nu numai.

Astfel în cadrul PMUD Rovinari au fost identificate o serie de criterii principale care s-au luat în considerare în etapa de prioritizare a proiectelor pentru atingerea obiectivului general al planului:

- **Obiectivele strategice** produse în cadrul PMUD;
- **Perioada de implementare** – durata estimată pentru implementarea proiectului;

- **Valoarea investiției și sursele de finanțare** – valoarea estimată pentru realizarea proiectului.

Pentru a putea răspunde obiectivelor strategice ale PMUD, prioritizarea investițiilor la nivelul arealului de intervenție s-a făcut ținând cont de măsura în care contribuie fiecare intervenție la atingerea indicatorilor propuși prin intermediul fiecărui obiectiv strategic și mai departe la obiectivul general al planului:

- **ACCESIBILITATE** - accesibilitatea spațiului public înțelesă ca durată de deplasare și facilitarea accesului persoanelor cu nevoi speciale în stațiile de transport public, în mijloacele de transport public, la trecerile de pietoni, în zonele de parcare a vehiculelor;
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** - securitatea călătorilor care utilizează transportul public, transportul nemotorizat, precum și siguranța circulației (număr accidente, victime);
- **MEDIU** - consumul de energie, gradul de poluare fonică, cantitatea de gaze cu efect de seră asociată sectorului transporturi;
- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** - îmbunătățirea eficienței și eficacității sistemului de transport de persoane și mărfuri, care contribuie la dezvoltarea economică locală și îmbunătățirea infrastructurii aferente transportului nemotorizat;
- **CALITATEA VIEȚII** - creșterea calității vieții, creșterea gradului de utilizare a transportului nemotorizat și a transportului public, intensitatea și frecvența zgomotului generate de trafic.

În ceea ce privește perioada de implementare s-au avut în vedere trei perioade de timp pentru implementarea proiectelor:

- termen scurt - perioada 2023-2025;
- pe termen mediu - perioada 2026-2027;
- pe termen lung - perioada 2028-2030.

Astfel proiectele care pot beneficia pe termen scurt de finanțări europene prin programe precum POR 2021-2027 sau PNRR au fost considerate prioritare prin prisma acestui criteriu. Proiectele finanțate din Bugetul local sau alte tipuri de investiții sunt mai greu de implementat la nivel de areal de intervenție, deoarece depind direct de disponibilitatea resurselor financiare pe care o dețin acestea.

Valoarea investiției reprezintă un aspect important, dat fiind faptul că intervențiile cu un buget mai redus sunt mai ușor de implementat atât la nivel de resurse necesare în procesul de

implementare, cât și de timp, rezultatele obținându-se în acest mod într-un interval de timp mult mai redus, comparativ cu proiectele de anvergură care presupun o valoare ridicată a investiției și se întind pe o durată de timp mai mare. În același timp sunt importante și proiectele care au un buget ridicat, dacă acestea au și un efect pe termen lung.

În etapa de prioritizare s-a luat în considerare în principal scorul mediu obținut pe baza importanței fiecărui criteriu în cadrul proiectelor propuse, **conform secțiunii 5.2. Metodologia de selecție a proiectelor din PMUD.**

O altă metodă care arată gradul de importanță al fiecărei intervenții este **Analiza Cost – Beneficiu (ACB)** care este un instrument analitic, utilizat pentru a estima impactul socio-economic datorat implementării anumitor acțiuni și/sau proiecte, însă aceasta se va realiza individual la nivelul fiecărui proiect în momentul în care se va realiza documentația tehnico-economică de către proiectant.

1.2. Prioritățile stabilite

Intervențiile prioritare propuse prin PMUD Rovinari se referă la modernizarea sistemului de transport, având în vedere nevoile și obiectivele de dezvoltare spațială ale ariei de intervenție.

Prioritățile stabilite vizează reducerea traficului motorizat prin crearea de variante alternative de deplasare, îmbunătățirea fluxurilor de circulație prin implementarea unor instrumente specifice de management al mobilității, crearea unui sistem funcțional și eficient de transport în comun, care să deservească întreaga arie de intervenție, și mai ales implementarea proiectelor de transport nemotorizat.

Proiectele considerate prioritare sunt proiectele care înregistrează cel mai mare scor mediu, pe fiecare plan sectorial:

- **Transportul în comun:** creșterea calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile;
- **Transportul rutier:** În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, măsurile vizează optimizarea infrastructurii specifice existente, și mai ales explorarea

potențialului de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport;

- **Transportul nemotorizat:** Se pune accentul pe acțiuni și investiții în infrastructura pietonală și a celei de tip velo, cu scopul de a oferi cetățenilor facilități diverse în ceea ce privește mobilitatea, în condiții de siguranță în trafic. Va fi avută în vedere o infrastructură dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită să reducă distanțele și timpii de deplasare;
- **Siguranța rutieră:** PMUD propune acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din

acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbană respectivă. La atingerea obiectivului contribuie și proiectele care creează instrumente de control și monitorizare a traficului, precum și managementul mobilității și transportului public;

- **Intermodalitate:** planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

Lista proiectelor după ordinea priorităților, pe Tematici de mobilitate

| | Denumire intervenție | Scor mediu |
|---|--|------------|
| INTERVENȚII MAJORE ASUPRA REȚELEI STRADALE | 1.1. Centura ocolitoare Rovinari | 3,9 |
| | 1.3. Plantarea de perdele vegetale - verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier | 2,8 |
| | 1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului | 2,6 |
| | 1.2. Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare | 1,8 |
| | 1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție | 1,8 |
| | 1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare | 1,4 |
| | 1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orășenești în orașul Rovinari, județul Gorj | 1,0 |
| TRANSPORT PUBLIC | 2.1. Extinderea sistemului de transport public local de călători | 4,5 |

| | | |
|------------------------------------|--|-----|
| | 2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice | 4,2 |
| | 2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public aferente noilor trasee | 4,1 |
| | 2.5. Înființarea unor noi trasee de transport public local cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii | 4,1 |
| | 2.6. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public | 3,5 |
| | 2.4. Realizare studiu de oportunitate pentru extinderea și eficientizarea sistemului de transport public local de călători | 2,1 |
| TRANSPORT DE MARFĂ | 3.2. Reglementarea parcurii vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcuri în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe | 1,9 |
| | 3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone | 1,6 |
| MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE | 4.1. Creșterea mobilității în orașul Rovinari prin dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni | 4,7 |
| | 4.8. Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes | 4,5 |
| | 4.7. Iluminarea trecerilor de pietoni nesemaforizate din orașul Rovinari | 4,4 |
| | 4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat | 4,2 |
| | 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități (rute speciale pentru nevăzători) | 3,5 |
| | 4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru creșterea conștientizării și promovării beneficiilor utilizării bicicletelor | 3,2 |
| | 4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride | 2,5 |
| | 4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private | 1,8 |
| MANAGEMENTUL TRAFICULUI | 4.9. Dezvoltarea infrastructurii pietonale și amenajarea unei piste pentru biciclete în zona Roșia Jiu | 4,3 |
| | 5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului | 3,8 |

| | | |
|---|---|-----|
| | 5.9. Remodelarea zonei centrale a orașului Rovinari | 3,2 |
| | 5.3. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare | 2,8 |
| | 5.4. Instalarea sistemelor de calmare a traficului în anumite zone | 2,6 |
| | 5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor | 2,4 |
| | 5.5. Elaborare studiu de trafic pentru fundamentarea proiectelor de mobilitate finanțabile prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027 | 2,0 |
| | 5.2. Actualizarea politicii de parcare de la nivelul orașului Rovinari | 1,4 |
| | 5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic | 1,3 |
| | 5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc) | 1,2 |
| ZONE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE | 6.2. Crearea unei noi zone pietonale în zona canal Roșia-Prundurel | 4,3 |
| | 6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea de noi trasee de transport public local | 4,0 |
| STRUCTURA INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE NECESARE | 7.1. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni | 4,2 |
| | 7.2. Construirea unei parcări de tip „Park&Ride” în zona Gării | 4,2 |
| ASPECTE INSTITUȚIONALE | 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Rovinari | 2,8 |
| <i>*scor mediu obținut în urma prioritizării realizate în cadrul secțiunii 5.3. Metodologia de selecție a proiectelor</i> | | |

2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este alcătuit din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în orașul Rovinari. Planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a măsurilor și proiectelor fiind adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Rovinari, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar.

Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii existente și îmbunătățirea situației, atât în zonele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul. În același timp, o componentă importantă vizează translaerea traficului greu și a celui de tranzit din zona urbană prin construcția unei variante ocolitoare.

Intervențiile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- Rețeaua stradală;
- Transport public;
- Transport de marfă;
- Mijloace alternative de mobilitate;
- Managementul traficului;
- Zone cu nivel ridicat de complexitate;
- Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;
- Aspecte instituționale.

Intervențiile propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind Eficiența Economică, Accesibilitatea, Siguranța și Mediul. Costurile totale necesare pentru implementarea intervențiilor de infrastructură sunt estimate în cadrul secțiunilor de mai jos, incluzând și măsurile eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional 2021-2027 al Regiunii Sud Vest Oltenia, precum și în cadrul altor oportunități de finanțare.

PMUD Rovinari acordă o prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către modurile de transport nemotorizate. Proiectele prioritizate ce pornesc de la problemele de mobilitate, accesibilitate și siguranță identificate în prezent sunt următoarele:

- 1.1. Centura ocolitoare Rovinari
- 1.2. Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu

priorizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare

- 1.3. Plantarea de perdele vegetale - verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier
- 1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orășenești în orașul Rovinari, județul Gorj
- 1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție
- 1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare
- 1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului

Proiect: 1.1. Centura ocolitoare Rovinari

Centura Ocolitoare Rovinari, proiect care vizează construirea de legături rutiere secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T. Acest proiect se previzionează a fi implementat în perioada 2028-2030, va avea ca potențiale surse de finanțare POT 2021-2027 sau POR 5.2.

Proiect: 1.2 Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizarea în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare

Pentru a maximiza efectele obținute ca urmare a implementării investițiilor în domeniul infrastructurii rutiere, se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale. Orizontul de timp de implementare estimat 2024-

2025, având ca sursă principală de finanțare bugetul local, iar bugetul estimat este de 20.000 Euro.

Proiect: 1.3 Plantarea de perdele vegetale – verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier

Plantarea de arbori și arbuști de-a lungul principalelor artere rutiere, cu rol de bariere naturale, are ca scop reducerii emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier asupra mediului. Pentru selectarea speciilor de arbori și arbuști se va ține cont atât de capacitatea de retenție a CO₂, cât și de condițiile pedo-climatice specifice orașului Rovinari.

Pentru implementarea proiectelor care vizează rețeaua stradală, se recomandă realizarea unor proiecte de tip integrat, care să vizeze pe lângă infrastructura pietonală și amenajarea de infrastructură dedicată bicicliștilor și infrastructura rutieră. Bugetul aferent acestui proiect este de 200.000 euro, perioada de implementare 2024-2025, iar sursele potențiale de finanțare sunt POR SV 2021-2027 și Bugetul Local.

1.4 Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orășenești în orașul Rovinari, județul Gorj

Proiectul constă în reabilitarea și modernizarea infrastructurii de drumuri orășenești în orașul Rovinari și are ca scop îmbunătățirea accesibilității la rețeaua stradală, a reducerii consumului de combustibil, a poluării atmosferice și a emisiilor de gaze cu efect de seră. Vor fi modernizate cu prioritate străzile care vor fi deservite de transportul public de călători.

Se va avea în vedere caracterul integrat al intervenției, sunt eligibile pentru finanțare doar străzile care sunt incluse în proiecte integrate care vizează dezvoltare unor mijloace de transport

alternative. Intervenția estimează un buget de 5.000.000 euro, cu finanțări acoperite de POR SV 2021-2027, Prioritatea 4.

1.5 Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție

Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță. Modernizarea rețelei de străzi orașenești din zonele cu funcțiuni complexe contribuie creșterea capacității de transport din aceste zone.

Intervenția estimează un buget de 3.000.000 euro, cu finanțări acoperite de POR SV 2021-2027, Prioritatea 4 și 7.

1.6 Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare

Prin acest proiect se propune amenajarea unor spații de parcare ce va conduce la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație, la descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise care afectează circulația pietonilor, bicicliștilor etc. Intervenția estimează un buget de 100.000 euro, cu finanțări potențial acoperite de POR SV 2021-2027, Prioritatea 4 și 7.

1.7 Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului

Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului Rovinari cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori astfel încât aceștia să opteze pentru transportul cu bicicleta, transportul public, respectiv pentru transportul nemotorizat, în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii.

2.2. Transportul public

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Rovinari acordă o prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Prin urmare, o atenție deosebită îi revine și transportului public. Transportul public are o contribuție importantă la obținerea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivel local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane, conform legislației naționale și europene.

Un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană este reprezentat de dezvoltarea sistemului de transport public și sporirea atractivității acestuia. În acest sens sunt propuse măsuri care să contribuie atât la reducerii nevoii de deplasare cu ajutorul mijloacelor de transport motorizat privat, creșterea calității serviciilor oferite, cât și la un 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 al transferului intermodal, respectiv la un serviciu de transport public local operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoie speciale.

Proiectele ce vizează dezvoltarea serviciului de transport public și care contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse sunt următoarele:

- 2.1. Extinderea sistemului de transport public local de călători
- 2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public aferente noilor trasee
- 2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice
- 2.4. Realizare studiu de oportunitate pentru extinderea și eficientizarea sistemului de transport public local de călători
- 2.5. Înființarea unor noi trasee de transport public local cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii
- 2.6. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public

[Proiect: 2.1 Extinderea sistemului de transport public local de călători](#)

Proiectul propune dezvoltarea sistemului de transport public local de călători înființat în perioada de programare anterioară, care să faciliteze accesul tuturor cetățenilor orașului la servicii publice de calitate.

Proiectul propune achiziția a minim 1 microbuz / autobuz electric, dezvoltarea infrastructurii specifice (stații de transport în comun,

stații de încărcare electrică), sistem de ticketing și de informare, precum și construcția și dotarea unei autobaze.

Sistemul de transport public local și introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea cererii de deplasare cu mijloace de transport motorizate, precum și la reducerea impactului asupra mediului, dar totodată, prin modernizarea parcului de vehicule va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Delegarea gestiunii sistemului de transport trebuie să fie realizată în conformitate cu regulamentele europene și legislația națională.

Acest proiect este eligibil în cadrul POR SV 2021-2027 P. 4, Bugetul Local, respectiv Alte surse de finanțare și un buget estimat de 1.000.000 Euro.

[Proiect: 2.2 Realizarea unei autobaze și amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public](#)

Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (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. Amenajarea și dotarea stațiilor de transport public se va face în conformitate cu cerințele specifice și a normative tehnice care reglementează modul în care se asigură condițiile de siguranță și accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă. Proiectul va avea ca potențiale surse de finanțare POR SV 2021-2027 P. 4, Bugetul Local, respectiv Alte surse de finanțare și un buget estimat de 4300.000 Euro.

[Proiect: 2.3 Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice](#)

Proiectul, achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor/microbuzelor electrice contribuie la atingerea obiectivului principal de mediu. Stațiile pentru încărcarea autobuzelor electrice pot fi echipate cu sisteme de încărcare rapidă pe timpul zilei-construite pentru deservirea zilnică a autobuzelor la capete de linie și stație cu sistem de încărcare lentă pe timpul nopții -construite în autobaza în care se vor realiza și lucrări de întreținere.

Proiectul va avea ca potențiale surse de finanțare POR SV 2021-2027 P. 4, Bugetul Local, respectiv alte surse de finanțare și un buget estimat de 400.000 Euro.

Proiect: 2.4 Realizare studiu de oportunitate pentru extinderea și eficientizarea sistemului de transport public

Realizarea studiului care să fundamenteze oportunitatea dezvoltării sistemului de transport public de transport public (trasee noi, program de circulație, adaptarea capacității mijloacelor de transport la nivelul cererii, analiza tehnic-economică etc.) astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru utilizatori și eficientizarea serviciului. Bugetul estimat este de 10.000 euro, finanțabile din bugetul local.

2.3 Transport de marfă

Eficiența și siguranța transportului de mărfuri joacă un rol esențial în economia națională. La nivel local, specializarea funcțională a orașelor, creșterea volumului de servicii, creșterea consumului, precum și standardele de viață tot mai ridicate sunt corelate cu o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane.

Proiect: 2.5 Înființarea unor noi trasee de transport public local cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii

Înființarea unor noi trasee de transport publice locale în orașul Rovinari, care să conecteze principalele destinații de interes pentru comunitatea locală, cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori, astfel încât aceștia să opteze pentru transportul în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii.

Proiect: 2.6 Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public

Această intervenție are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în detrimentul transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor, constituindu-se în sesiuni de educare și informare la nivelul orașului Rovinari. Proiectul va avea ca potențială sursă de finanțare Bugetul Local, precum și alte fonduri – Granturi SEE și un buget estimat de 20.000 Euro și probabil va fi implementat în perioada 2023-2025.

În orașul Rovinari există rute definite pentru traseele vehiculelor grele care tranzitează localitățile, mobilitatea urbană fiind afectată într-o măsură importantă de impactul negativ produs de utilizarea rețelei stradale de către vehiculele de transport marfă. Traficul de vehicule comerciale are un impact negativ, atât asupra comunității, cât și asupra infrastructurii urbane prin emisiile

crescute, zgomotul produs de aceste vehicule, respectiv prin accelerarea degradării carosabilului.

Planul de acțiune vizează reducerea efectelor negative ale traficului comercial asupra comunității și mediului urban prin crearea de facilități adecvate deservirii cererii de transport de marfă. Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice: Eficiență economică, Mediu, Calitatea vieții și Siguranța circulației.

- 3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- 3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe

Proiect: 3.1 Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone

Prin această intervenție, de reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere,

ocuparea benzilor de circulație). Implementarea intervenției va presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.

Proiect: 3.2 Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe

Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație). Implementarea intervenției va presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.

Proiectele se vor implementa în perioada 2024-2025, vor avea ca potențiale surse de finanțare Bugetul Local, respectiv Alte surse de finanțare și bugetul estimat, pe proiect de 50.000 Euro.

2.4. Mijloace alternative de mobilitate

Prin intermediul Planului de mobilitate urbană durabilă se dorește implementarea unui plan de creștere a atractivității, siguranței și securității transportului nemotorizat, respectiv mersul pe jos și cu bicicleta. Având în vedere că infrastructura aferentă transportului nemotorizat existentă în prezent la nivelul orașului Rovinari este una deficitară, se impune implementarea unor măsuri care să creeze condițiile necesare utilizării acestui mijloc și care să

încurajeze utilizarea acestor mijloace prietenoase cu mediul, în detrimentul autoturismului personal.

Astfel dezvoltarea noii infrastructuri dedicate pietonilor și bicicliștilor trebuie gândită integrat, separată de traficul greu motorizat, rolul acesteia fiind de a reduce distanțele de deplasare. Proiectele prioritare propuse în acest scop sunt:

- 4.1. Creșterea mobilității în orașul Rovinari prin dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni
- 4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru creșterea conștientizării și promovării beneficiilor utilizării bicicletelor
- 4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat
- 4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități (rute speciale pentru nevăzători)
- 4.7. Iluminarea trecerilor de pietoni nesemaforizate din orașul Rovinari
- 4.8. Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes
- 4.9. Dezvoltarea infrastructurii pietonale și amenajarea unei piste pentru biciclete în zona Roșia Jiu

[Proiect: 4.1 Creșterea mobilității în orașul Rovinari prin dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și pietoni](#)

Proiectul vizează modernizarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale ale localităților (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc) și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi

speciale. În același timp, proiectul propune dezvoltarea rețelei de piste de biciclete de-a lungul aceluiași trasee pietonale.

Orizontul de timp estimat pentru implementare 2026-2027 și va avea ca potențiale surse de finanțare POR SV 2021-2027 P. 4.; Bugetul Local și alte surse de finanțare. Bugetul estimat este de 4.500.000 Euro.

[Proiect: 4.2 Amenajarea unui parc tematic pentru creșterea conștientizării și promovării beneficiilor utilizării bicicletelor](#)

Amenajarea unui parc tematic pentru educarea cicliștilor are ca obiectiv principal educarea tinerilor în scopul utilizării bicicletei în condiții de siguranță și securitate. Această intervenție are ca obiectiv atât conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului nemotorizat, cât și promovarea investițiilor realizate. Campaniile se vor organiza prin intermediul unor sesiuni de educare și informare și se vor adresa tuturor categoriilor de persoane, dar în special tinerilor.

Bugetul aferent acestui proiect este de 100.000 Euro, sursa de finanțare POR SV 2021-2027 P. 7 precum și alte fonduri guvernamentale. Perioada de implementare vizează orizontul de timp 2026-2027.

[Proiect: 4.3 Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat](#)

Această intervenție are ca obiectiv atât conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului nemotorizat, cât și promovarea investițiilor realizate (infrastructura pietonală, dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor). Campaniile se vor organiza prin intermediul unor sesiuni de

educare și informare și se vor adresa tuturor categoriilor de persoane, dar în special tinerilor.

Sursele de finanțare potențiale pentru acest proiect sunt Bugetul Local, respectiv alte surse de finanțare cum ar fi Granturile SEE, bugetul estimat având o valoare de 20.000 Euro, iar perioada de timp pentru implementare fiind 2024-2025.

[Proiect 4.4 Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride](#)

În vederea facilitării creșterii gradului de adoptare și utilizare a mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor sau schimbul acestora, după caz. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Această intervenție are un buget estimat de aproximativ 200.000 euro, în orizontul de timp 2026-2027.

[Proiect 4.5 Plan Local de Acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private](#)

Prin acest proiect se va elabora și implementa la nivelul orașului Rovinari a unui Plan local de acțiune prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zonele funcționale, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.

Intervenția poate fi finanțată atât din surse bugetare locale cât și alte granturi specifice acestui tip de intervenții, așa cum este cazul

Granturilor SEE. Bugetul estimat 15.000 euro, implementabil în orizontul de timp 2026-2027.

[Proiect 4.6 Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități](#)

Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități vizează amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv a persoanelor cu nevoi speciale. În acest scop se propune montarea unor sisteme de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens, montarea unor rampe de acces în zonele de interes și amenajarea unor spații publice destinate persoanelor cu dizabilități. Cu toate că este inclusă ca intervenție de sine stătătoare, acest tip de intervenții se poate regăsi în cadrul intervențiilor integrate care vizează dezvoltarea și promovarea mobilității alternative. Bugetul estimat este de 100.000 euro, eligibile în cadrul POR SV 2021-2027, P. 4, implementabile în orizontul de timp 2024-2025.

[Proiect 4.7 Iluminarea trecerilor de pietoni din orașul Rovinari](#)

Din dorința de a crește siguranța tuturor participanților la trafic, dar și pentru îmbunătățirea eficienței energetice, primăria Rovinari își propune să implementeze un proiect de modernizare și supra-iluminare a trecerilor de pietoni din oraș. Această măsură contribuie la atingerea obiectivelor de creștere a nivelului de siguranță pentru pietoni, în conformitatea cu Strategia Națională de Siguranță Rutieră (2022-2030).

Surse potențiale de finanțare: Programul Operațional Transport precum și alte fonduri guvernamentale. Bugetul estimat 50.000 euro, cu orizont imediat de implementare 2024-2025.

Proiect 4.8 Crearea unei rețele coerente de piste de biciclete, iluminate corespunzător, care să conecteze principalele zone de interes

Această intervenție are ca obiectiv creșterea siguranței și confortabilității transportului și încurajarea persoanelor care doresc să utilizeze acest mijloc de transport nemotorizat.

Proiect • 4.9. Dezvoltarea infrastructurii pietonale și amenajarea unei piste pentru biciclete în zona Roșia Jiu

Proiectul propune dezvoltarea infrastructurii pentru pietoni și amenajarea unei piste pentru bicicliști care să conecteze punctele importante din oraș cu zona Roșia Jiu. Perioada propusă de implementare este 2026-2027.

2.5. Managementul traficului

Plan de mobilitate urbană durabilă propune măsuri pentru fluidizarea traficului, reducerea ambuteiajelor, reducerea duratei de circulație pe anumite trasee în zona centrală, precum și eliberarea anumitor părți de carosabil care vor putea fi utilizate pentru dezvoltarea infrastructurii velo. În ceea ce privește siguranța rutieră, PMUD trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor și pe factorii de risc din zonele de interes. În rezolvarea acestor aspecte, vor fi propuse o serie de proiecte precum:

- 5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului
- 5.2. Actualizarea politicii de parcare de la nivelul orașului Rovinari
- 5.3. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare
- 5.4. Instalarea sistemelor de calmare a traficului în anumite zone
- 5.5. Elaborare studiu de trafic pentru fundamentarea proiectelor de mobilitate finanțabile prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027

- 5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc)
- 5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor
- 5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic
- 5.9. Remodelarea zonei centrale a orașului Rovinari

Proiect: 5.1 Implementarea unui sistem de management al traficului

Implementarea unui sistem de management al traficului contribuie la fluidizarea traficului existent în prezent la nivelul ariei de intervenție, la creșterea gradului de siguranță și la reducerea emisiilor poluante și de CO₂ (amenajare/reamenajare intersecției, sisteme de semnalizare, reglementare și control a circulației rutiere, amenajarea de noi treceri de pietoni cu semnal controlat). Măsura va include și reglementarea necesară privind reorganizarea circulației în situația implementării, unei zone

amenajate cu prioritate pentru pietoni, care presupune interzicerea circulației rutiere.

Proiectul se va implementa în perioada 2026-2026, având ca potențiale surse de finanțare POR SV 2021-2027 P. 4, Bugetul Local, iar bugetul estimat ar fi de 4.000.000 Euro.

[Proiect: 5.2 Actualizarea politicii de parcare de la nivelul orașului Rovinari](#)

Actualizarea politicii de parcare care să urmărească descurajarea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcarile publice. Politica de parcare reprezintă principalul instrument de planificare strategică în domeniul reglementării parcarilor în mediul urban.

Această intervenție se poate implementa în orizontul de timp 2023-2035, va avea ca potențiale surse de Bugetul Local, respectiv alte surse de finanțare, iar bugetul estimat ar fi de 10.000 Euro.

[Proiect: 5.3 Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare](#)

Prin acest proiect se propune amenajarea unor spații de parcare ce va conduce la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație, a parcarilor de reședință la descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise care afectează circulația pietonilor, bicicliștilor, respectiv a transportului public local. Similar altor intervenții, acest proiect poate fi inclus în proiectele care au caracter integrat. Poate fi finanțat în cadrul Priorității nr. 4 din cadrul POR SV 2021-2027 și un buget estimat de 5.5 milioane euro, implementabil în orizontul de timp 2026-2027.

[Proiect: 5.4 Instalarea sistemelor de calmare a traficului în anumite zone](#)

Această măsură contribuie la reducerea numărului de parcări neregulate care împiedică utilizarea transportului nemotorizat la nivelul zonelor de interes, în acest mod se contribuie totodată la creșterea gradului de siguranță la nivelul pietonilor și bicicliștilor. Prin urmare această măsură încurajează persoanele care doresc să utilizeze mijloace de transport nemotorizate.

[Proiect: 5.5 Elaborare studiu de trafic pentru fundamentarea proiectelor de mobilitate finanțabile prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027](#)

Elaborarea unui studiu de trafic, care să fundamenteze organizarea circulației, în vederea reducerii traficului și a efectelor externe generate de acesta. Din punct de vedere al emisiilor poluante, emisii de CO₂, impactul soluțiilor propuse va fi stimulat cu ajutorul unui model de transport calibrat și validat pe baza măsurărilor de trafic pe direcții de mers realizate în arealul de studiu. Studiul de trafic este necesar pentru accesarea finanțărilor nerambursabile. Bugetul estimat este de 30.000 euro și poate fi realizat în anul 2024.

[Proiect: 5.6 Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice \(măturat, spălat stradal etc.\)](#)

Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal etc) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim. Planificarea acestora poate fi făcută în așa fel încât impactul acestor lucrări publice să fie minim, cu costuri reduse.

[Proiect: 5.7 Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor](#)

Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile. Proiect de conștientizare ca poate fi finanțat prin mecanisme de tipul Granturilor SEE, cu un buget estimat de 5.000 euro în orizontul de timp 2024-2025.

[Proiect: 5.8 Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic](#)

Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic, în cadrul școlilor, spațiilor publice, inclusiv realizarea unor afișe cu principalele reguli de circulație care au ca rezultat creșterea gradului de siguranță a circulației. Buget estimat de 10.000 euro, finanțabil din fonduri guvernamentale, locale și SEE.

[Proiect: 5.9 Remodelarea zonei centrale a orașului Rovinari](#)

Această intervenție vizează amenajarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege principalele obiective din zona centrală, plantarea de arbori și arbuști cu rol de reducere a emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier asupra mediului.

2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

Proiectele prioritare privind zonele cu un nivel ridicat de complexitate se regăsesc mai jos:

- 6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea de noi trasee de transport public local
- 6.2. Crearea unei noi zone pietonale în zona canal Roșia-Prundurel

[Proiect: 6.1 Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea de noi trasee de transport public local](#)

Principalul obiectiv al acestui proiect este înființarea unor trasee dedicate circulației mijloacelor de transport în comun care să lege obiectivele principale ale orașului (instituții publice, școli, licee,

piețe, centre comerciale etc), fapt ce duce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori.

Proiectul se va implementa în perioada 2026-2027. Bugetul aferent acestui proiect este de 400.000 Euro, iar sursele de finanțare sunt POR SV 2021-2027 P.4 și bugetul local.

Intervențiile identificate vor facilita mobilitatea în zonele cu complexitate ridicată identificate prin promovarea transportului sustenabil și asigurarea intermodalității. Prin intervențiile propuse, la nivelul zonelor considerate cu complexitate ridicată, se va încerca eliminarea sau cel puțin reducerea efectelor negative asociate accesibilității, factorilor de mediu și ai calității vieții

pentru locuitori sau pentru persoanele care tranzitează respectiva zonă.

Proiect: 6.2 Crearea unei noi zone pietonale în zona canal Roșia-Prundurel

Proiectul presupune regenerarea zonei Roșia-Prundurel prin crearea unei noi zone pietonale. Principalele intervenții vizate

urmăresc construirea unui traseu de promenadă dotat cu mobilier urban, sisteme de iluminat eficiente, conectivitate WiFi. Mai sunt vizate crearea de spații verzi, de agrement, locuri de joacă pentru copii, piste de biciclete, teren de sport etc. Proiectul urmărește legarea Parcului Central cu zona Portului Turistic. Mai sunt vizate crearea de spații verzi, locuri de joacă pentru copii, piste de biciclete, teren de sport etc. Bugetul estimat este de 2,5 milioane euro, eligibili în cadrul POR SV 2021-2027 P4 și 7.

2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Proiectul care contribuie cel mai mult la rezolvarea principalelor probleme privind structura intermodală și operațiunile urbanistice necesare la nivelul orașului Rovinari sunt date de cele două intervenții:

- 7.1. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni
- 7.2. Construirea unei parări de tip „Park&Ride” în zona Gării

Proiect: 7.1 Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni.

PMUD Rovinari contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și identifică măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni reprezintă o măsură a căror implementare va contribui direct la dezvoltarea intermodalității.

Intervențiile propuse în acest domeniu (amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale) contribuie la atingerea obiectivelor specifice: Accesibilitate, Eficiență economică, Mediu. Valoarea proiectului este de 200.000 Euro, perioada de implementare 2024-2025, având surse potențiale de finanțare în POR SV 2021-2027, P4.

Proiect: 7.2 Construirea unei parări de tip „Park&Ride” în zona Gării

Construirea unei parări de tip „Park&Ride” în zona Gării va contribui la scăderea gazelor cu efect de seră generate de călătoriile din interiorul orașului. Parcarea va avea conexiune imediată cu sistemul de transport public local. Scopul acestei parări este de a stimula șoferii din proximitatea orașului sau a vizitatorilor externi să lase mașina într-un loc sigur, pentru a putea folosi transportul public în limitele orașului.

2.8. Aspecte instituționale

8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Rovinari

[Proiect: 8.1 Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Rovinari](#)

Prin această intervenție se propune dezvoltarea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea

implementării intervențiilor stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, astfel structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Proiectul are un buget de 55.0000 Euro, având ca sursă de finanțare Bugetul local. Implementarea proiectului se va realiza în perioada 2024 - 2030.

(3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană

1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D

Procesul de implementare a PMUD trebuie însoțit de o procedură de monitorizare și evaluare a rezultatelor obținute pe parcursul implementării și până la finalizarea proiectelor propuse pe termen scurt, mediu și lung.

Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie realizate într-un mod transparent, fie prin intermediul unei entități independente, fie prin intermediul practicilor de auto-monitorizare și evaluare din partea autorității publice locale. Aceste proceduri sunt foarte importante, deoarece în acest mod se pot identifica eventualele probleme de implementare, aspecte care împiedică parcurgerea tuturor etapelor necesare, riscurile care pot influența negativ procesul de implementare și se pot stabili din timp măsurile și soluțiile potrivite pentru rezolvarea dificultăților întâmpinate.

Monitorizarea și evaluarea sunt două procese distincte prin care se urmărește stadiul de implementare a PMUD. Cele două procese presupun colectarea continuă a informațiilor, precum și analiza acestora, cu scopul de a stabili modul în care obiectivele propuse au fost finalizate, precum și nivelul de eficiență a acestora.

Monitorizarea constantă a valorilor indicatorilor propuși este un aspect foarte important în procesul de implementare a PMUD, astfel se poate asigura atingerea valorilor propuse la începutul proiectului. Stadiul proiectelor trebuie actualizat în permanență pentru a se putea evita anumite situații care ar pune în dificultate implementarea proiectelor propuse prin PMUD.

| Indicatori de evaluare / monitorizare | U.M. | Monitorizare creștere / scădere |
|--|-------------|---------------------------------|
| Număr mediu de călătorii | număr | Scădere |
| Cantitate emisii de gaze cu efect de seră | tco2e | Scădere |
| Intensitatea traficului | vehicule-km | Scădere |
| Lungimea străzilor modernizate | km | Creștere |
| Lungimea pistelor de biciclete | km | Creștere |
| Centre de închiriere biciclete | număr | Creștere |
| Stații de transport public amenajate / modernizate | unitate | Creștere |
| Campanii de educație rutieră | număr | Creștere |
| Campanii de promovare a transportului public local | număr | Creștere |
| Gradul de utilizare a transportului nemotorizat | % | Creștere |
| Număr de accidente de trafic | număr | Scădere |

**variația între scenariul „A face ceva” și scenariul „A face minimum”*

Pentru îndeplinirea procedurii de evaluare și monitorizare, vor trebui parcurse o serie de activități, scopul fiind atingerea valorilor țintă ale indicatorilor propuși.

Procedurile de evaluare a implementării PMUD vor fi gestionate în cadrul unui sistem de guvernare dezvoltat la nivel de UAT Rovinari.

1.1. Stabilirea structurilor de implementare a PMUD

Termen: 2024

Sistemul de guvernare asociat PMUD presupune o cooperare pe mai multe niveluri, fiind implicate atât departamentele și instituțiile cu atribuții în gestionarea obiectivelor publice sau de interes public, precum și alte categorii de stakeholderi.

Fiecare etapă din procesul de elaborare a PMUD a implicat categorii diferite de factori interesați, fiecare cu atribuții specifice și bine definite:

1 STRUCTURA DE IMPLEMENTARE ȘI MONITORIZARE / NIVELUL OPERAȚIONAL

Componenta - aparatul tehnic al administrației publice locale; format din reprezentanți cheie ai următoarelor servicii: Managementul Proiectelor (coordonator); Economic; Juridic; Mediu; Achiziții; Tehnic; Urbanism;

Rol - sprijinirea elaborării PMUD, dar și în colectarea datelor pentru implementarea și monitorizarea PMUD;

2 STRUCTURA DE MANAGEMENT / NIVELUL STRATEGIC

Componenta: persoane cu funcții de decizie în cadrul APL sau a instituțiilor publice de interes local, reprezentanților mediului privat, societății civile sau altor parteneri cheie în ce privește dezvoltarea mobilității durabile a orașului.

Rol: selectarea proiectelor pe baza procesului de selecție;

3 STRUCTURA DE DECIZIE / NIVELUL DECIZIONAL

Componenta - reprezentanții Consiliului Local;

Rol - aprobarea finală a PMUD și a listei de proiecte.

1.2. Alocarea resurselor necesare

Termen: 2024

În aceeași perioadă vor trebui alocate resursele umane și stabilite resursele financiare necesare în procesul de implementare PMUD. Acțiunea prevede trasarea responsabilităților pe fiecare structură în parte, care să acopere necesarul de expertiză al proiectelor propuse spre implementare.

Structura operațională va avea în vedere, în egală măsură, identificare surselor de finanțare necesare implementării proiectelor.

1.3. Monitorizarea implementării PMUD

Termen: anual

Pentru îndeplinirea procedurii de monitorizare, în special prin prisma valorilor țintă pe care trebuie să le atingă indicatorii propuși, se vor parcurge o serie de activități precum:

- colectarea tuturor informațiilor și datelor disponibile;
- centralizarea, prelucrarea și realizarea analizei situației la momentul respectiv pe baza datelor culese;
- stabilirea măsurii în care implementarea proiectelor coincide cu graficul propus;
- realizarea unor ședințe anuale de monitorizare, concretizate prin rapoarte de monitorizare.

Pentru a se asigura implementarea optimă a PMUD, procesul de monitorizare și evaluare a rezultatelor se va desfășura după un calendar prestabilit, care va acoperi întreaga perioadă de programare.

Etapa de monitorizare a implementării PMUD are ca obiective principale adaptarea implementării, calibrarea modelului și planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.

Adaptarea implementării presupune compararea performanțelor reale ale măsurilor implementate cu țintele propuse și totodată ajustarea ritmului de implementare în funcție de necesități și perioada de timp disponibilă.

Având în vedere că modelul de transport joacă un rol important în procesul de monitorizare al PMUD, este esențială menținerea și dacă este necesar actualizarea modelului pentru a putea fi calibrarea în fiecare an de evaluare. Astfel, pot fi actualizați parametrii modelului utilizat la evaluarea indicatorilor.

Un plan de mobilitate urbană durabilă se concentrează pe oameni și pe satisfacerea nevoilor acestora privind mobilitatea. Astfel planificarea participativă este o condiție prealabilă pentru implementarea proiectelor, acceptarea de către public și sprijinul oferit de acesta conduce la minimizarea riscurilor pentru factorii de decizie, facilitându-se prin urmare implementarea planului.

1.4. Evaluarea implementării PMUD

Termen: 2024, 2025, 2027

Evaluarea este o activitate complementară monitorizării și se desfășoară în momentele cheie ale implementării, precum și la finalul perioadei, pentru a identifica performanța implementării planului în raport cu indicatorii și obiectivele de mobilitate propuse.

Așadar, activitatea de monitorizare și evaluare va presupune desfășurarea următoarelor ședințe:

- i. **Ședința de demarare a procesului de monitorizare și evaluare** – convocată de către coordonatorul Structurii de implementare și monitorizare, unde se vor prezenta atribuțiile membrilor, se vor aproba metodele de monitorizare și evaluare și se va stabili calendarul ședințelor de monitorizare și evaluare a strategiei de dezvoltare urbană.
- ii. **Ședințe anuale de monitorizare** – unde se va monitoriza stadiul implementării proiectelor, probleme întâmpinate, se va analiza strategia de management a riscurilor și se vor stabili activitățile pe următoarea perioadă;
- iii. **Ședința de evaluare preliminară** – unde se va analiza stadiul atingerii indicatorilor stabiliți în planul de implementare, gradul de atingere a obiectivelor și vor fi analizate eventualele probleme identificate, precum și soluțiile propuse;
- iv. **Ședința de evaluare finală** – desfășurată cu scopul de a evidenția stadiul atingerii indicatorilor, a obiectivelor stabilite inițial, precum și impactul general al implementării planului.

În plus, în situațiile în care sunt identificate situații de risc, pot fi organizate ședințe ad-hoc în funcție de necesitate, unde se vor analiza soluțiile pentru depășirea și soluționarea optimă a respectivelor situații. Fiecare ședință va fi urmată de un Raport de monitorizare / evaluare, elaborat în maximum 5 zile de la desfășurarea ședinței, semnat de către toți membrii Structurii de implementare și monitorizare.

2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Procesul de elaborare a Planului de mobilitate urbană durabilă a orașului Rovinari a fost realizat respectând criteriile cheie de calitate utilizate în evaluarea documentelor strategice la nivel european: relevanță, eficacitate, eficiență, consecvență și coerență pragmatism, sustenabilitate, precum și aranjamente de management și monitorizare. În deplină concordanță cu principiile buneii guvernante, ca parte esențială a dezvoltării durabile, procesul de elaborare a planului strategic a asigurat implicarea factorilor locali interesați, aducând plus valoare în procesul decizional.

Pentru a asigura monitorizarea PMUD într-un mod cât mai eficient, este necesară stabilirea unor structuri de guvernare cu responsabilități pe acest subiect. Monitorizarea implementării planului cade în sarcina autorității publice locale, respectiv Primăria orașului Rovinari, prin intermediul **Structurii de implementare și monitorizare**, descrisă anterior. Monitorizarea va presupune verificarea nivelului de implementare în perioada programată a activităților, prin colectarea datelor necesare pentru popularea bazei de date a indicatorilor de evaluare. Procedura de monitorizare presupune compararea gradului de atingere a țintelor propuse cu stadiul dezvoltării orașului la diferite momente. Evaluarea implementării presupune analiza cantitativă a evoluției indicatorilor de evaluare, prezentați în document precum și identificarea stadiului la care aceștia se află în funcție de țintele stabilite pentru fiecare sector în parte.

Activitățile de monitorizare, precum și cele de evaluare a gradului de implementare a PMUD intră în atribuțiile structurii special desemnate de către Primarul orașului Rovinari. Structura

responsabilă cu monitorizarea și evaluarea PMUD are în componență minim 3 persoane cu funcții cheie, din care un coordonator și 2 membri, care acoperă următoarele servicii: Managementul Proiectelor (coord.), Economic, Juridic, Mediu, Achiziții, Tehnic, Urbanism.

Membrii structurii nou formate sunt selectați pe baza competențelor și experienței specifice, astfel încât implementarea planului să fie realizată cu succes.

Așadar, sistemul de guvernare desemnat al administrației publice locale va elabora un raport de evaluare a gradului de implementare a planului, cu o frecvență anuală, care va cuprinde informații privind rezultatele monitorizării și situația indicatorilor de evaluare pentru anul precedent. Pe baza informațiilor prezentate în raport, pot fi propuse eventuale modificări/actualizări. La perioade mai lungi de timp (3-5 ani), precum și în cazul unor modificări socio-economice și/sau administrative majore, documentul strategic poate fi revizuit.

Pe lângă nivelul operațional, responsabil cu activitățile de monitorizare și evaluare, sistemul de guvernare conține și un nivel strategic, responsabil cu selectarea proiectelor prioritare, pe baza procesului de selecție bine definit. După cum s-a descris mai sus, nivelul strategic este format din persoane cu funcții de decizie în cadrul APL sau a instituțiilor publice de interes local, reprezentanților mediului privat, societății civile sau altor parteneri cheie.



Orașul
ROVINARI

strategium
consultanță pentru
dezvoltare



| | |
|-----------------------|---|
| Prestator: | STRATEGIUM SRL |
| Subcontractant | NOVATIQ VISION SRL |
| Beneficiar: | PRIMĂRIA ORAȘULUI ROVINARI |
| Sediul: | Strada Florilor, nr.2, Rovinari, jud Gorj |
| Tel: | (+40) 0253-371.095 |