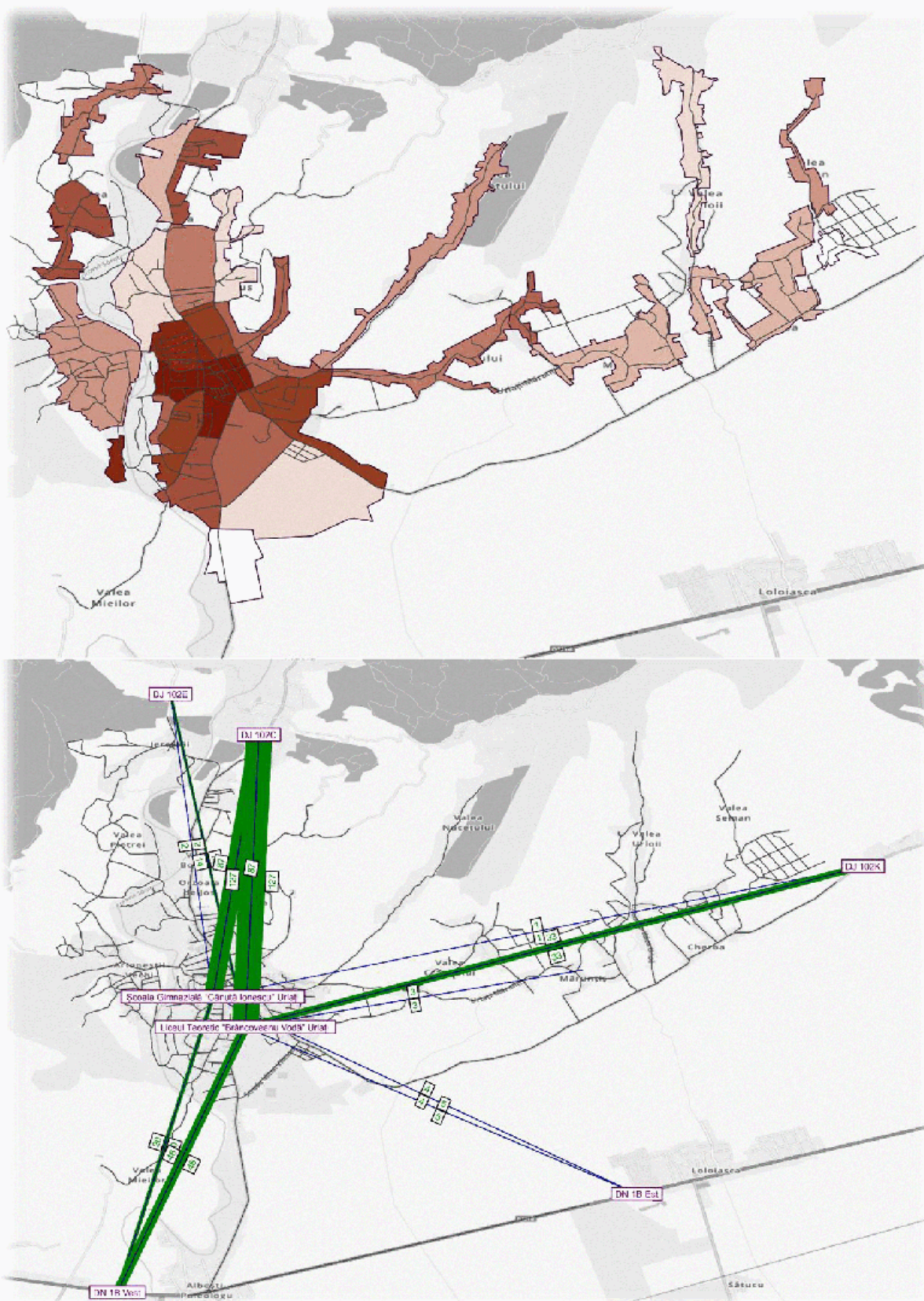


P.M.U.D. PRELIMINAR



Beneficiar: **U.A.T. ORAȘ URLAȚI**
Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**
2025

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI URLAȚI P.M.U.D. PRELIMINAR

Contract de Achiziție Publică de Servicii nr. 16506/25.08.2023
«SERVICII PENTRU ELABORARE/ACTUALIZARE ÎN FORMAT GIS A DOCUMENTELOR
DE AMENAJARE A TERITORIULUI ȘI DE PLANIFICARE URBANĂ A ORAȘULUI
URLAȚI, JUDEȚUL PRAHOVA (PUG) - COMPONENTA 1 ȘI ELABORARE PLAN DE
MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ - COMPONENTA 2»

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

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

Beneficiar: U.A.T. ORAȘ URLAȚI

Str. 23 August, Nr. 9, Oraș Urlați – 106300, Jud. Prahova, România

Tel.: 0244 271 429 Fax: 0244 270 010 E-mail: primaria_urlati@yahoo.com

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

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

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





CUPRINS

ETAPA I a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC	5
1. INTRODUCERE	6
1.1. Scopul și rolul documentației	6
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	12
1.2.1. Cadrul european	16
1.2.2. Cadrul național	25
1.2.3. Cadrul regional	35
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	43
1.3.1. Planul Urbanistic General și Regulament Local de Urbanism Oraș Urlați	43
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	45
1.4.1. Planul Strategic de Dezvoltare Locală 2021-2027	45
1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D al Orașului Urlați	46
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	48
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	48
2.1.1. Date demografice	48
2.1.2. Date socio-economice	52
2.1.3. Indicele de motorizare	65
2.2. Rețeaua stradală	67
2.3. Transport public	82
2.3.1. Transport public local	82
2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate	82
2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate	84
2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi	84



2.3.5. Transport feroviar	84
2.4. Transport de marfă	85
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	87
2.6. Managementul traficului	93
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate	95
3. MODELUL DE TRANSPORT	97
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	97
3.2. Colectarea de date	99
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare	100
3.2.2. Date privind timpii de parcurs	100
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	103
3.4. Cererea de transport	106
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor	107
3.4.2. Distribuția pe destinații	108
3.4.3. Alegerea modală	109
3.4.4. Distribuția pe itinerarii	110
4. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	112
4.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	112
5. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	115
ANEXE	116
Lista cuprinzătoare de acțiuni de intervenție	117



ETAPA I

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

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

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

Numărul accidentelor rutiere mortale în Uniunea Europeană rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 19.900 cazuri în anul 2021. O pondere de 40% dintre accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, sunt expuși în mod special. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicați *participanți vulnerabili la trafic – pietoni și bicicliști*. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedați în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39% comparativ cu 49% în cazul conducătorilor auto, progresele în reducerea numărului de accidente rutiere în zonele urbane situându-se sub medie. Indicatorul exprimat prin numărul de victime raportat la un milion de locuitori, situează România pe primul loc în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, cu o valoare de 92 victime la 1 milion de locuitori în anul 2021, în condițiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în același an a fost de 45 victime la 1 milion de locuitori¹. Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranța rutieră urbană și pentru a evita decesele și accidentele grave, în special în rândul participanților la trafic vulnerabili.

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

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

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

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

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru zona urbană a Orașului Urlați și ține cont de costurile și beneficiile sociale, prin “internalizarea costurilor externe”. Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul orașului în cadrul PMUD este centrată pe cetățeni. Cetățenii Orașului Urlați, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienți, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluției, realizarea planului de mobilitate urbană durabilă însemnând ***“Planificare pentru Oamenii din Orașul Urlați”***.

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

documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

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

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

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

În acest context, PMUD al Orașului Urlați va avea un rol esențial în accesarea finanțării din fonduri nerambursabile prin mecanisme de finanțare care vor fi disponibile în exercițiul financiar 2021-2027, precum și în următoarele. Prin implementarea măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea problemelor identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2023-2030.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Orașului Urlați, situat în partea sud-estică a Județului Prahova (la o distanță rutieră de aproximativ 22 km de Municipiul Ploiești), în Regiunea Sud-Muntenia a României și este format din localitățile componente Arioneștii Noi, Arioneștii Vechi, Cherba, Jercălăi, Mărunțiș, Orzoaia de Jos, Orzoaia de Sus, Schiau, Urlați, Valea Bobului, Valea Crângului, Valea Mieilor, Valea Nucetului, Valea Pietrei, Valea Seman și Valea Urloii (figura 1.1). Alegerea arealului acoperit de PMUD al Orașului Urlați s-a realizat prin corelarea cu prevederile Planului Urbanistic General și totodată ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul învecinat.

De asemenea, la alegerea arealului selectat al PMUD – teritoriul unității administrativ-teritoriale Orașul Urlați – s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor, precum și de considerente legate de utilizarea teritoriului.

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este de îmbunătățire a accesibilității în zonele urbane și asigurare a mobilității durabile, precum și a unor servicii de transport de calitate ridicată.

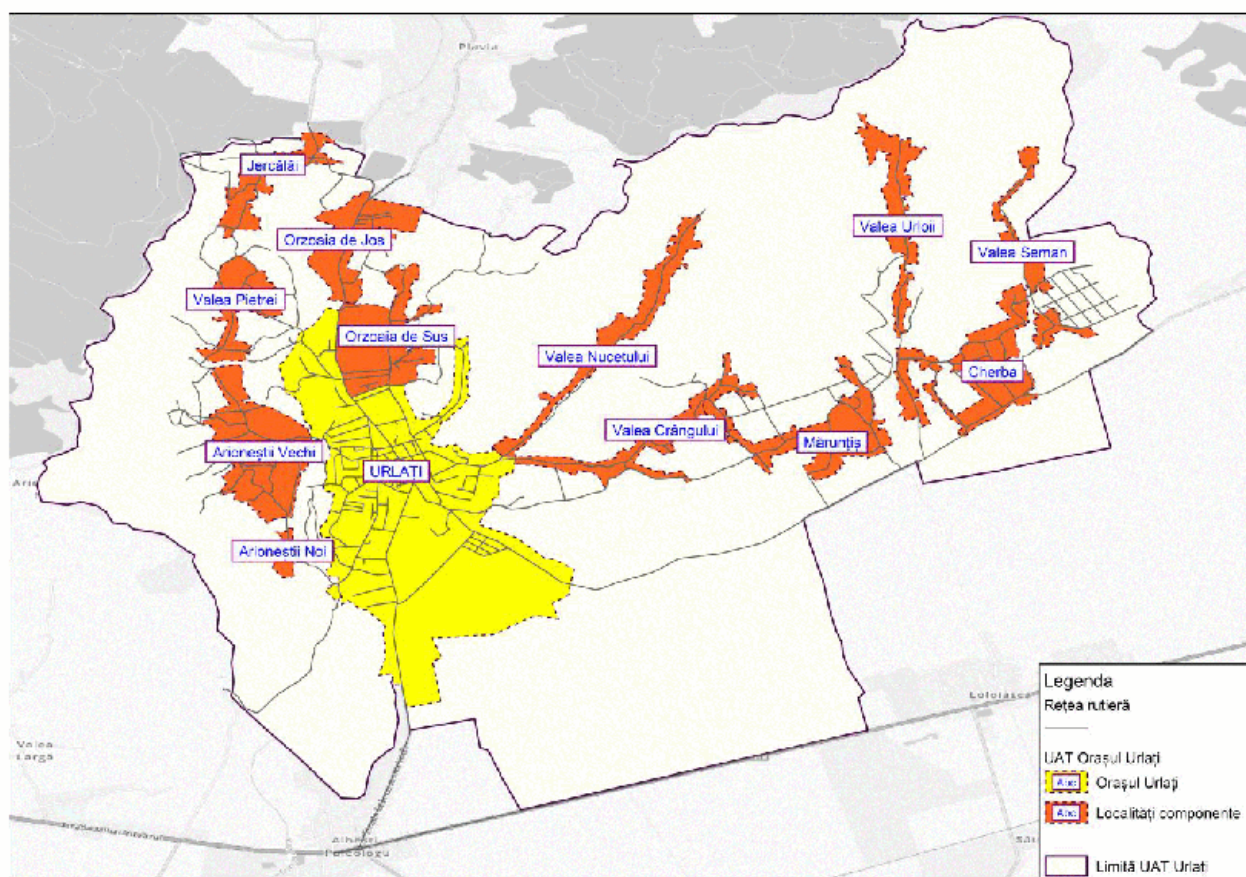


Figura 1.1. Arealul PMUD al Orașului Urlați.

PMUD al Orașului Urlați urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

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

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

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

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Zonele urbane au cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, apariția locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalități precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a Orașului Urlați, care să îi asigure calitatea de oraș model din punct de vedere al durabilității. Reprezintă un plan de lucru care urmărește schimbări ale comportamentului de deplasare al cetățenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât aceștia să își recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Urlați reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței, prin conturarea de politici sectoriale integrate și măsuri privind întărirea cooperării instituționale, managementul mobilității

orientat pe cerere și ITS (sisteme inteligente de transport), conectivitatea și coerența în transport, multimodalitatea și promovarea transportului public de călători, noduri de transport ecologice și durabile, sinergii între măsurile de îmbunătățire a siguranței și securității, integrarea mobilității cu planificarea urbană, logistica urbană. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țințelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Urlați cuprinde acțiuni adresate UAT Orașul Urlați, grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. **Intervenții majore asupra rețelei stradale** – sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe;
2. **Transport public** – planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului);
3. **Transport de marfă** – prezintă măsuri de translație către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum zgomot, emisiile de CO₂, emisiile de substanțe poluante);
4. **Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate** – planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Dezvoltarea infrastructurii velo și amenajarea de trasee pietonale ia în considerare și alte opțiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor;
5. **Managementul traficului** – element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD al Orașului Urlați acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de

reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului;

6. **Zone cu nivel ridicat de complexitate** – complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației, astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale);
7. **Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare** – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;
8. **Aspecte instituționale** – sunt propuse intervenții pentru monitorizarea implementării planului de acțiune și pentru aplicarea legislației europene și naționale în domeniul transporturilor.

Analiza efectelor mobilității propuse este realizată prin dezvoltarea scenariului “A face ceva”. Costurile necesare acoperirii în întregime a măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse în cadrul scenariului preferat pentru perioada 2023-2030.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

La nivel național Legea Nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă stabilește cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național. În acest scop sunt definite condițiile necesare pentru dezvoltarea unui sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv, pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale.

Potrivit Legii, mobilitatea urbană durabilă reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea dintre planificarea și dezvoltarea urbană și transportul de persoane și de mărfuri la nivelul cartierului, orașului și la nivelul teritoriului metropolitan.

Mobilitatea urbană durabilă are la bază următoarele principii:

- a) *planificarea orașelor pentru oameni;*
- b) *împlicarea cetățenilor și a altor părți interesate;*
- c) *coordonarea și colaborarea multinivel între administrațiile publice locale și centrale;*
- d) *planificarea de la nivel de teritoriu metropolitan până la nivel de cartier;*
- e) *dezvoltarea orientată spre transport public - corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;*

- f) încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;*
- g) asigurarea accesului la serviciile de transport public al tuturor cetățenilor, inclusiv accesoriizarea tuturor modurilor de transport în mod funcțional și incluziv, în concordanță cu nevoile diferiților participanți la trafic;*
- h) dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă, cu accent pe modurile de transport nepoluante;*
- i) managementul parcurii, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;*
- j) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilității, inclusiv managementul traficului, al parcurilor și al transportului public;*
- k) managementul transportului de mărfuri;*
- l) monitorizarea și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.*

Prin Lege se stabilește faptul că Planificarea strategică și operațională a mobilității se face prin Planul de mobilitate urbană durabilă.

În legislația națională, conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, Planul de Mobilitate Urbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană / metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Conform articolului 46, planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

- a) diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică, socială și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;*
- b) strategia de dezvoltare spațială a localității;*
- c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;*
- d) planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;*
- e) planul de mobilitate urbană.*

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

- Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport;

- Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare;
- P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițitoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate;
- Pe baza referatelor elaborate de structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului și de structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor județene, și se aprobă de către consiliile locale. În situația în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, documentația se avizează de către acestea și se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competență în statut;
- Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG și P.M.U., acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autoritățile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;
- Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și prin:
 - *efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1,0 % din total populație);*
 - *realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;*
 - *realizarea anchetelor privind originea/ destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.*
- P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă, în toate etapele de elaborare fiind consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și agenți economici din teritoriul studiat, care au potențial major de atragere și generare a traficului;

→ P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:

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

→ P.M.U. utilizează măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerare următoarele arii de intervenție:

- *corelarea modurilor de transport cu densitatea urbană;*
- *crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;*
- *promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;*
- *reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;*
- *organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;*
- *organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;*
- *stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor nemotorizate etc.);*
- *restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor;*
- *dezvoltarea rețelelor de transport public;*
- *valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;*
- *dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;*
- *îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;*
- *utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.*

În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD al Orașului Urlați, se corelează cu alte documente de planificare spațială relevante, la nivelurile european, național, regional și local. Planul de mobilitate întocmit susține politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și restricțiile legale.

1.2.1. Cadrul european

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

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

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

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

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

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

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a orașelor și accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calității vieții și cu protecția mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei “noi culturi a mobilității urbane” se va putea realiza prin îmbunătățirea cunoștințelor referitoare la mobilitatea durabilă și îmbunătățirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

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

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

Pe lângă provocările generate de sectorul transporturilor, respectiv abordarea unui transport durabil din punct de vedere al protecției mediului (poluare atmosferică, emisii de CO₂ și zgomot) și al competitivității economice (prin reducerea nivelului congestiei), documentul recunoaște, de asemenea, ca priorități sănătatea cetățenilor, nevoile persoanelor vârstnice, ale celor cu handicap și ale familiilor acestora, precum și coeziunea socială, în general. Aceste provocări se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:

- promovarea de politici integrate pentru a face față complexității sistemelor de transport;

- optimizarea mobilității urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele rețele de transport;
- diseminarea experiențelor și cunoștințelor.

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

→ Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

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

→ Tema 2 – Centrarea pe cetățeni

- *Acțiunea 4 - O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban*
- *Acțiunea 5 - Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă*
- *Acțiunea 6 - Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile*
- *Acțiunea 7 - Accesul în zonele verzi*
- *Acțiunea 8 - O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă*
- *Acțiunea 9 - Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto*

→ Tema 3 – Transport urban mai ecologic

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

→ Tema 4 – Consolidarea finanțării

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

→ Tema 5 – Schimbul de experiență și de cunoștințe

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

→ Tema 6 – Optimizarea mobilității urbane

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

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

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

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

Obiectivele statelor membre/ UE	Reducerea emisiilor de CO ₂	Surse regenerabile de energie	Eficiență energetică – reducerea consumului de energie [Mtone]
Uniunea Europeană	Reducere cu 20%*	20%	Creștere cu 20%
România	Reducere cu 19%	24%	Creștere cu 10%

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

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

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

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO₂ generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condițiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la rețelele de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanțială a parcului de autovehicule, astfel:

- **Înjumătățirea** utilizării autovehiculelor “alimentate în mod convențional” în transportul urban până în **2030**; **dispariția** lor progresivă din orașe până în **2050**;
- Implementarea unei **logistici urbane practic lipsite de CO₂** în marile aglomerări urbane până în **2030**;

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

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

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

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

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

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

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

«Este necesară o schimbare radicală:

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

1.2.1.6. Linii directe pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

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

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

«Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate».

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană au reunit părți interesate și experți cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilității urbane durabile contribuie la creșterea calității vieții și este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public,

pieton, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puțin poluante, precum și transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri. Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câștigat importanță deosebită pe scena europeană, diferențierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

1.2.1.9. Pactul verde european

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

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

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

1.2.1.10. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

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

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

dronelor și a aeronavelor fără pilot la bord, precum și altor acțiuni care vizează construirea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea.

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

→ Până în 2030:

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

→ Până în 2035:

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

→ Până în 2050:

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

1.2.2. Cadrul național

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

Tabelul 1.3. Documente strategice sectoriale – nivel național.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2014	Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

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

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

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

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

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

În cadrul studiilor de fundamentare se regăsește *“Studiul 13. Căi de comunicații și transport”*, al cărui scop este pe de o parte, să prezinte sintetic o analiză-diagnostic a dezvoltării rețelelor de transport, cu evidențierea disfuncționalităților, și pe de altă parte, ținând cont de *oportunitățile, potențialul de dezvoltare teritorială și de obiectivele de amenajare echilibrată a teritoriului național*, racordate la obiectivele strategice ale spațiului comunitar, să identifice viziunea, obiectivele și prioritățile pentru dezvoltarea rețelelor de transport, pentru orizontul de planificare teritorială 2020-2035. Sunt sintetizate cercetări și studii realizate de centre și institute de cercetare și de departamente

specializate din cadrul instituțiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanism, precum și documente strategice ale comunității europene din domeniul amenajării teritoriale și transporturilor.

1.2.2.2. Master Planul General de Transport al României

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

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

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

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

- *prioritizarea investițiilor, condiție favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual;*
- *actualizarea strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României;*
- *adoptarea unui document cadru de referință pentru politicile publice relevante și pentru toate instituțiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport națională.*

Programul Investițional vizează o schimbare de paradigmă în sensul concentrării eforturilor politice, instituționale și financiare ale României pe un set clar de priorități, în linie cu interesele naționale și europene, care să conducă la finele decadei 2021-2030 la

crearea unei rețele naționale de transport care să reprezinte coloana vertebrală de dezvoltare a economiei naționale.

Propunerile de dezvoltare a rețelei majore de transport din zona de influență a PMUD al Orașului Urlați se încadrează în prevederile strategice și în politica națională care se regăsesc în Master Planul General de Transport al României pentru orizontul de timp considerat.

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

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

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

1.2.2.4. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.2.6. Planul Național de Redresare și Reziliență

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

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

Planul este structurat pe 15 componente care acoperă 6 piloni:

→ Pilonul I. Tranziția verde

- 1.1 Sistemul de management al apei
- 1.2 Împădurim România și protejăm biodiversitatea
- 1.3 Managementul deșeurilor
- 1.4 Transport sustenabil
- 1.5 Fondul pentru Valul Renovării
- 1.6 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*

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

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

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

Prin derularea programului se urmărește modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/ metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimilate autobuzelor pentru transportul public de călători pe apă) la 60% în 2025, comparativ cu 45,4% în 2019. De asemenea, în urma punerii în aplicare a investițiilor în stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, România ar dispune în total de cel puțin 30.000 de stații de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv din Planul Național de Redresare și

Reziliență. Potrivit Ghidului specific, investițiile se vor baza, în egală măsură, pe alinierea obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/ planul integrat de dezvoltare durabilă/ planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/ aglomerate, precum și pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

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

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

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

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

- Dezvoltarea capacităților de cercetare, dezvoltare și inovare atât pentru organizațiile de cercetare (institute de cercetare și instituții de învățământ superior), cât și pentru întreprinderi;
- Utilizarea digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al guvernelor;
- Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor;
- Intervenții în cercetarea din domeniul medical;
- Intervenții pentru digitalizare în domeniul medical.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prin acest obiectiv se are în vedere sprijinirea dezvoltării urbane, pe baza priorităților identificate în Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană cum ar fi alocarea de sume pentru investiții în municipiile reședință de județ, zone funcționale, în scopul creșterii

economice, inovare, acces la noi locuri de muncă. În același timp, sunt prevăzute investiții și în zonele urbane de mici dimensiuni pentru asigurarea unui nivel de trai minim acceptabil pentru populație.

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

- Programul Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare
- Programul Sănătate
- Programul Incluziune și Demnitate Socială
- Programul Educație și Ocupare
- Programul Dezvoltare Durabilă
- Programul Transport
- Programul Asistență Tehnică
- Programul Tranziție Justă
- Programul Acvacultură și Pescuit
- Programul Regional București-Ilfov
- Programul Regional Nord-Vest
- Programul Regional Sud-Est
- Programul Regional Sud Muntenia
- Programul Regional Sud-Vest Oltenia
- Programul Regional Vest
- Programul Regional Centru
- Programul Regional Nord-Est

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

- dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi);
- dezvoltarea unor culoare de mobilitate;
- realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi;
- dezvoltarea transportului metropolitan, precum și infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing;

- dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport cu metroul, inclusiv achiziție de material rulant;
- dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar metropolitan, inclusiv achiziție de material rulant;
- construirea/ modernizarea de parcări "park-and-ride", stații și conexiuni inter-modale, stații de transport.

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

1.2.3. Cadrul regional

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

Tabelul 1.4. Documente strategice sectoriale – nivel regional.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2019	Planul de Menținere a Calității Aerului în Județul Prahova 2019-2023	Consiliul Județean Prahova
2021	Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Prahova pentru perioada 2021-2027	Consiliul Județean Prahova
2020	Strategia pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud-Muntenia pentru perioada 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Muntenia
2021	Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Sud-Muntenia	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Muntenia
2021	Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Muntenia

1.2.3.1. Planul de Menținere a Calității Aerului în Județul Prahova 2019-2023

Planul de Menținere a Calității Aerului pentru Județul Prahova 2019-2023 reprezintă o documentație elaborată de Consiliul Județean Prahova pentru unitățile administrativ-teritoriale din compunerea județului. În cadrul planului de acțiune sunt propuse măsuri

pentru păstrarea nivelului poluanților sub valorile-limită, respectiv sub valorile-țintă și pentru asigurarea celei mai bune calități a aerului înconjurător, în condițiile unei dezvoltări durabile.

În cadrul Planului a fost stabilit un scenariu de bază care reprezintă situația corespunzătoare unui an de proiecție în cazul dezvoltării principalelor domenii de activitate cu efect asupra calității aerului (evoluția indicatorilor: trafic, rezidențiali, industrial, agricultură, etc) în care se implementează măsuri identificate în alte proiecte, planuri și strategii locale sau la nivel național, măsuri care decurg din aplicarea legislației naționale care transpune directive europene cu efect de menținere/ reducere a emisiilor, până în anul de proiecție 2023, în vederea menținerii calității aerului și a calității mediului în ansamblul său.

Planul de menținere a calității aerului include măsuri de menținere/ reducere care vizează categorii de activități identificate a exercita impact negativ asupra calității aerului:

- Transport – în special trafic rutier;
- Energie - încălzirea în sectorul rezidențial și instituțional – comercial;
- "Alte surse", respectiv surse naturale și zone forestiere degradate.

Măsurile de menținere a calității aerului din Scenariul de Bază la nivelul județului Prahova sunt:

- Măsuri pentru reducerea emisiilor rezultate din transport:
 - Extinderea/ modernizarea arterelor de circulație; Creșterea mobilității durabile prin reabilitare/ modernizare/ extindere infrastructură de transport și infrastructuri conexe prin:
 - Reabilitare/ Modernizare/ Extindere artere infrastructura de transport și infrastructuri și conexe la nivel de județ;
 - Reabilitare/ Modernizare/ Extindere artere infrastructura de transport și infrastructuri și conexe – centre urbane și rurale;
 - Transport public – îmbunătățire calitate și promovare utilizare;
 - Mijloace alternative de mobilitate:
 - Îmbunătățirea calității rețelei pietonale, inclusiv reabilitarea trotuarelor, a indicatorilor și unele proiecte de amenajare pentru pietoni/ spații comune;
 - Amenajarea de piste, parcare pentru biciclete;
- Măsuri pentru reducerea emisiilor rezultate din sectorul energetic (rezidențial, comercial, instituțional):
 - Eficientizare energetică și reducerea consumului de combustibili prin reabilitare termică clădiri și modernizare instalații de încălzire;
 - Eficientizarea energetică prin extindere rețele distribuție gaze naturale – în zonele de dezvoltare urbană și rurală;

- Reducerea emisiilor de poluanți rezultați din procesele de ardere combustibili fosili prin dezvoltarea sistemelor bazate pe surse de energie regenerabile;
- Eficientizarea și modernizarea rețelelor de iluminat;
- Măsurile pentru reducerea emisiilor rezultate din alte surse:
 - Întreținerea spațiilor verzi și consolidare terenuri degradate;
 - Campanii de prevenire și sancționare;
 - Traininguri și ateliere de informare.

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

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Prahova pentru perioada 2021-2027 a fost elaborată în anul 2021 și revizuită în aprilie 2023. Documentul este structurat în 6 capitole: 1. Context general, 2. Cadrul strategic ce stă la baza strategiei de dezvoltare durabilă a Județului Prahova, 3. Viziunea și obiectivele strategiei de dezvoltare durabilă ale Județului Prahova; 4. Planul de măsuri de dezvoltare durabilă a Județului Prahova 2021-2027; 5. Cadrul de implementare, monitorizare, evaluare și revizuire a strategiei, 6. Portofoliu de proiecte.

Viziunea Strategiei este: *Județul Prahova, recunoscut pentru patrimoniul său natural și cultural, pol regional cu o economie sustenabilă, performantă și interconectată, bazată pe eficiență, eficacitate și inovare, care oferă bunăstare și oportunități de formare și ocupare de calitate pentru toți.*

Pentru îndeplinirea viziunii de dezvoltare au fost propuse 6 obiective generale (OG) de dezvoltare durabilă a județului Prahova pentru perioada 2021-2027, cărora le sunt asociate o serie de obiective specifice, după cum urmează:

- OG I. Dezvoltarea capitalului uman al județului Prahova și a ratei de ocupare a acestuia, pentru integrarea într-o economie inovativă și performantă:
 - OS I. 1. Creșterea nivelului de educație și formare profesională al populației județului odată cu creșterea ratei de participare la toate nivelele de învățământ și îmbunătățirea ofertei de formare;
 - OS I. 2. Creșterea echilibrată a numărului de locuri de muncă și îmbunătățirea ofertei de ocupare pe teritoriul județului;
 - OS I. 3. Consolidarea activităților de cercetare – dezvoltare – inovare adaptate la provocările economice actuale, prin cooperarea dintre mediul universitar, centre de cercetare și companii;
- OG II. Creștere economică durabilă, prin dezvoltarea antreprenoriatului și a competitivității sectoriale:
 - OS II. 1. Creșterea competitivității IMM-urilor din județ cu accent pe zonele urbane aflate în declin;

- *OS II. 2. Dezvoltarea antreprenoriatului și economiei sociale într-un climat general favorabil întreprinderilor – instituții prietenoase cu mediul de afaceri și facilități;*
- *OS II. 3. Adaptarea industriei locale la progresul tehnologic și la cerințele de mediu;*
- *OS II. 4. Hrană suficientă și sănătoasă prin sprijinirea dezvoltării agriculturii;*
- *OS II. 5. Consolidarea și modernizarea turismului prahovean – factor de progres economico-social al județului;*
- **OG III. Creșterea contribuției echitabile a județului Prahova la realizarea țintei de decarbonizare a României și îmbunătățirea calității mediului:**
 - *OS III. 1. Creșterea gradului de atenuare și adaptare la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor*
 - *OS III. 2. Îmbunătățirea calității factorilor de mediu*
 - *OS III. 3. Îmbunătățirea protecției naturii și biodiversității*
 - *OS III. 4. Promovarea tranziției juste către o economie neutră din punct de vedere climatic*
- **OG IV. Îmbunătățirea semnificativă a calității vieții cetățenilor din județul Prahova într-un climat de incluziune socială:**
 - *OS IV. 1. Creșterea gradului de bunăstare generală inclusiv pentru grupurile sociale vulnerabile printr-o rețea de servicii sociale bazate pe comunitate și pe parteneriate cu furnizorii de servicii sociale privați, organizații neguvernamentale;*
 - *OS IV. 2. Îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru toți, inclusiv grupuri și comunități defavorizate, asigurarea infrastructurii, dotărilor edilitare necesare;*
 - *OS IV. 3. Îmbunătățirea stării de sănătate a populației prin servicii de sănătate accesibile și performante, capabile să facă față mai bine provocărilor actuale;*
 - *OS IV. 4. Dezvoltarea ofertei de servicii culturale;*
 - *OS IV. 5. Dezvoltarea infrastructurii și serviciilor destinate sportului și petrecerii timpului liber;*
- **OG V. Creșterea gradului de conectivitate și mobilitate la nivelul județului Prahova**
 - *OS V. 1. Îmbunătățirea conectivității digitale și a digitalizării serviciilor publice;*
 - *OS V. 2. Consolidarea și modernizarea serviciilor de comunicații;*
 - *OS V. 3. Creșterea mobilității, inter-conectivității și accesibilității locurilor de muncă, serviciilor și educației prin sisteme și servicii publice de transport performante și durabile;*
 - *OS V. 4. Dezvoltarea infrastructurii digitale și de transport;*
- **OG VI. Dezvoltarea de comunități durabile și solidare în județul Prahova care valorifică eficient oportunitățile de dezvoltare prin colaborare și parteneriat:**
 - *OS VI. 1. Consolidarea măsurilor de bună guvernare la nivelul tuturor instituțiilor publice din județ;*

- OS VI. 2. Dezvoltarea parteneriatelor interne și internaționale;
- OS VI. 3. Îmbunătățirea planificării teritoriale la nivelul județului și a unităților administrativ-teritoriale pentru a facilita valorificarea optimă a oportunităților de dezvoltare în contextul poziției strategice a județului și coordonarea necesară între actorii relevanți.

Propunerile de dezvoltare a transporturilor și mobilității din zona de influență a PMUD al Orașului Urlați se încadrează în prevederile strategice promovate prin **Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Prahova pentru perioada 2021-2027**.

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

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

- Analiza contextului regional și a potențialului pentru inovare;
- Guvernare regională: Asigurarea participării și asumării;
- Elaborarea unei viziuni globale pentru viitorul regiunii;
- Identificarea priorităților;
- Definirea mixului de politici și a planului de acțiune;
- Integrarea mecanismelor de monitorizare și evaluare.

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

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

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

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

DS 2. Agricultură și industria alimentară

Nișa 2: Agricultură de precizie;

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

DS 3. Bioeconomia: dezvoltarea economiei circulare

Nișa 4: Bionanotehnologii și biotehnologii medicale și farmaceutice;

Nișa 5: Biotehnologii în agricultură;

Nișa 6: Biotehnologii industriale - energie curată și eficientă;

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

DS 4. Turismul și identitatea culturală

Nișa 8: Servicii de inovare în industria turismului;

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

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

DS 5. Localități inteligente

Nișa 11: Tehnologii de mediu pentru localitățile inteligente;

DS 6. Industria și cercetarea de înaltă tehnologie

Nișa 12: Metode și tehnologii avansate de producție;

Nișa 13: Materiale avansate.

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

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

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

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

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

P1: Dezvoltarea durabilă a infrastructurii locale și regionale

Obiectiv: Creșterea atractivității și accesibilității regiunii Sud Muntenia prin dezvoltarea mobilității și conectivității populației, bunurilor și serviciilor conexe în vederea promovării dezvoltării durabile;

P2: Dezvoltare urbană durabilă

Obiectiv: Dezvoltarea policentrică și echilibrată a rețelei de localități urbane;

P3: Creșterea competitivității economiei regionale prin specializare inteligentă și digitalizare

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

P4: Protecția mediului prin creșterea eficienței energetice și tranziția către o economie circulară

Obiectiv: Protejarea și utilizarea eficientă a resurselor naturale și a patrimoniului natural;

P5: Susținerea educației și ocupării forței de muncă

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

P6: Susținerea sănătății și incluziunii sociale

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

P7: Dezvoltarea rurală și agricultura

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

1.2.3.5. Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027

Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027 este fundamentat de nevoile și specificul regional. Acesta este elaborat de ADR Sud-Muntenia și asigură implementarea viziunii strategice pentru o dezvoltare durabilă și echilibrată a regiunii, completând prioritățile și acțiunile pentru dezvoltarea acesteia din Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 al Regiunii Sud-Muntenia 2021-2027, Strategia pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud-Muntenia pentru perioada 2021-2027 și Strategia Integrată de Dezvoltare Teritorială Sud-Muntenia 2021-2027.

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

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

- Stimularea dezvoltării inteligente și durabile a regiunii, bazată pe inovație, digitalizare și dezvoltarea ecosistemului antreprenorial;
- Stimularea tranziției regiunii către o economie cu emisii zero prin creșterea eficienței energetice, îmbunătățirea protecției mediului și creșterea mobilității urbane ;

- Creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane la rețeaua TEN-T prin investiții în infrastructura rutieră de drumuri județene;
- Creșterea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățarea pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii educaționale;
- Creșterea atractivității regiunii prin investiții în infrastructura de turism și patrimoniu cultural;
- Dezvoltarea capacității administrative a Autorității de Management PR Sud-Muntenia și a dezvoltatorilor de proiecte și beneficiarilor.

Pentru a reduce inegalitățile și disparitățile și a prioritiza investițiile în bunuri publice și meritorii, precum și pentru a exploata potențialul regiunii, PRSM 2021–2027 are drept obiectiv general stimularea creșterii economice inteligente, durabile și echilibrate. Acest lucru va duce la îmbunătățirea calității vieții comunităților locale prin susținerea capacității de inovare și digitalizare a administrației locale și a economiei regionale, dezvoltarea durabilă a infrastructurii și serviciilor și valorificarea potențialului cultural și turistic al regiunii. În acest sens sunt propuse următoarele priorități de dezvoltare:

- Prioritate: P1. O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice;
- Prioritate: P2. O regiune cu orașe prietenoase cu mediul;
- Prioritate: P3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă;
- Prioritate: P4. O regiune mai accesibilă;
- Prioritate: P5. O regiune educată;
- Prioritate: P6. O regiune atractivă.

Pentru *Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă*, în care sunt vizate măsuri/activități privind îmbunătățirea eficienței și atractivității sistemului de transport public, inclusiv a transportului pentru elevi, a timpilor de parcurs, accesibilității, transferului către transportul public de călători (intermodal) și modurile nemotorizate de transport, atât la nivelul municipiilor reședință de județ, cât și la nivelul celorlalte municipii și orașe, alocarea financiară orientativă este de 183,59 milioane Euro.

Intervențiile eligibile prin acest program vizează următoarele tipuri de activități indicative:

- Înființarea, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport urban ecologice și infrastructura de transport necesară acestora (configurarea/ modernizarea/ lărgirea/ reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă) în vederea dezvoltării transportului public și implementării măsurilor de siguranță rutieră (pasarele pietonale, pasaje subterane/ supraterrane auto și pietonale, intervenții asupra sistemului de iluminat public și alte elemente conexe aferente traseului reabilitat, ce nu sunt elemente

dominante ale proiectelor) pentru reducerea de CO₂ și dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane (sisteme de management a traficului, aplicații mobility as a service, sisteme park & ride și terminale intermodale pentru transportul public urban, etc);

- Înființarea, modernizarea, extinderea și dotarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate, inclusiv configurarea/ modernizarea/ lărgirea/ reconfigurarea străzilor din orașe și din zona urbană funcțională, numai în măsura în care astfel de investiții sunt necesare pentru a asigura funcționalitatea proiectului integrat de mobilitate urbană sustenabilă, precum și intervenții asupra sistemului de iluminat public aferent traseului reabilitat, amenajarea de zone pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare, etc;
- Achiziționarea de autobuze/microbuze pentru transport școlar;
- Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană, inclusiv prin intervenții în depourile/ autobazele pentru transport public și infrastructura tehnică aferentă precum și pentru retehnologizarea lor;
- Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv infrastructură de producere de energie din surse regenerabile.

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

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planul Urbanistic General și Regulament Local de Urbanism Oraș Urlați

Conform legislației în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare și răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localităților care compun unitatea administrativ - teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- stabilirii direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltare urbanistică a localităților;
- utilizării raționale și echilibrate a terenurilor necesare funcțiunilor urbanistice;
- precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice, reducerea vulnerabilităților fondului construit existent);
- evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;

- creșterii calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;
- fundamentării realizării unor investiții de utilitate publică;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

Planul Urbanistic General al orașului Urlați în vigoare, a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Urlați nr. 26 din 24 februarie 2011 și prelungit prin Hotărârea Consiliului Local Urlați nr. 111 din 29 octombrie 2015. Acesta este valabil până în 24 februarie 2026. În cadrul acestei versiuni, în scopul îmbunătățirii condițiilor de circulație, capitolul 4.6. *Căi de comunicație și transport* prevede următoarele propuneri:

- Modernizarea străzilor, aleilor și trotuarelor, prin amenajări de profil și aplicarea de îmbrăcămînți rutiere, având prioritate străzile principale;
- Amenajarea intersecțiilor și echiparea cu semafoare;
- Asigurarea unui iluminat stradal corespunzător, pentru evitarea accidentelor rutiere pe timp de noapte;
- Corectarea traseelor deficitare ca elemente geometrice, cu sinuozități, curbe necorespunzătoare etc, și lărgiri;
- Consolidarea și modernizarea podurilor peste Cricovul Sărat, care asigură legătura între trupurile componente ale orașului;
- Amenajarea de parcaje (necesitate impusă de creșterea gradului de motorizare, avându-se în vedere faptul că numărul insuficient de parcaje influențează negativ fluența circulației, în momentul de față parcându-se, de multe ori, în lungul străzilor, pe carosabil, în lipsa unor spații speciale).

Propunerile planului de mobilitate se încadrează în prevederile PUG al Orașului Urlați în vigoare și sprijină atingerea unor priorități asumate prin acesta. Planul de mobilitate ia în considerare toate propunerile din PUG care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic.

Totodată, având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG și PMUD, elaborarea acestora se va face concomitent, aplicând o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului UAT Orașul Urlați.

De asemenea, trebuie menționat că planul de acțiune al PMUD va fi dimensionat într-o abordare realistă, ținând cont de înscrierea în anvelopa bugetară disponibilă în perioada de implementare a PMUD, adică până în anul 2030.

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

1.4.1. Planul Strategic de Dezvoltare Locală 2021-2027

Planul Strategic de Dezvoltare al Orașului Urlați 2021-2027 este un document care orientează dezvoltarea pe termen mediu și lung a orașului și care va influența viitoarea distribuție a dezvoltării în localitate, oferind un cadru strategic pentru investiții.

Pentru perioada 2021-2027 s-au stabilit următorii piloni strategici:

- **Pilonul 1:** Dezvoltare urbană durabilă;
- **Pilonul 2:** Economie prosperă și competitivă;
- **Pilonul 3:** Sănătate, educație și sisteme sociale performante;
- **Pilonul 4:** Păstrarea și folosirea tradițiilor;
- **Pilonul 5:** Sustenabilitate prin cultură și turism;
- **Pilonul 6:** Adaptarea la schimbările climatice și tranziție verde;
- **Pilonul 7:** Accesibilitate.

Principalele propuneri de proiecte în funcție de nevoile identificate în planul strategic sunt următoarele:

- Modernizare străzi, faza a III-a: străzile Lalelelor, Macului, Liliacului, Măceșului, Viorelelor, Fundătura Crizantemelor, Crizantemelor - Bretea 1, Str. Mihai Viteazu (cartier Tineretului), Socului (Bretea dreapta + Bretea stânga), Arioneștii Noi;
- Reabilitare și modernizare străzi, faza a IV-a, pe o lungime estimată de 42km;
- Refacere covoare asfaltice, pe o lungime estimată de 40 km;
- Extinderea monitorizării video a orașului în special în intersecțiile mari, intrările în oraș și în toate zonele unde se află platformele de gunoi;
- Realizarea de studii de trafic, studii de fezabilitate și proiecte tehnice pentru modernizarea și reabilitarea drumurilor;
- Reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor locale;
- Realizarea unui plan de derulare a lucrărilor de reabilitare/ extindere infrastructură rutieră, corelat cu alte lucrări la rețele de utilități;
- Modernizarea străzilor neasfaltate din oraș;
- Refacerea covoarelor asfaltice;

- Creșterea duratei de exploatare a drumurilor existente, prin aplicarea unor tehnologii moderne, de reabilitare și modernizare a acestora;
- Construcția și reabilitarea trotuarelor astfel încât acestea să poată asigura circulația corespunzătoare a pietonilor;
- Construirea, reabilitarea și modernizarea podurilor și podețelor din oraș;
- Înlocuirea semnelor de circulație necorespunzătoare;
- Extinderea și modernizarea parcărilor din oraș.

Propunerile din Planul Strategic de Dezvoltare Locală vor fi corelate cu cele din prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) (precondiție pentru accesarea finanțărilor în domeniul mobilității), în scopul sprijinirii atingerii unor priorități care vor fi asumate prin acesta.

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D al Orașului Urlați

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

Procesul metodologic aplicat pentru elaborarea PMUD al Orașului Urlați este reprezentat grafic în figura de mai jos.

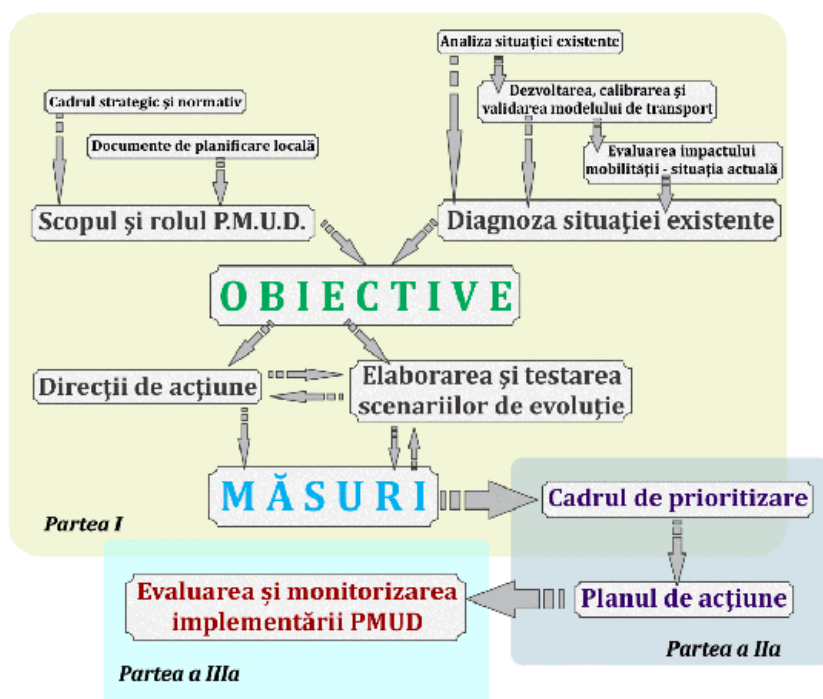


Figura 1.4. Schema metodologică de elaborare a PMUD al Orașului Urlați.

În acord cu cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Urlați este structurat în 3 părți principale, corespunzătoare următoarelor etape:

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

(1) *Introducere*

(2) *Analiza situației existente*

(3) *Modelul de transport*

(4) *Evaluarea impactului actual al
mobilității*

(5) *Viziunea de dezvoltare a mobilității
urbane*

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

(7) *Evaluarea impactului mobilității pentru
cele 3 nivele teritoriale*

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul și rolul documentației, urmărind încadrarea în cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional și în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 și 4 se realizează caracterizarea și diagnosticarea situației actuale. Caracteristicile socio-economice și demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilității asupra societății (mediu, cadru social, dezvoltare urbană). Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relației dintre cererea și oferta de transport pentru fiecare element al rețelei de transport analizate, facilitând astfel evidențierea disfuncționalităților. Odată calibrat și validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate. Urmărind reducerea disfuncționalităților cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu și având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Acestea le sunt asociate direcții de acțiune și măsuri grupate în scenarii de evoluție, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilității măsurilor propuse.

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

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

(2) *Planul de acțiune*

Prioritizarea și gruparea măsurilor propuse în funcție de contribuția pe care o aduc la desfășurarea unei mobilități durabile se constituie sub forma unui Plan de acțiune.

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

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

(2) *Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea*

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Urlați este conceput pentru perioada 2023-2030, perioadă care se încadrează în valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, național și european, respectiv care interferează cu perioada de programare curentă stabilită de Comisia Europeană, 2021-2027.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 14 ani evidențiază scăderea cu 4,6% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Orașul Urlați, tendință de variație similară cu cea înregistrată la nivel județean (-8,5%) și național (-2,6%).

În figura 2.1 este reprezentată variația numărului de locuitori în perioada 2010 - 2023 pentru România, județul Prahova și localitățile urbane din acest județ. Valorile extreme sunt date de reduceri ale populației, cea mai accentuată fiind în Orașul Slănic (-21,6%). Municipiile Ploiești și Câmpina au înregistrat, de asemenea scăderi, de 11,4%, respectiv 12,5%.

Datele privind numărul total de locuitori din Orașul Urlați la nivelul anului 2023 sunt prezentate în tabelul 2.1.

Tabelul 2.1. Numărul de locuitori - Orașul Urlați, anul 2023.

Localitatea	Număr de locuitori	Sursa
Orașul Urlați	11.274	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	11.379	Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor, Ministerul Afacerilor Interne

În ceea ce privește Orașul Urlați, în figura 2.2 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2010 - 2023. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS - Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

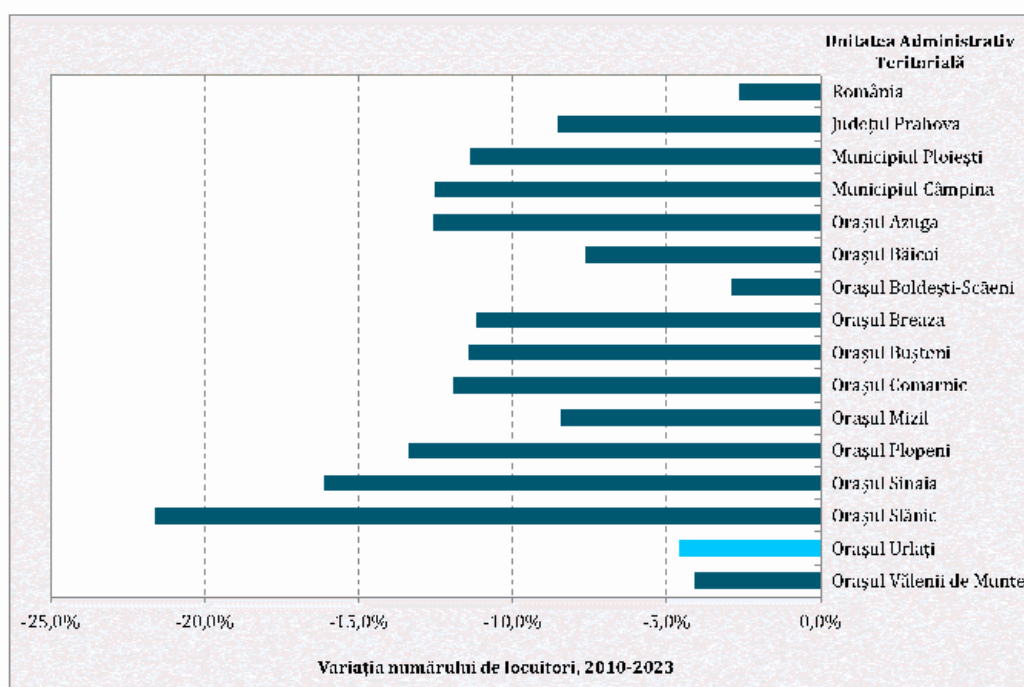


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2023, zonele urbane din Jud. Prahova.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

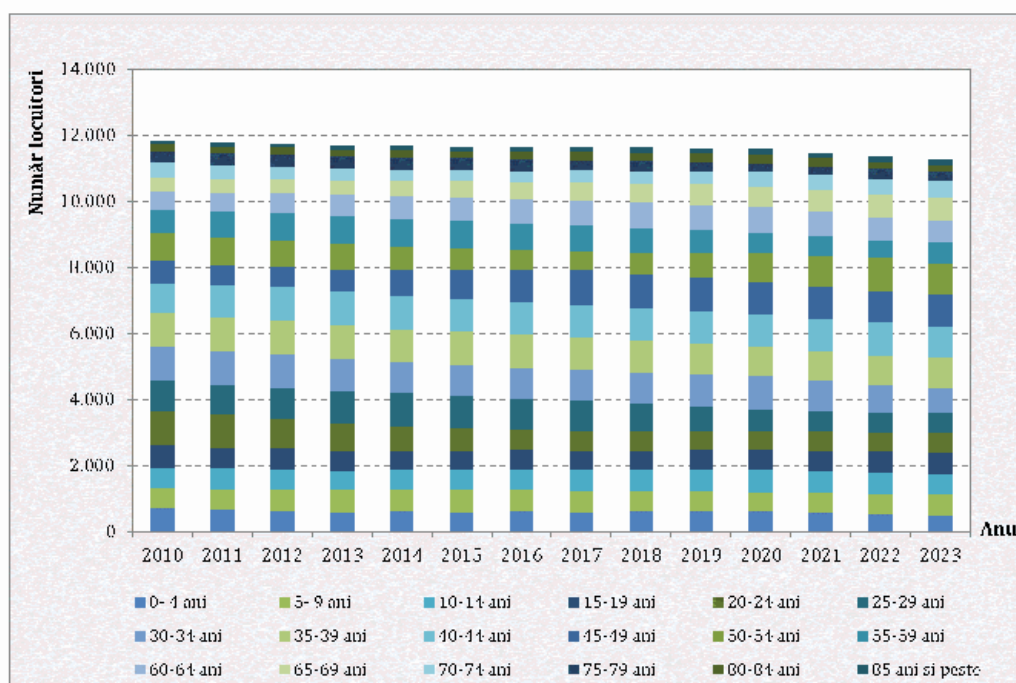


Figura 2.2. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2023, Orașul Urlați.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3), relevă scăderea (cu 22%) ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 28%), aspect care reflectă demararea fenomenului

de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

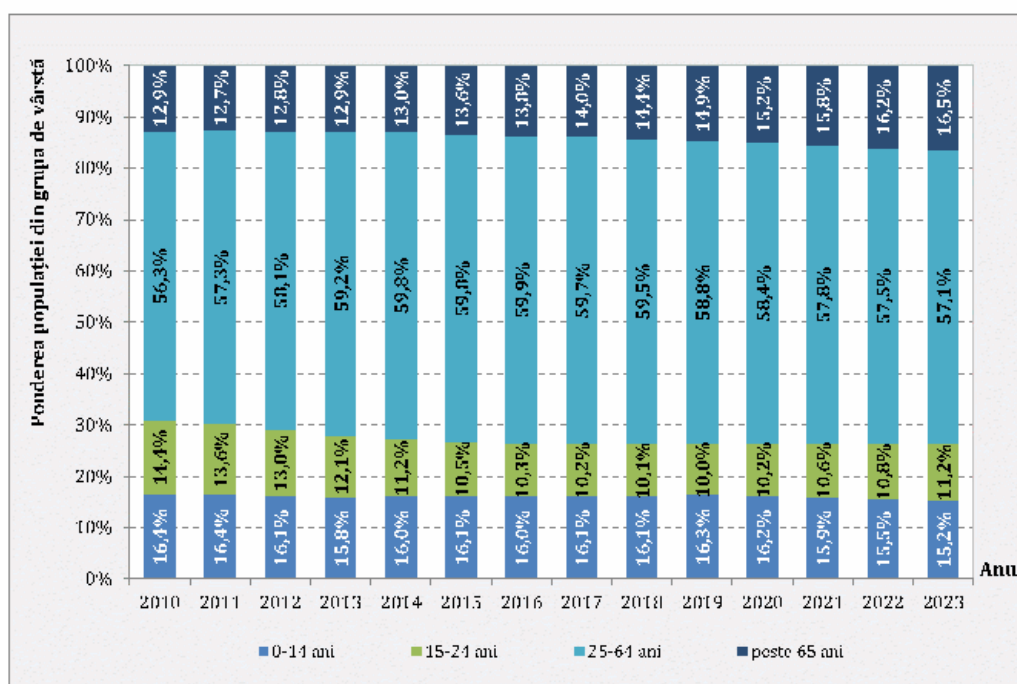


Figura 2.3. Ponderele populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2010-2023.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Ca urmare a solicitării Orașului Urlați, Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor (D.G.E.P.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Orașul Urlați înregistrați la sfârșitul anului 2023. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc). Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic¹, în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor. Distribuția pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.4) s-a făcut respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2023, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Orașului Urlați este de 1.018 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2022 este de 1.115 persoane/km².

¹ În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărțit în 40 zone de trafic, 18 zone urbane interne în Orașul Urlați, 17 zone interne reprezentând localitățile componente/apartinătoare și 5 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile județene care penetrează acest teritoriu.

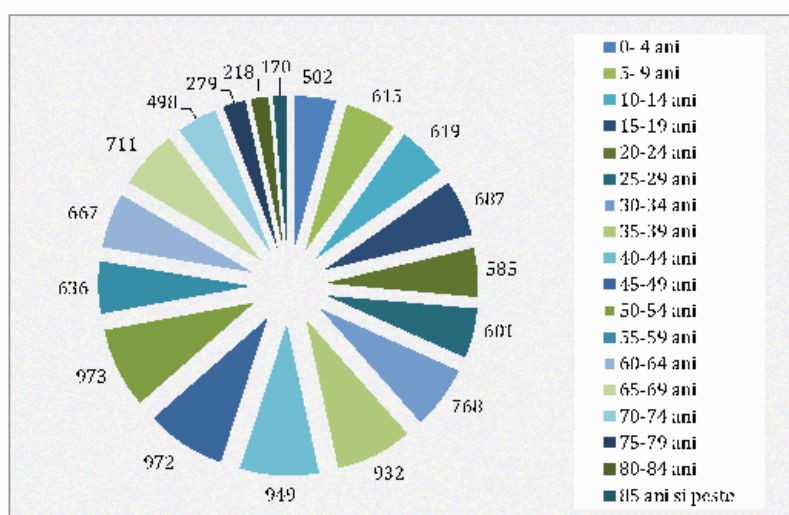


Figura 2.4. Distribuția populației înregistrate în anul 2023 pe grupe de vârstă, Orașul Urlați.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori: *populația totală și densitatea populației*.

În cadrul PMUD al Orașului Urlați distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2023) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.5 și 2.6).

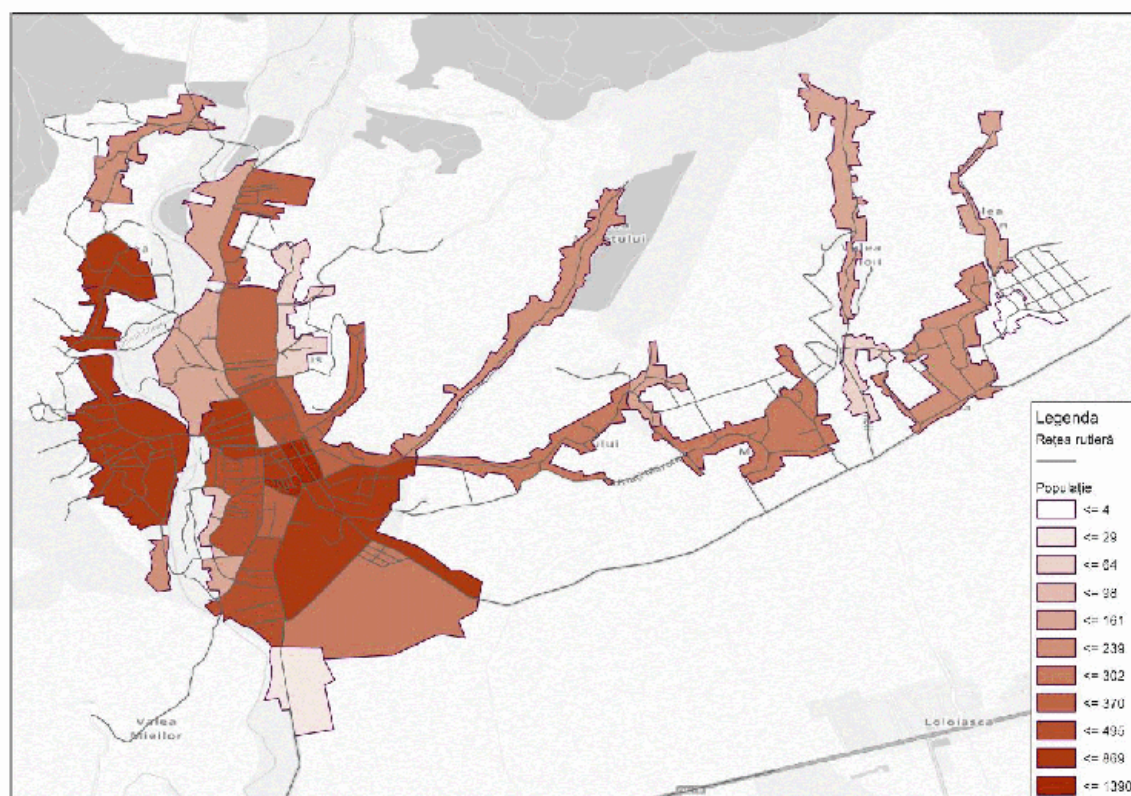


Figura 2.5. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor: D.G.E.P.; INS, TEMPO On-line.

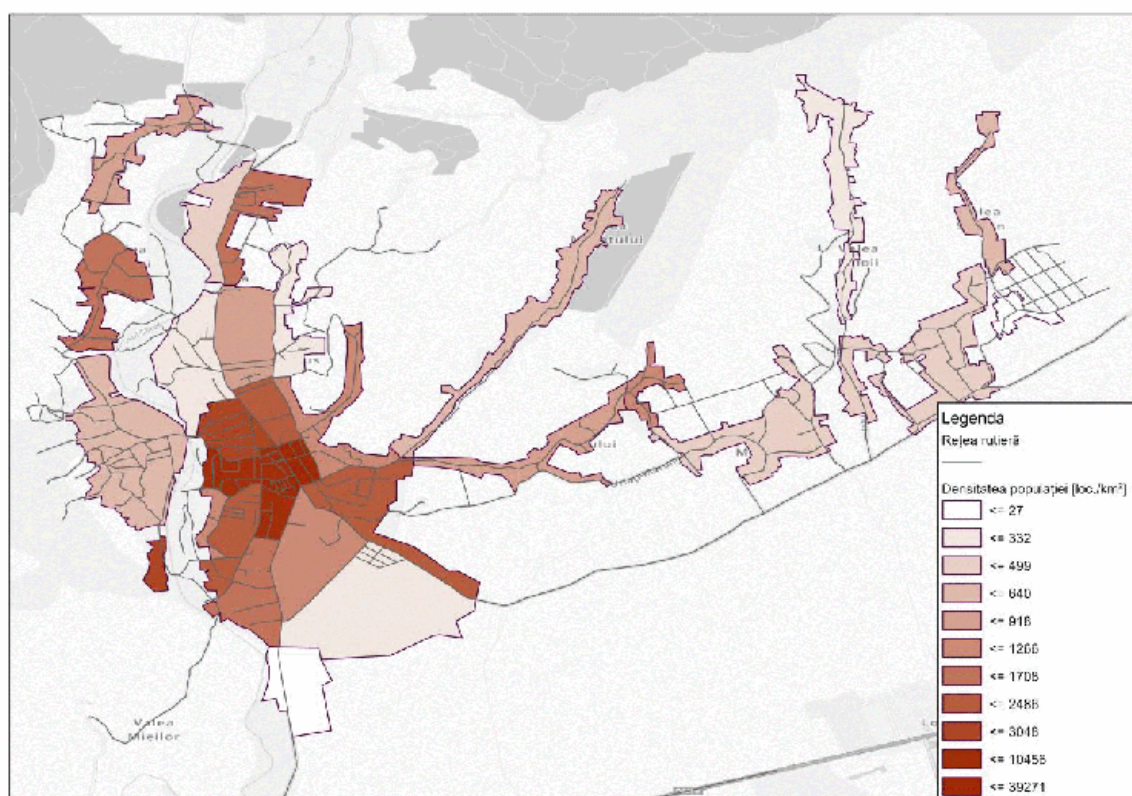


Figura 2.6. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic.

Sursa datelor: D.G.E.P.; INS, TEMPO On-line.

Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zona centrală și de sud-est a orașului, respectiv în partea de vest a teritoriului de analiză, în localitățile componente Arioneștii Vechi, Arioneștii Noi și Jercălai. În cazul densității de locuire valori ridicate se întâlnesc în zona centrală a orașului.

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

2.1.2. Date socio-economice

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

Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul Teritorial de Muncă Prahova, la nivelul anului 2022, în Orașul Urlați au fost înregistrați 3.057 salariați activi, distribuiți celor 288 angajatori publici și privați cu sediul în această localitate. Numărul locurilor de muncă ocupate

reprezintă 23% din totalul numărului de locuitori, pondere similară cu cea înregistrată la nivel județean (tabelul 2.2).

Tabelul 2.2. Ponderea populației ocupate, anul 2022. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Salariați	Număr de locuitori	Ponderea numărului de salariați din totalul numărului de locuitori
Orașul Urlați	2.580	11.352	23%
Județul Prahova	176.837	770.611	23%

În anul 2022, din totalul celor 288 angajatori, 11 au avut cel puțin 50 salariați activi, concentrând 61% din numărul total de locuri de muncă ocupate (tabelul 2.3). Cu excepția serviciilor oferite de instituții publice, principalii angajatori activează comerț și producție.

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

Nr. crt.	Angajator	CAEN	Domeniul de activitate	Număr Salariați activi
1	S.C. Oltina Impex Prod Com S.R.L.	4621	Comerț cu ridicata al cerealelor, semințelor, furajelor și tutunului neprelucrat	473
2	S.C. Detergenti S.A.	2042	Fabricarea parfumurilor și a produselor cosmetice (de toaletă)	472
3	Protoieria Urlați	9491	Activități ale organizațiilor religioase	129
4	Spitalul Orășenesc Urlați	8610	Activități de asistență spitalicească	114
5	C.R.R.N.P.A.H. Urlați	8730	Activități ale căminelor de bătrâni și ale căminelor pentru persoane aflate în incapacitate de a se îngriji singure	103
6	S.C. Agrosemcu S.R.L.	0113	Cultivarea legumelor și a pepenilor, a rădăcinoaselor și tuberculilor	96
7	Primăria Orașului Urlați	8411	Servicii de administrație publică generală	93
8	Liceul Teoretic "Brâncoveanu Vodă", Orașul Urlați	8531	Învățământ secundar general	92
9	Centrul de integrare prin terapie ocupațională pentru persoane adulte cu handicap	8790	Alte activități de asistență socială, cu cazare n.c.a.	68
10	S.C. Plastipak România S.R.L.	2222	Fabricarea articolelor de ambalaj din material plastic	52

Din totalul celor 288 angajatori, 43% au un singur angajat. Ponderea ce mai ridicată (46%) se înregistrează în cazul angajatorilor care au între 2-10 salariați activi (figura 2.7).

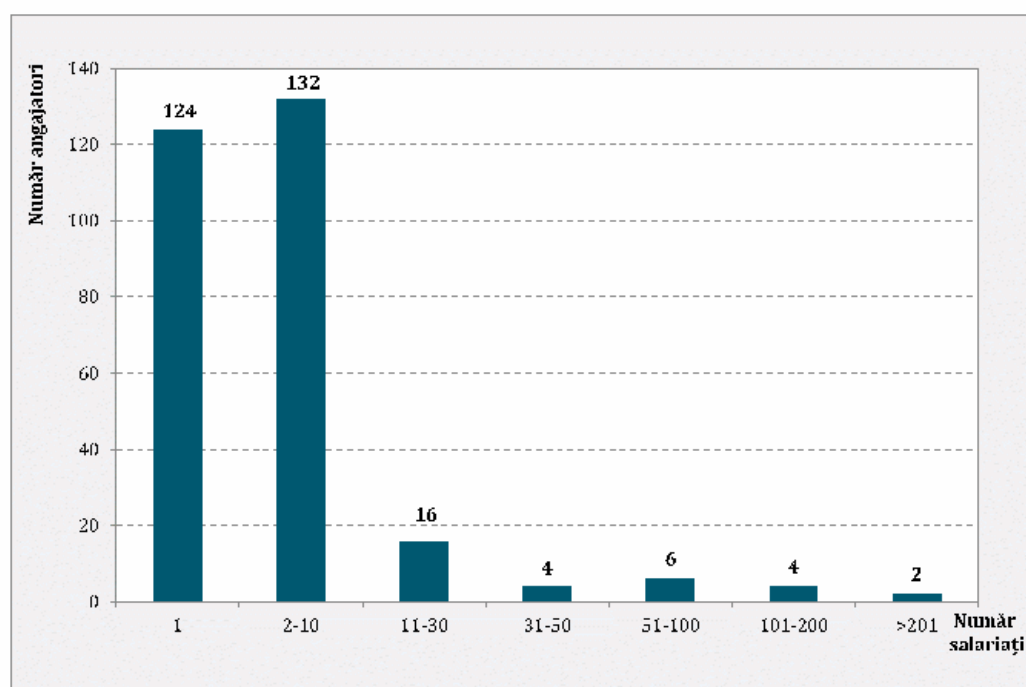


Figura 2.7. Distribuția angajatorilor după numărul de salariați. Sursă datelor: ITM Prahova.

Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori și distribuția în teritoriu a locurilor de muncă asigurate de agenții economici (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărțit teritoriul Orașului Urlați) sunt prezentate în figurile 2.8 și 2.9.

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 13 ani (figurile 2.10 și 2.11). Rezultatele prelucrării datelor indică o ușoară creștere a ponderii numărului de salariați din Orașul Urlați din totalul celor înregistrați la nivel județean, de la 0,9% în anul 2010, la 1,5% în anul 2022.

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

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

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 13 ani și date prognozate² ale acestui indicator pentru județul Prahova (Comisia Națională de Strategie și Prognoză), a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Orașului Urlați în perioada 2023-2027.

Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 7% a numărului de salariați din Orașul Urlați în anul 2027 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2022.

² Comisia Națională de Strategie și Prognoză, *Protecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2023 - 2027*, ianuarie 2024.

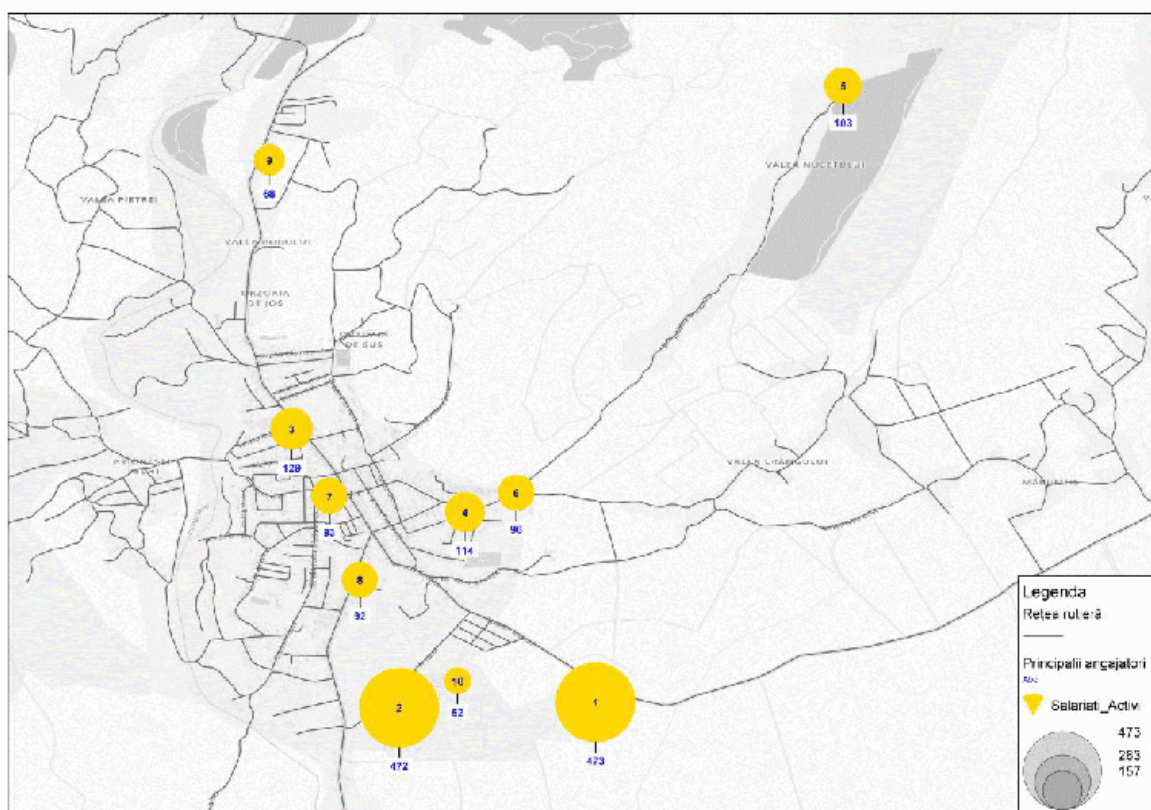


Figura 2.8. Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori. Sursa datelor: ITM Prahova.

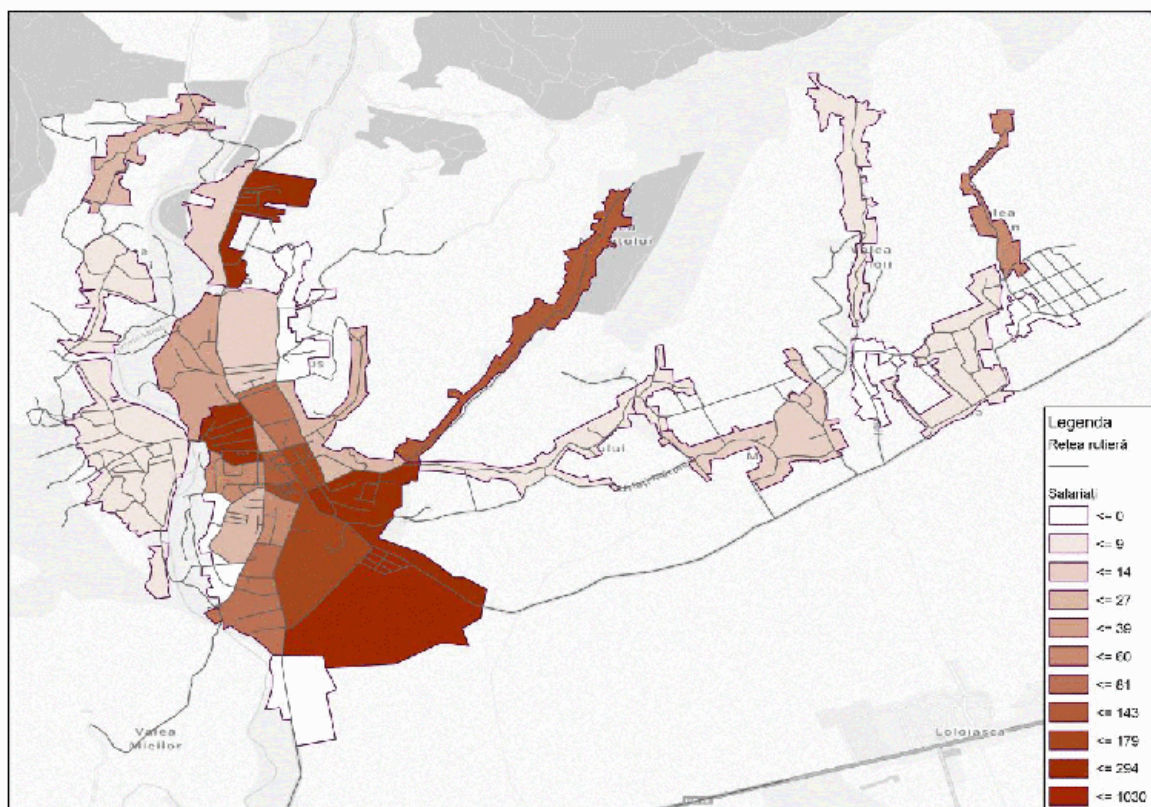


Figura 2.9. Distribuția teritorială a locurilor de muncă. Sursa datelor: ITM Prahova.

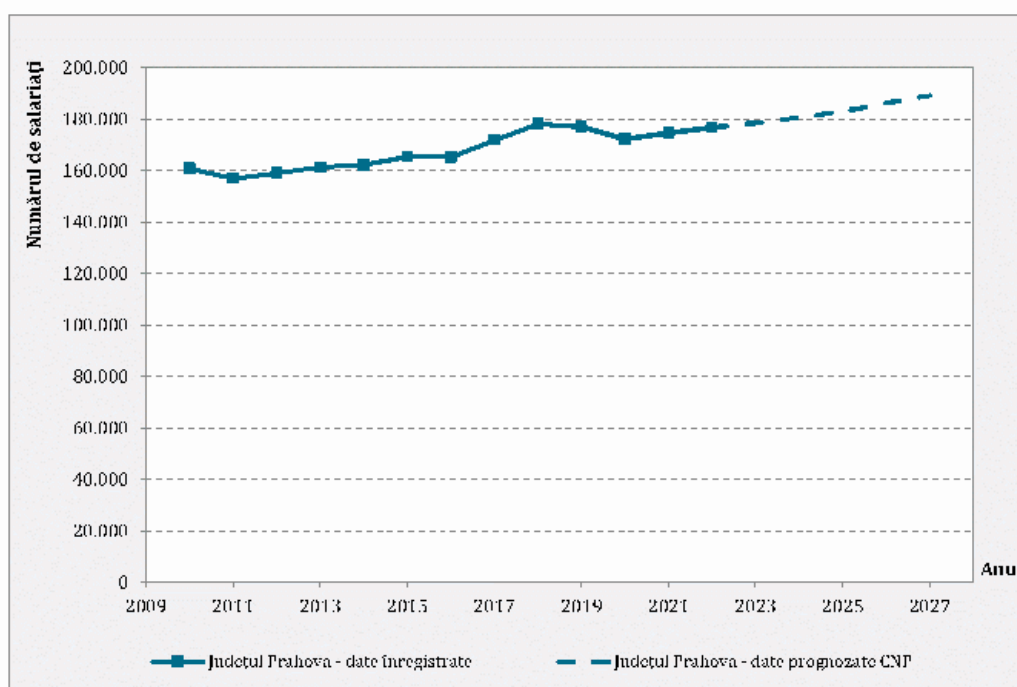


Figura 2.10. Variația numărului de salariați – județul Prahova, perioada 2010-2022; 2023-2027.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP).

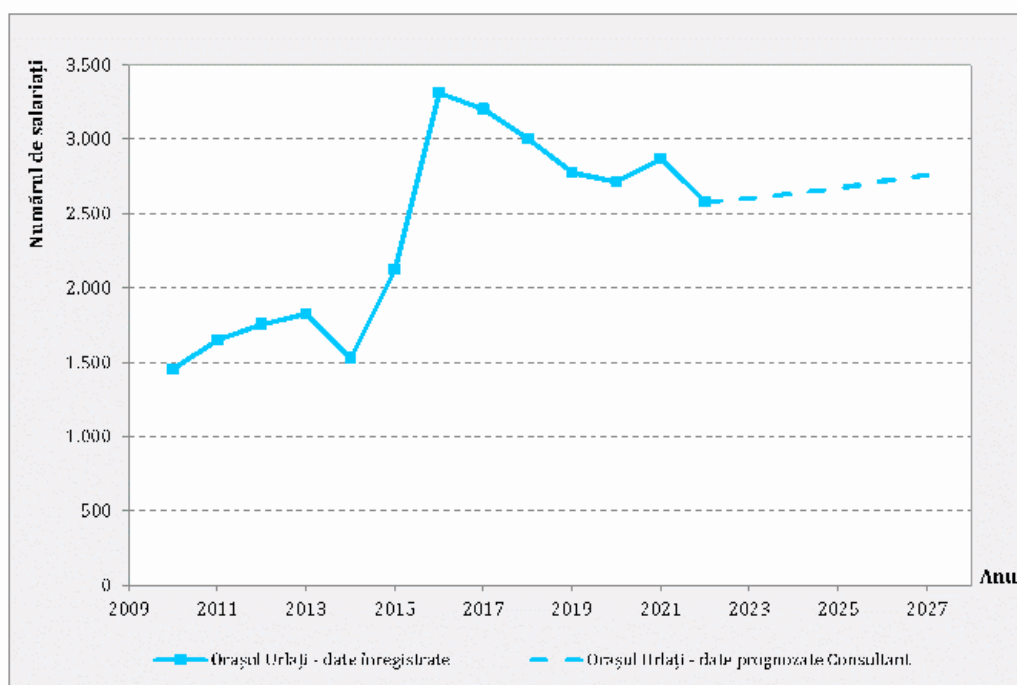


Figura 2.11. Variația numărului de salariați – Orașul Urlați, perioada 2010-2022; 2023-2027.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP).

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Orașului Urlați. Se observă că în perioada analizată 2010-2022 s-a manifestat o tendință generală descrescătoare a numărului de persoane încadrate în această

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

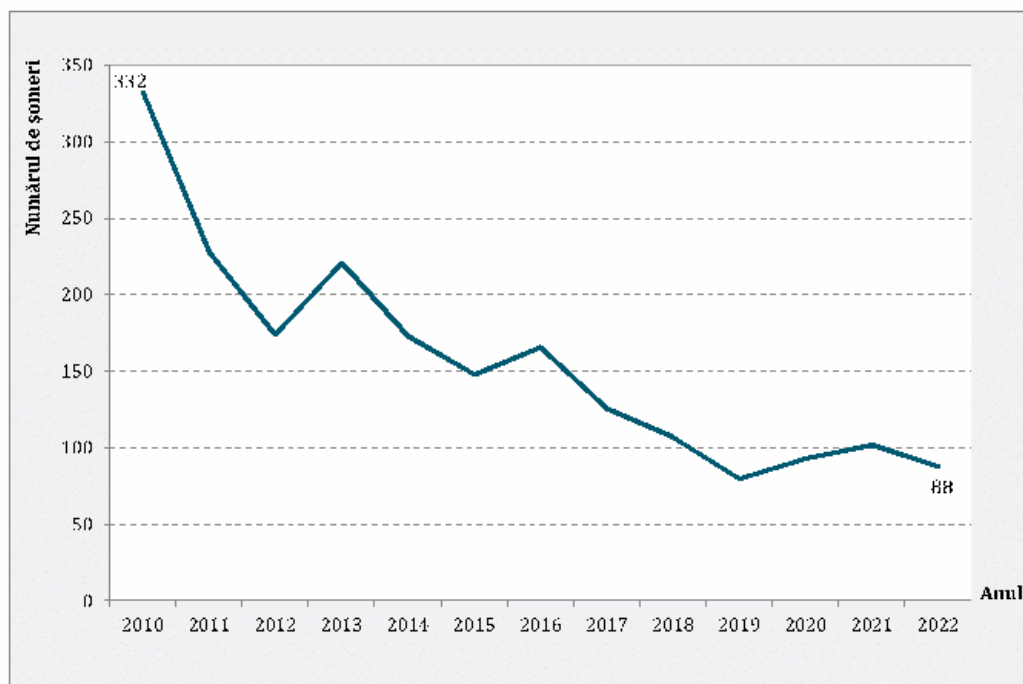


Figura 2.12. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Referitor la cauzele șomajului în Orașul Urlați, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat.

În vederea susținerii dezvoltării activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivel urban.

Ca urmare a analizei zonificării funcționale aferente PUG al Orașului Urlați (figura 2.13), se constată concentrarea unităților economice în extremitatea de sud a orașului și în partea de nord a teritoriului, în localitățile Orzoaia de Jos, Orzoaia de Sus și Valea Bobului. Obiectivele în domeniul serviciilor sunt localizate în zona centrală, cu acces din artera principală de circulație – Str. 1 Mai (DJ 102C). Concentrarea locurilor de muncă în zone compacte implică probleme de mobilitate, în sensul constituirii unor poli de atragere și generare a călătoriilor.

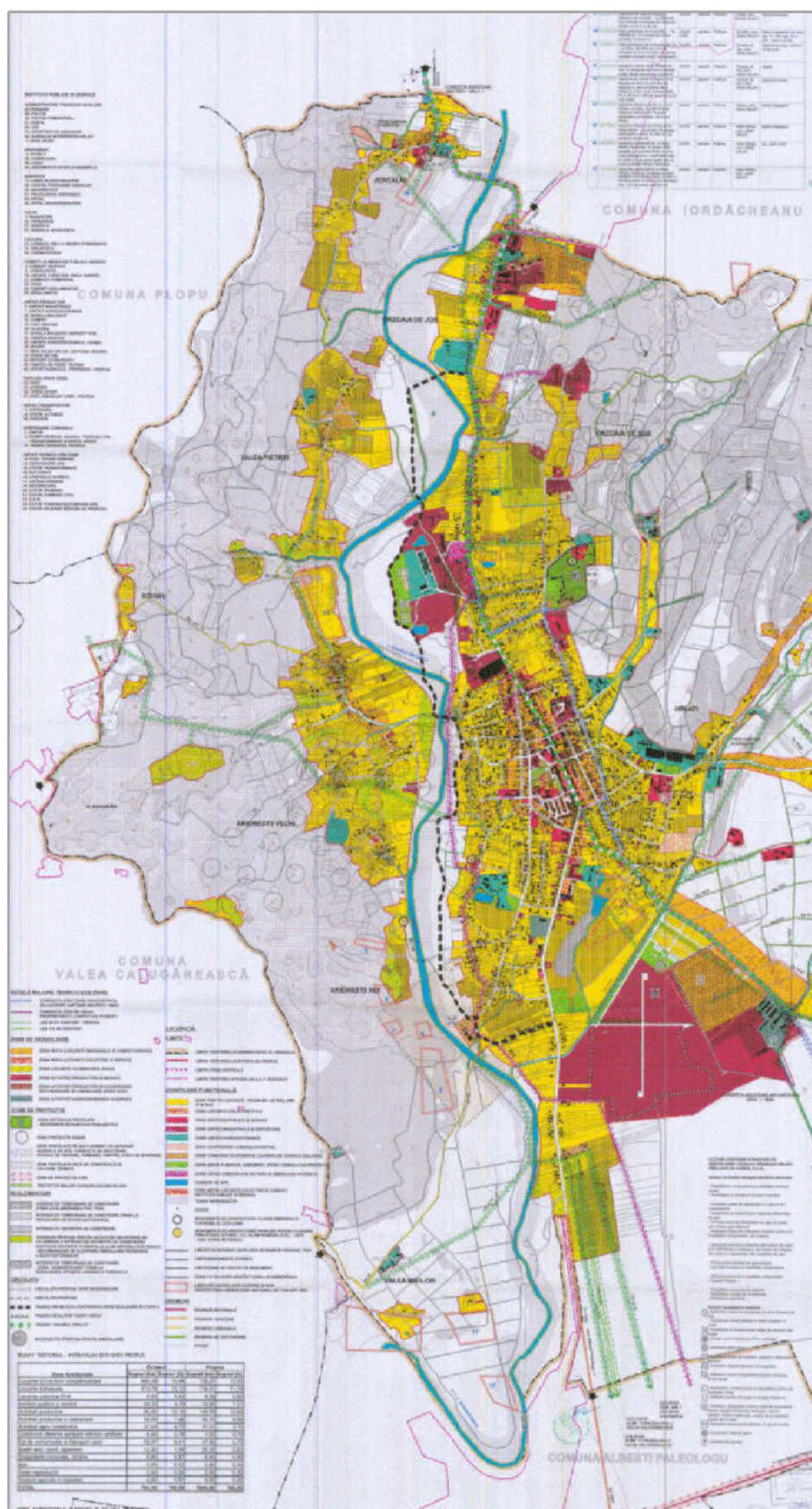


Figura 2.13. Funcțiuni de utilizare a teritoriului. Sursa: PUG al Orașului Urlați.

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Așa cum se observa din figura 2.14, magazine de tip supermarket se găsesc pe arterele principale de circulație – Str. 1 Mai, Str. Tudor Vladimirescu, dar și pe străzi secundare, racordate la acestea – Str. Primăverii. Pe lângă aceste obiective, se impune ca pol de atractivitate în scop comercial Piața Agroalimentară (Str. 1 Mai).

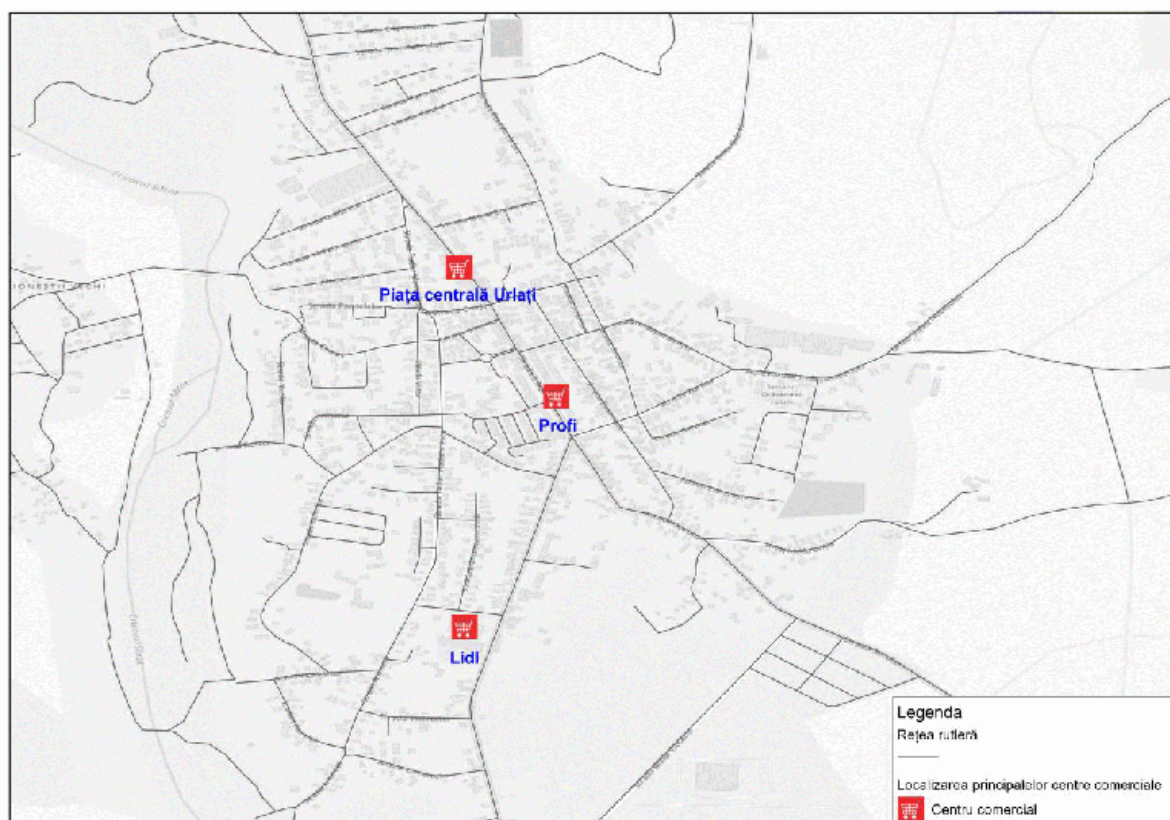


Figura 2.14. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Orașul Urlați.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere/ generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației.

În Orașul Urlați funcționează 3 unități de învățământ preuniversitar (1 – preșcolar, 1 – gimnazial, 1 – liceal) care au arondate o creșă și 2 grădinițe, în care în anul școlar 2023-2024 au fost înmatriculați 2.041 elevi, preșcolari și antepreșcolari. Amplasarea în teritoriu a unităților de învățământ de stat din Orașul Urlați menționate în tabelul 2.4. se regăsește în figura 2.15.

Tabelul 2.4. Unități de învățământ. Sursa datelor: Unități de învățământ.

Nr. crt.	Unitatea de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa	Număr antepreșcolari/ preșcolari/ elevi
Învățământ preșcolar și antepreșcolar/ preșcolar (arondat)			
1	Grădinița cu Program Prolungit "Clopoțica" Urlați	Str. Tudor Vladimirescu, nr. 2	244
	Grădinița cu Program Prolungit "Clopoțica" Urlați (Creșă)	Str. Tudor Vladimirescu, nr. 2	38
	Grădinița cu Program Normal Valea Urloii	Str. Principală, nr. 1	25
	Grădinița cu Program Normal Jercălăi	Str. Jercălăi, nr. 54	14
Învățământ primar și gimnazial			
2	Școala Gimnazială "Cănuță Ionescu" Urlați	Str. Viltor, nr. 1	505
Învățământ liceal			
3	Liceul Teoretic "Brâncoveanu Vodă" Urlați	Str. 1 Mai, nr. 30	1.215

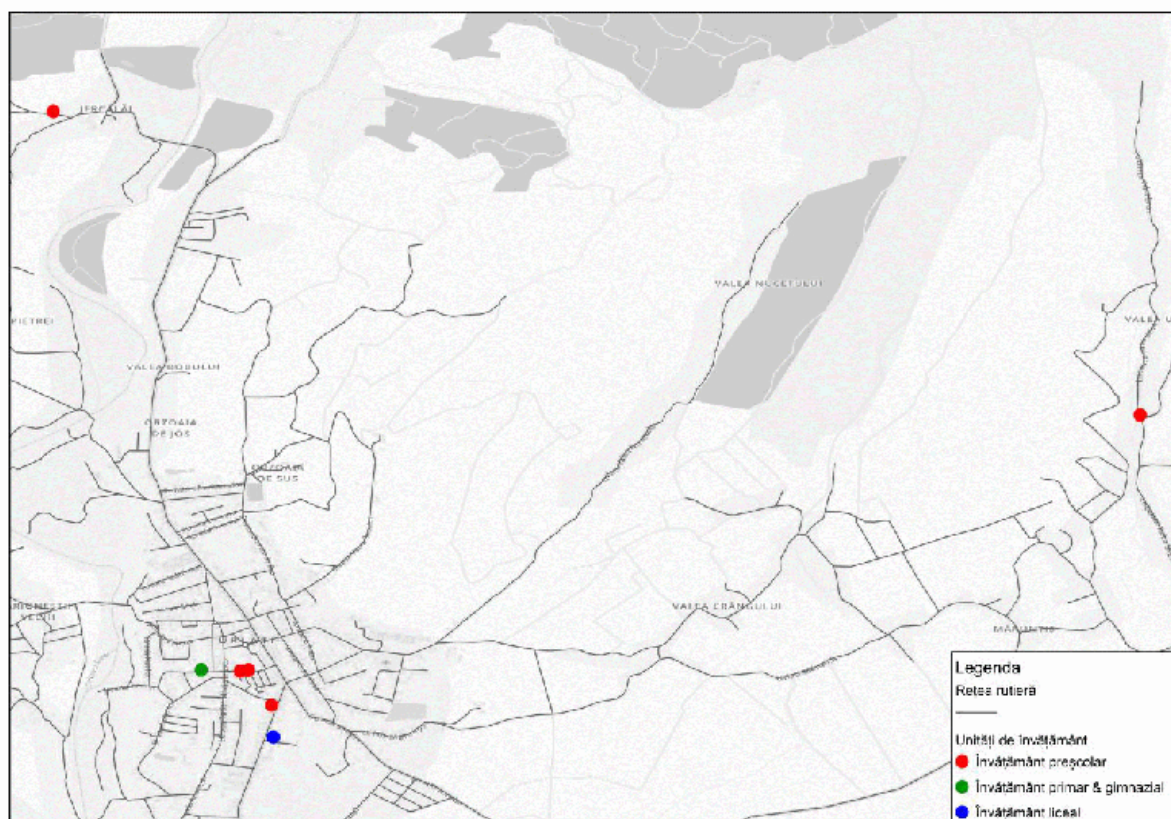


Figura 2.15. Localizarea unităților de învățământ de stat pe teritoriul Orașului Urlați.

Analiza privind populația școlară în perioada 2010-2022 relevă reducerea numărului de elevi înscriși în învățământul preșcolar (-10%), concomitent cu creșterea numărului de elevi înscriși în învățământul primar (32%), gimnazial (3%) și liceal (30%). Învățământul profesional a fost înființat în anul 2014 (figura 2.16).

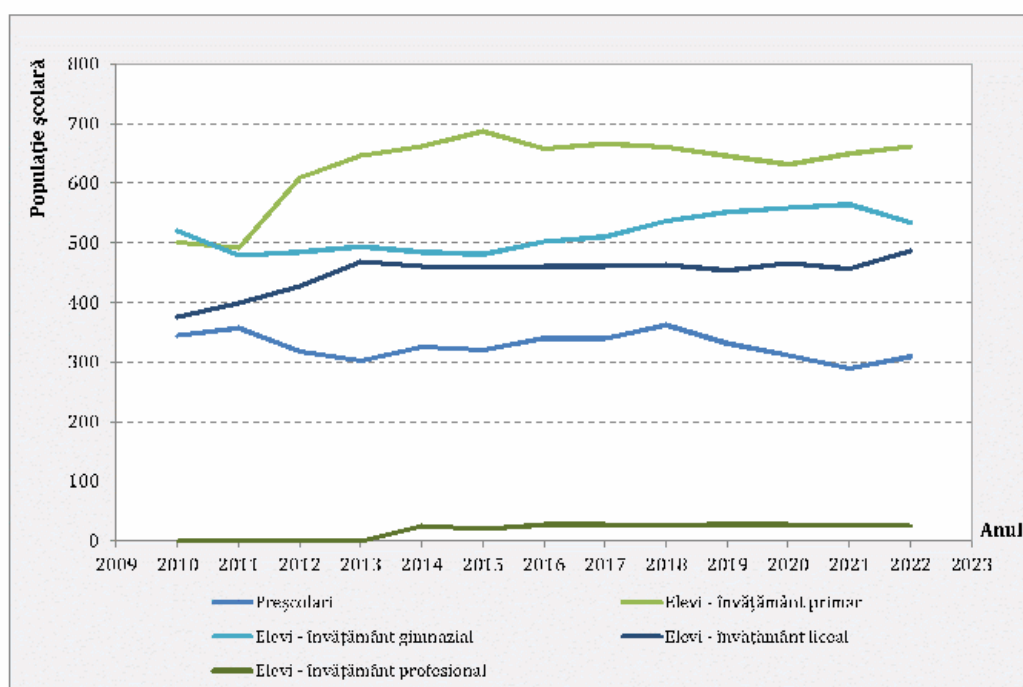


Figura 2.16. Variația populației școlare din Orașul Urlați, 2010-2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Reducerea numărului de preșcolari poate fi asociată ratei scăzute a natalității, care se reflectă în populația tânără, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut în perioada de analiză (figura 2.3).

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2021 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060³ (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat ușoare creșteri ale numărului de elevi din învățământul preuniversitar (figura 2.17).

Amplasarea unității de învățământ la nivelul teritoriului și lipsa transportului public contribuie la înregistrarea în număr mare a deplasărilor cu autovehiculul personal care au ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală”.

Potrivit datelor furnizate de unitățile de învățământ, în anul școlar 2023-2024 Orașul Urlați a atras un număr de 342 elevi navetiști din alte localități, cei mai mulți fiind asociați Liceului Teoretic Brâncoveanu Vodă. Distribuția relațiilor origine-destinație pentru elevii navetiști atrași de Orașul Urlați în anul școlar 2023-2024 se regăsește în figura 2.18.

³ Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

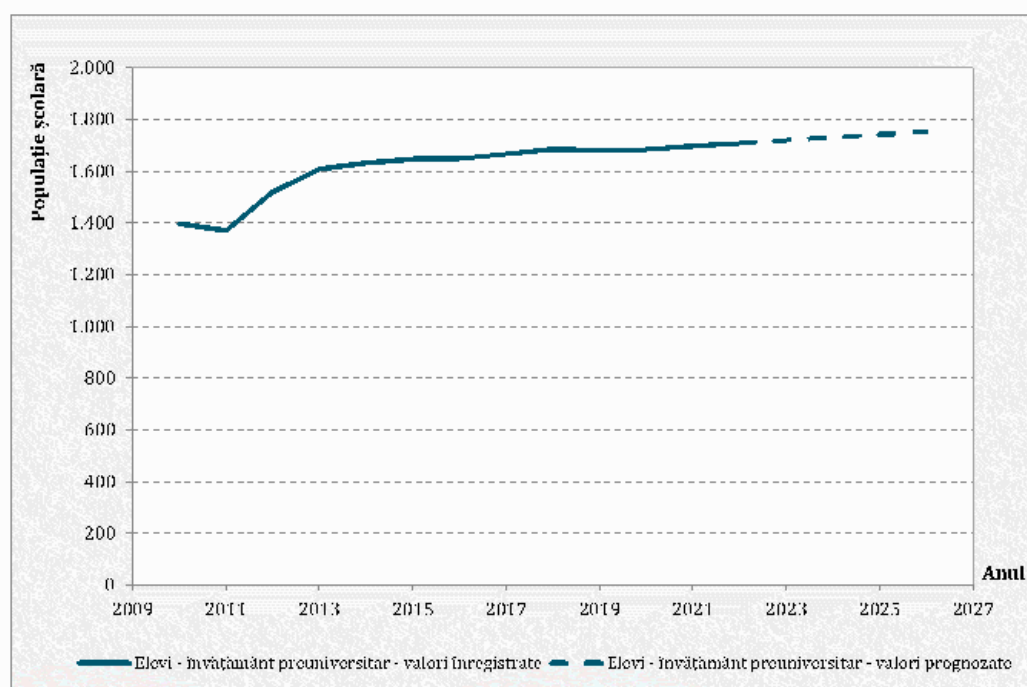


Figura 2.17. Variația populației școlare din Orașul Urlați – date prognozate.

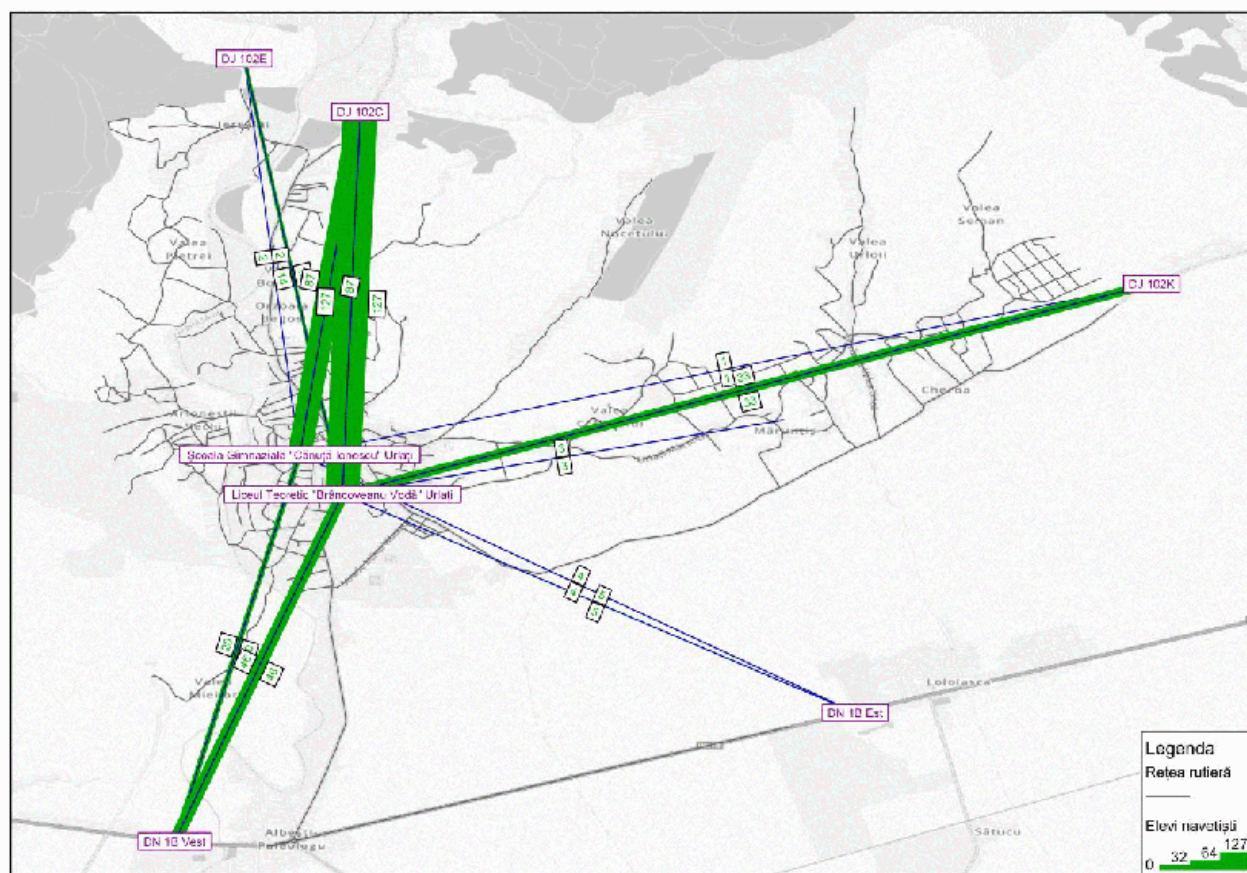


Figura 2.18. Fluxul de elevi navetiși atrași de Orașul Urlați.

Sursa datelor: Unități de învățământ.

Amplasarea teritoriului de analiză în cadrul unei zone cu potențial turistic necesită analiza activității turistice, prin prisma indicatorilor care pot fi utilizați în estimarea călătoriilor generate și atrase de zonele de trafic în care se desfășoară servicii turistice.

În prezent unitățile de primire turiști (hoteluri, pensiuni, cabane) oferă o capacitate de 82 locuri/ zi. De-a lungul perioadei analizate capacitatea de cazare din Orașul Urlați a fost constantă.

Conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică (baza de date Tempo-Online), numărul anual de turiști sosiți în Orașul Urlați a cunoscut o variație neuniformă în jurul valorii medii de 1.546 turiști/ an (figura 2.19). Valoarea de vârf a acestui indicator a fost înregistrată în anul 2019. Valoarea specifică anului 2022 este cu 50% mai mare față de valoarea medie anuală.

În figura 2.20 este prezentată variația lunară a valorilor aceluiași parametru în perioada 2010-2022. Se observă o creștere a numărului de turiști în lunile august – noiembrie ale fiecărui an, perioadă în care se detașează luna septembrie, cu număr maxim de turiști care vizitează arealul de studiu.

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

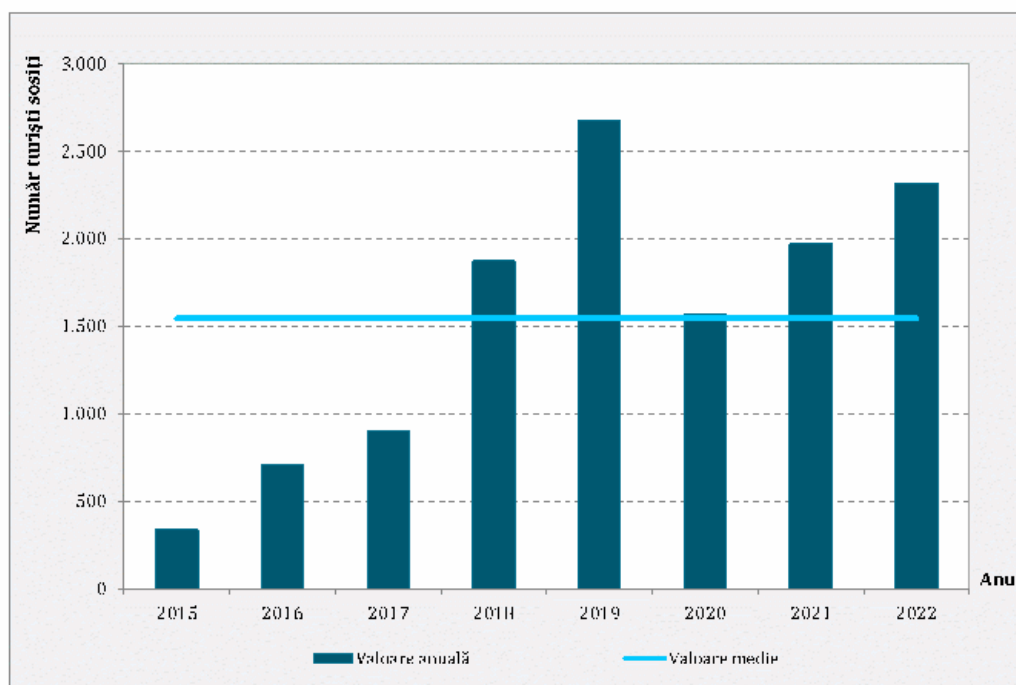


Figura 2.19. Variația numărului de turiști sosiți anual, 2015-2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

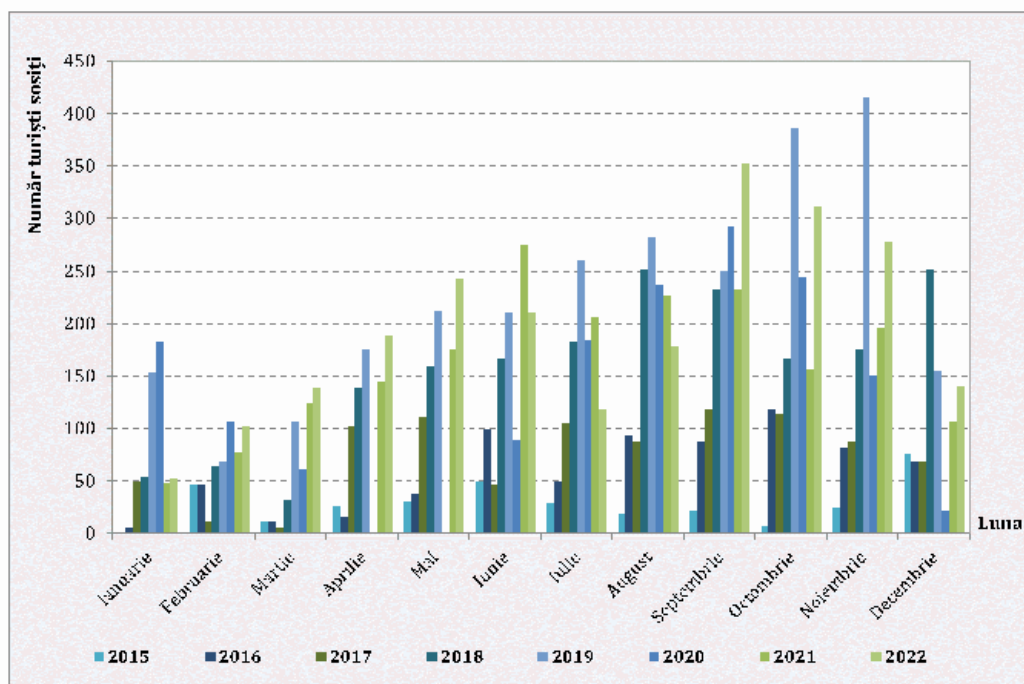


Figura 2.20. Variația numărului de turiști sosiți lunar, 2015-2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

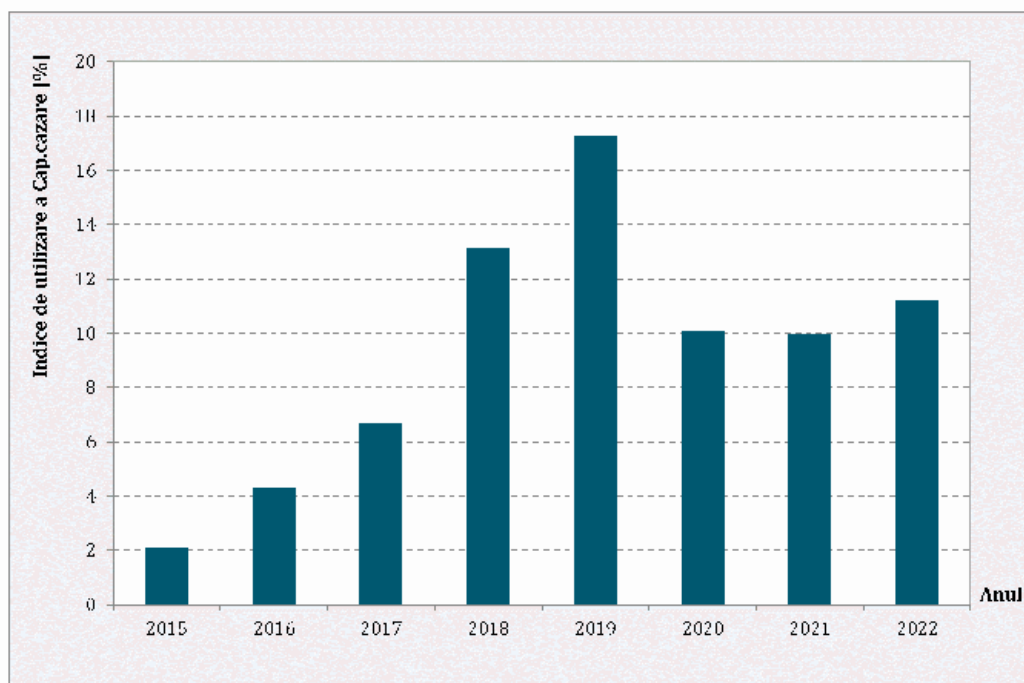


Figura 2.21. Variația anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, 2015-2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Având în vedere valoarea redusă a gradului de utilizare a capacității de cazare în situația actuală (11% în anul 2022) și potențialul turistic al zonei, în perioada de prognoză pe termen mediu se estimează o creștere a numărului de turiști și implicit a numărului de călătorii cu

destinația/ originea în zona Orașului Urlați. Din aceste considerente se impun măsuri de mobilitate urbană durabilă care să asigure un echilibru între satisfacerea nevoii de mobilitate și impactul asupra mediului.

În contextul socio-economic descris mai sus, modelul de dezvoltare a orașului îmbracă prioritățile, obiectivele și elemente de planificare tratate în cadrul PUG al Orașului Urlați, care integrează aspecte privind dezvoltarea spațială, economică, infrastructura, acordând totodată atenție problemelor sociale și de mediu. Teritoriul este structurat în următoarele categorii de zone funcționale:

- IS - Zona instituțiilor publice și serviciilor
- M - Zona mixtă
- L - Zona de locuit
- A - Zona de activități productive
- V - Zona spațiilor plantate
- T - Zona căi de comunicație
- S - Zona cu destinație specială
- G - Zona de gospodărie comunală
- R - Zona de echipamente tehnico-edilitare
- EX - Zone situate în afara teritoriului intravilan

În cadrul PUG în vigoare sunt reglementate următoarele obiective de utilitate publică propuse:

- Modernizarea căilor de comunicație rutieră, amenajarea intersecțiilor, realizarea de noi circulații în zonele de dezvoltare și realizarea de parcaje publice
- Lucrările de infrastructură legate de îmbunătățirea și dezvoltarea rețelelor tehnico-edilitare
- Amenajarea de spații plantate cu rol de protecție și agrement

2.1.3. Indicele de motorizare

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

La nivel local, în anul 2022 s-a atins valoarea de 365 autoturisme/ 1000 locuitori. Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Orașului Urlați este cu 1% mai mic decât valoarea medie județeană și cu 2% mai mare decât valoarea medie națională. În figura 2.22 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2018 - 2022 înregistrată în Orașul Urlați, județul Prahova și la nivel național. Se observă o tendință crescătoare a indicelui de motorizare pe întreaga perioadă analizată.

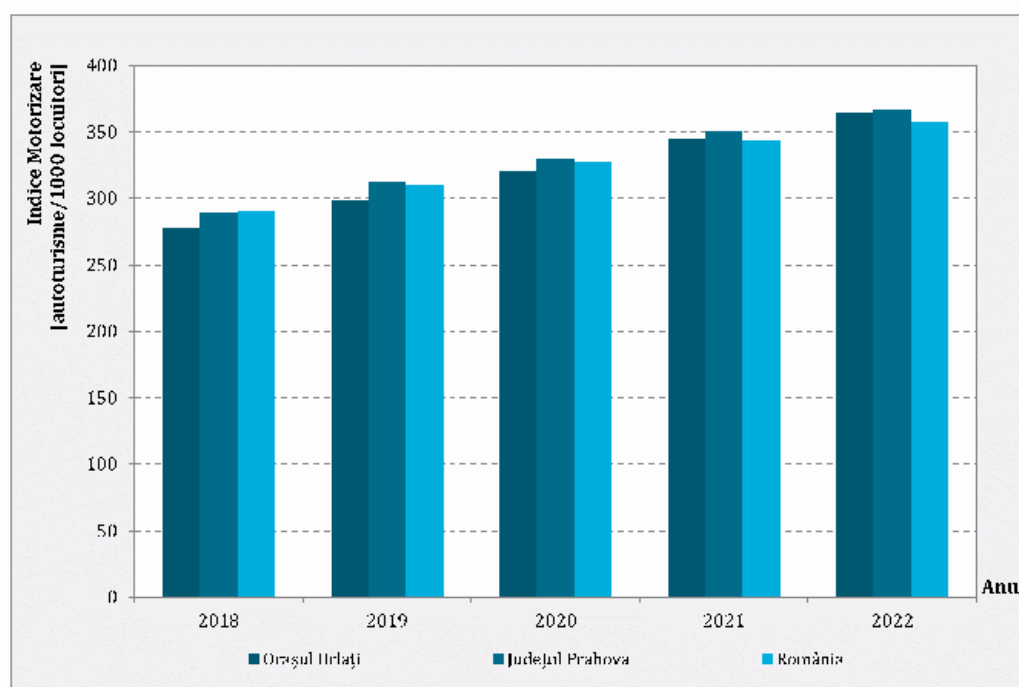


Figura 2.22. Variația indicelui de motorizare, 2018 – 2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line, DGPCI.

Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual în județul Prahova, în ultimii 13 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 11% și 42% din numărul total de înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 2.23).

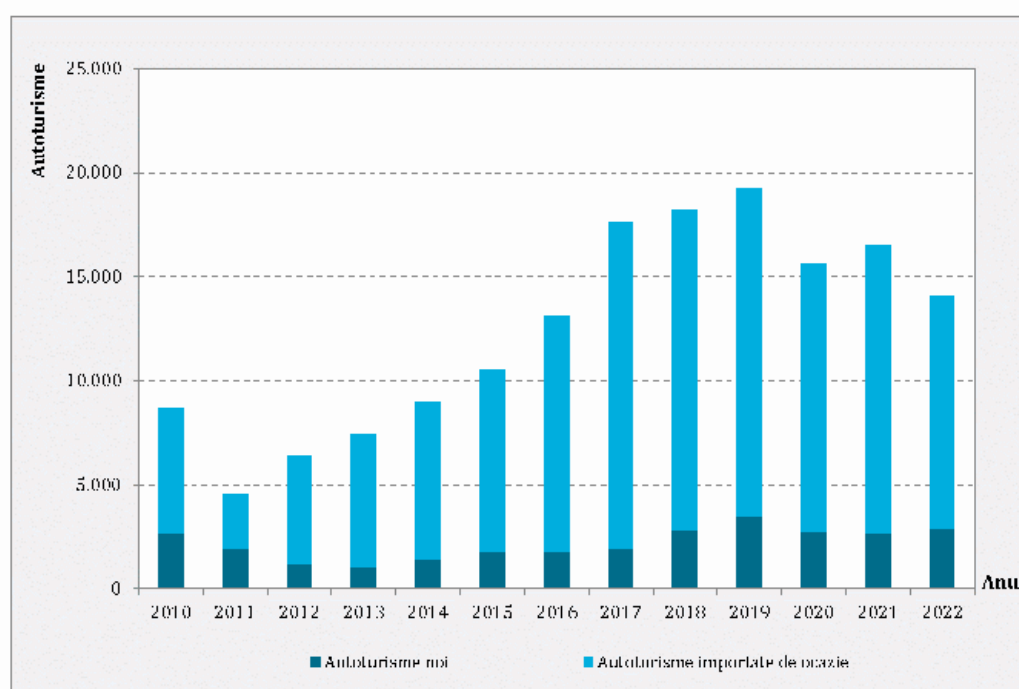


Figura 2.23. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în județul Prahova, 2010 – 2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Vechimea parcului de autovehicule are contribuție semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

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

2.2. Rețeaua stradală

La nivelul reței globale de transport rutier, Orașul Urlați este racordat la rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) prin drumul național DN 1B (figura 2.24).



Figura 2.24. Rețeaua TEN-T rutieră în zona Orașului Urlați. Sursa: Comisia Europeană, 2021.

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este reprezentată de drumul național DN 1B și de drumurile județene DJ 102C, DJ 102E și DJ 102K care traversează teritoriul Orașului Urlați, străbătând teritoriul intravilan al arealului de analiză. Traseele drumurilor care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat, sunt centralizate în tabelul 2.5 și reprezentate grafic în figura 2.25.

Tabelul 2.5. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 1B	Km 0+000, Ploiești (DN1)	Km 71+698, DN 2 (Buzău)	Mizil
DJ 102C	Km 0+000, DN 1B (Albești Paleologu)	Km 33+832, Limita Jud. Buzău	Valca Micilor - Urlați - Valca Bobului - Plavia - Iordăcheanu - Gornet - Cricov - Valca Seacă - Valea Cricovului - Apostolache - Mârlogea - Tisa - Sângeru
DJ 102E	Km 0+000, Centru Ploiești	Km 21+400, DJ 102C (Urlați)	Bucov - Plopu - Nisipoasa - Vărbila - Jercălăi
DJ 102K	Km 0+000, Urlați (DJ 102C)	Km 22+012, Mizil (DN 1B)	Cherba - Ceptura de Jos - Fântânele - Ungureni

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumului național și drumurilor județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

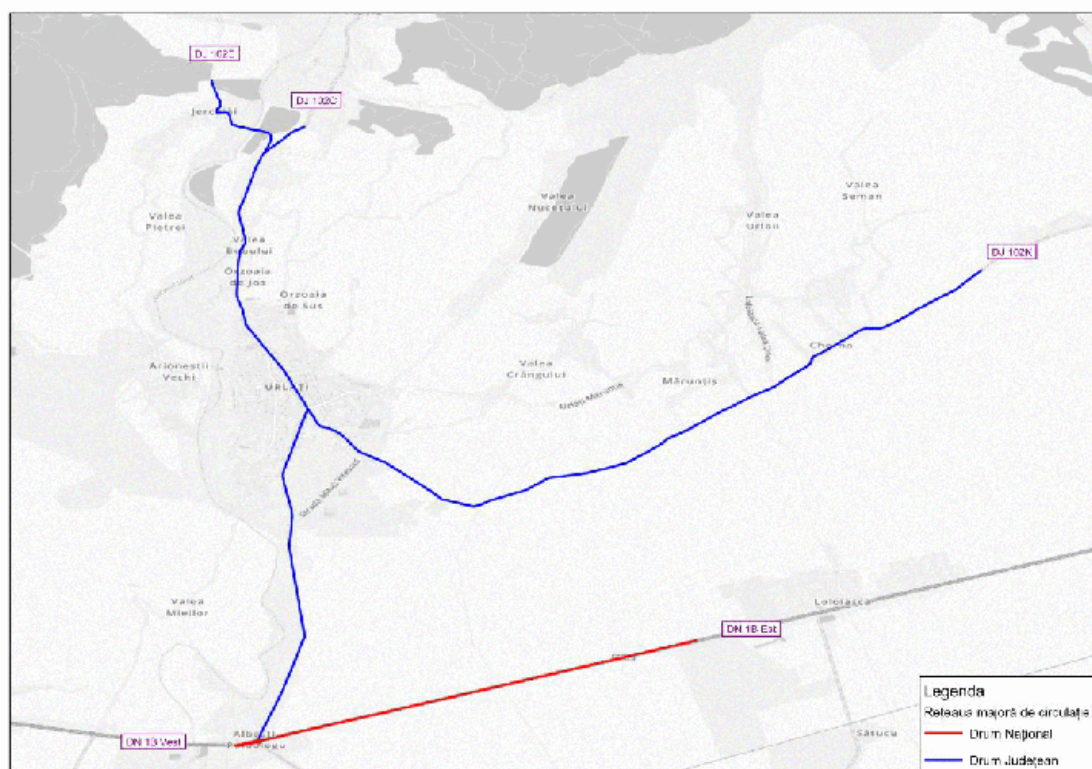


Figura 2.25. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.

Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Orașului Urlați este generată de lipsa unei variante de ocolire, care să conducă la eliminarea totală din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând în acest fel externalitățile suportate de locuitori.

Cursul râului Cricovul Sărat reprezintă o barieră naturală care secționează teritoriul pe latura de Vest separându-l de localitățile componente Arioneștii Noi, Arioneștii Vechi și Jercălăi (figura 2.26).

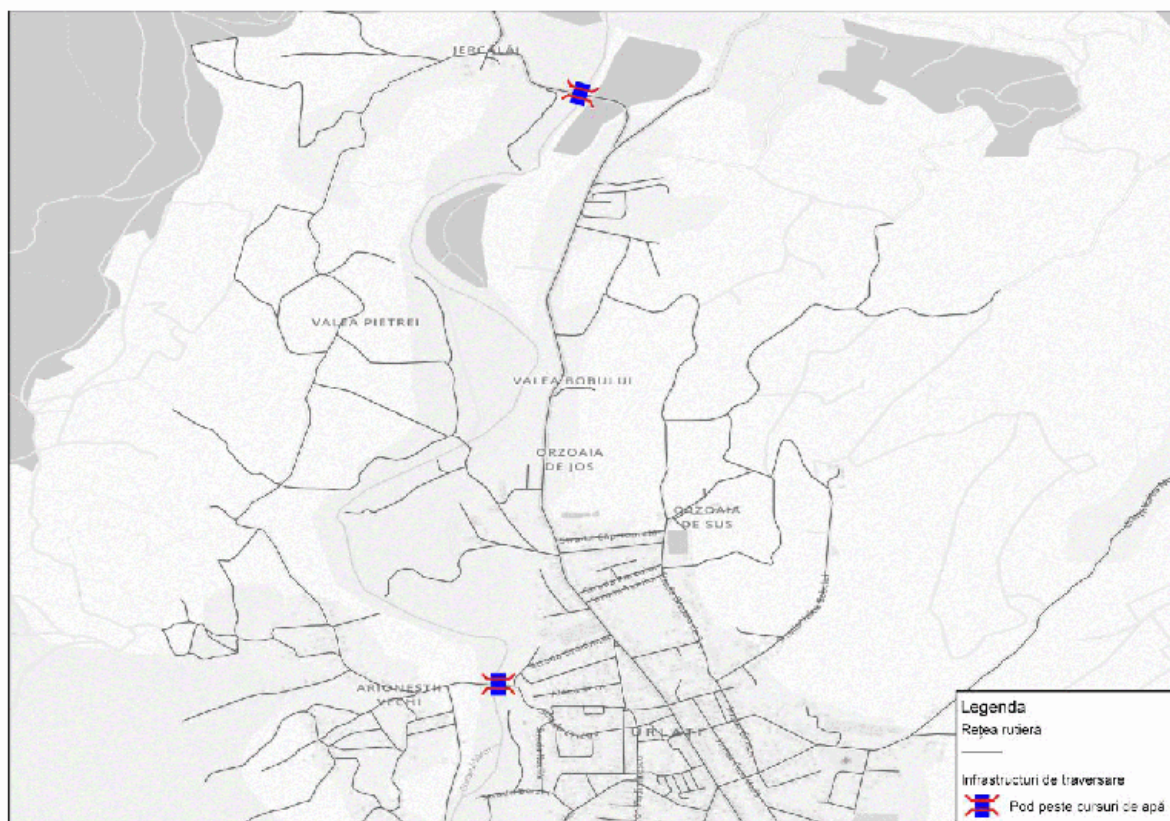


Figura 2.26. Traversări ale Râului Cricovul Sărat.

Potrivit datelor furnizate de Primăria Orașului Urlați, rețeaua stradală are o lungime de 97 km și este formată din străzi încadrate în categoriile II - IV, conform clasificării din Normă tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138bis din 06/04/1998:

- *Străzi de categoria a II-a, de legătură* – asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- *Străzi de categoria a III-a, colectoare* – preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- *Străzi de categoria a IV-a, de folosință locală* – asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

La nivelul rețelei stradale din Orașul Urlați nu se regăesc străzi de categoria I. Predominant se întâlnesc străzi încadrate în categoria a III-a, care reprezintă 47% din totalul rețelei, urmate de cele din categoria a IV-a (40%), respectiv categoria a II-a (13%), figura 2.27.

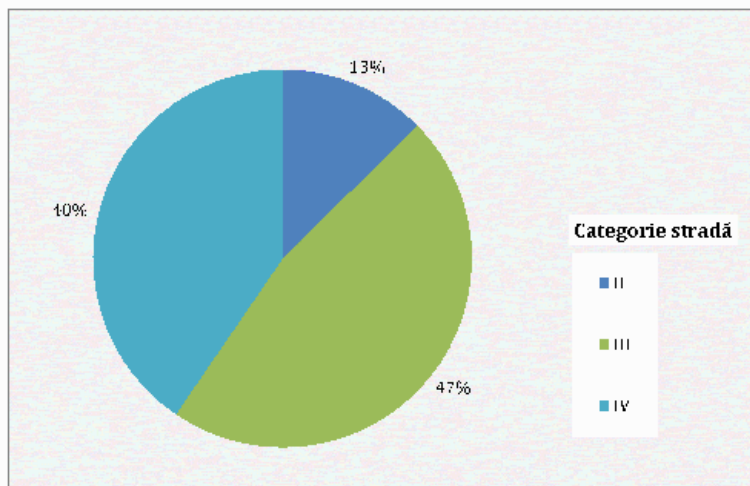


Figura 2.27. Ponderea străzilor în funcție de categorie.
Sursa datelor: Primăria Orasului Uralți.

Distribuția străzilor din graful rețelei stradale în funcție de categorie (II - de legătură, III - colectoare, IV - de folosință locală) este prezentată în figura 2.28.

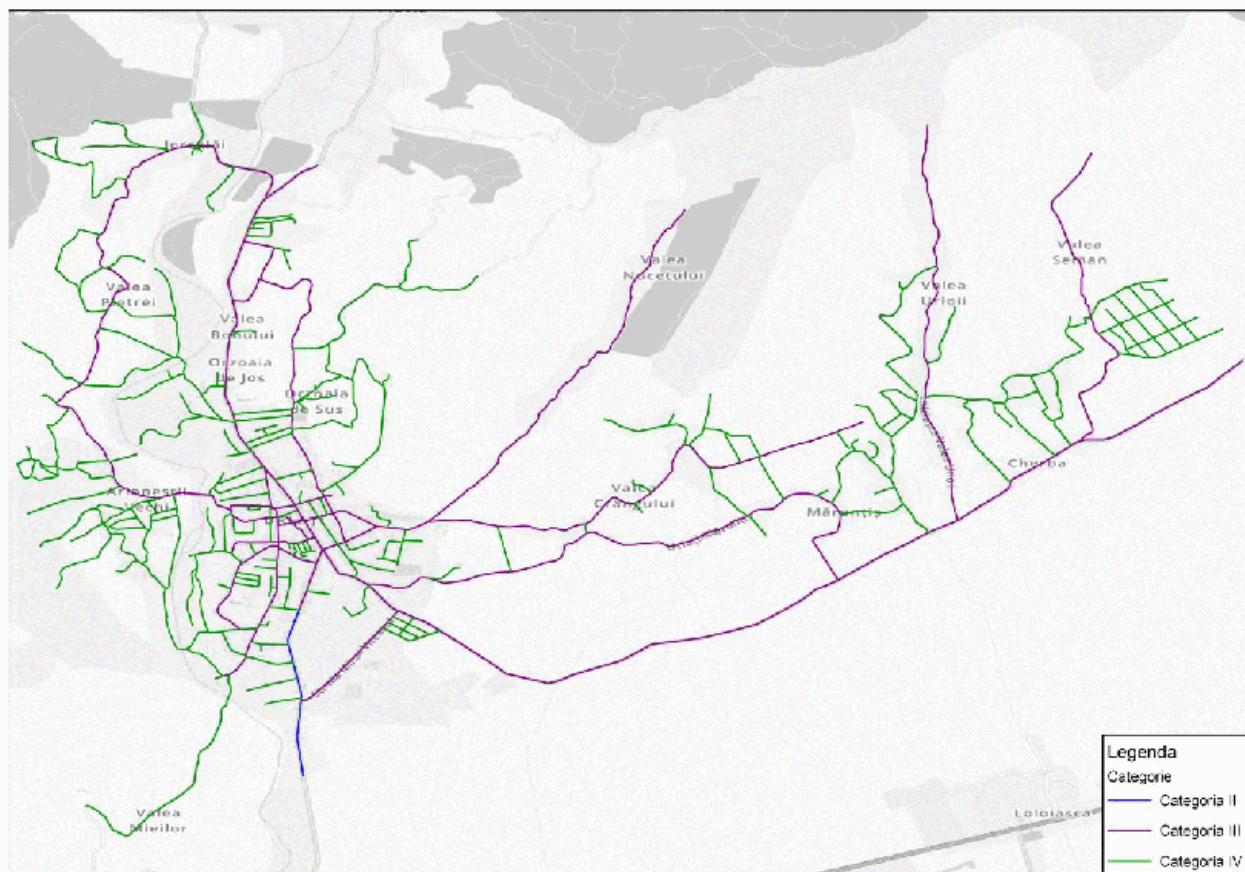


Figura 2.28. Distribuția străzilor în funcție de categorie.

Referitor la infrastructura rutieră, potrivit datelor furnizate de Primăria Orașului Urlați, rețeaua stradală este formată din străzi a căror îmbrăcăminte este din asfalt pentru 81,7% din lungimea totală a rețelei, restul fiind din pământ, pământ și piatră, piatră și plăci beton (figura 2.29).

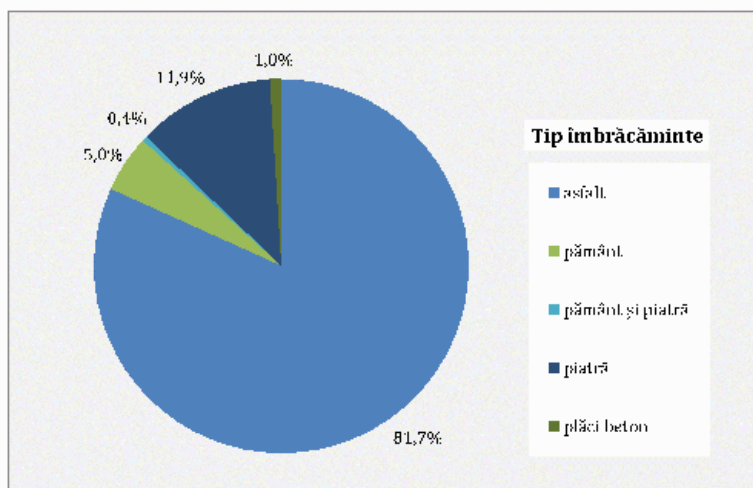


Figura 2.29. Ponderea străzilor în funcție de îmbrăcăminte.
Sursa datelor: Primăria Orașului Urlați.

Distribuția străzilor din graful rețelei stradale în funcție de îmbrăcăminte este reprezentată în figura 2.30.

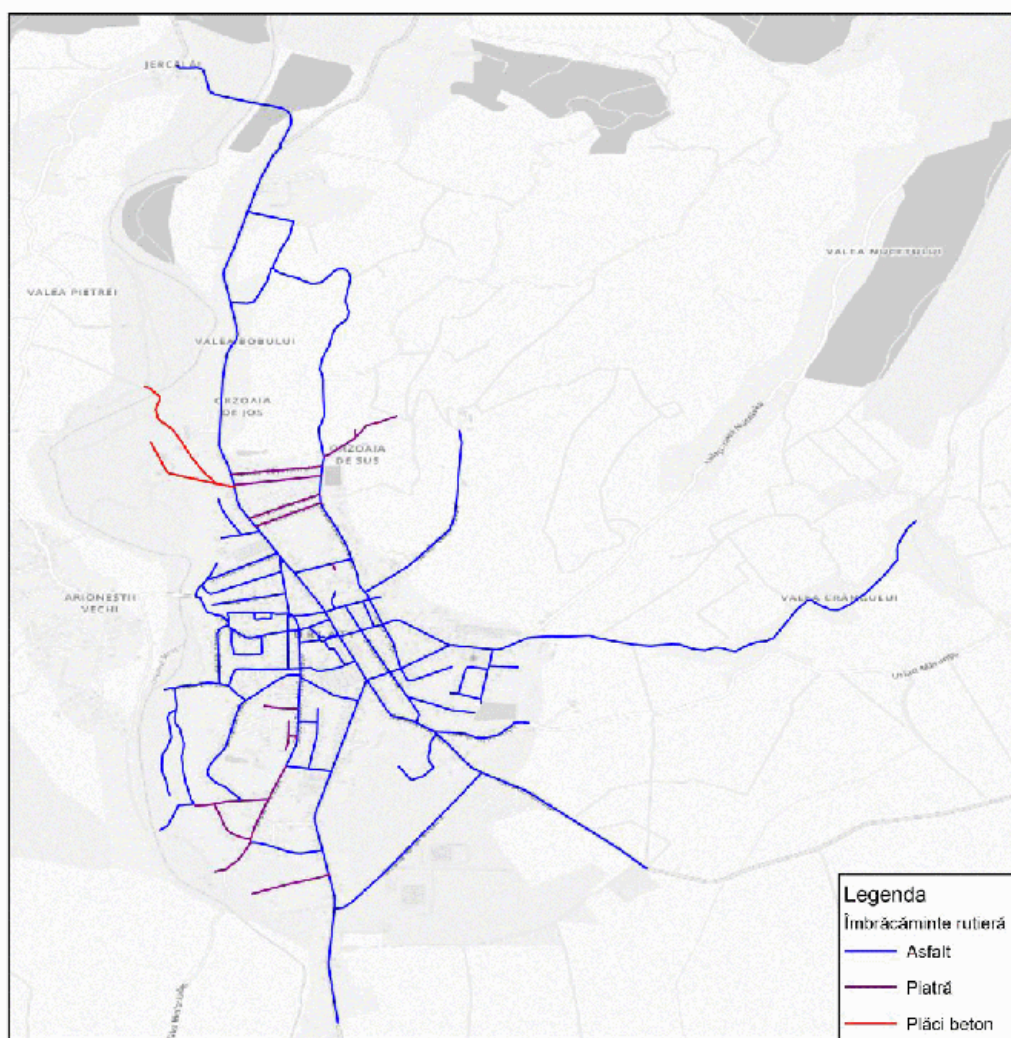


Figura 2.30. Distribuția străzilor în funcție de îmbrăcăminte.

Faptul că există sectoare care compun rețeaua stradală nemodernizate, constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban. Aceste străzi se regăsesc cu precădere în partea de sud a orașului și în localitățile componente (figura 2.31).



Figura 2.31. Străzi de piatră (exemplificare). Sursa: Googlemaps, 2024.

În ceea ce privește starea tehnică a străzilor modelate în graful rețelei se remarcă faptul că în mare parte (84%) infrastructura rutieră din Orașul Urlați se află în stare tehnică bună sau foarte bună (figura 2.32).

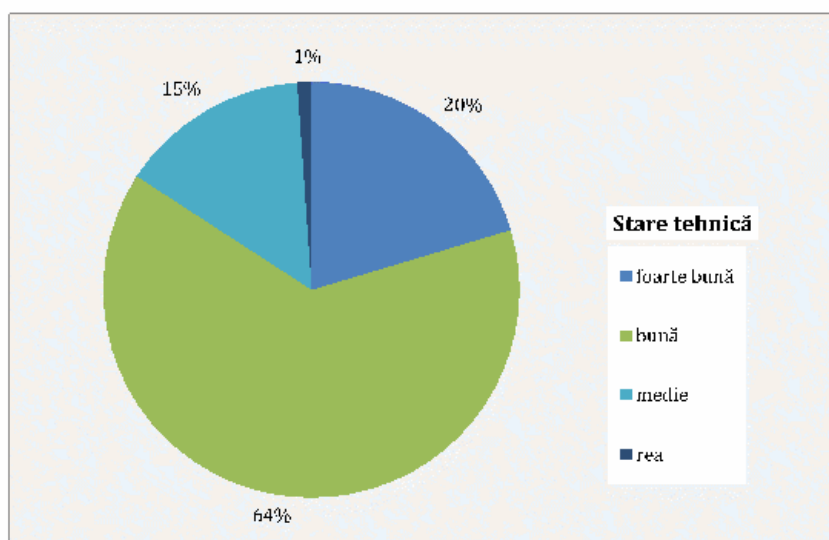


Figura 2.32. Ponderea străzilor în funcție de starea tehnică.

Sursa datelor: Primăria Orașului Urlați.

Reprezentarea grafică a drumurilor modelate în graful rețelei în funcție de starea tehnică se regăsește în figura 2.33.

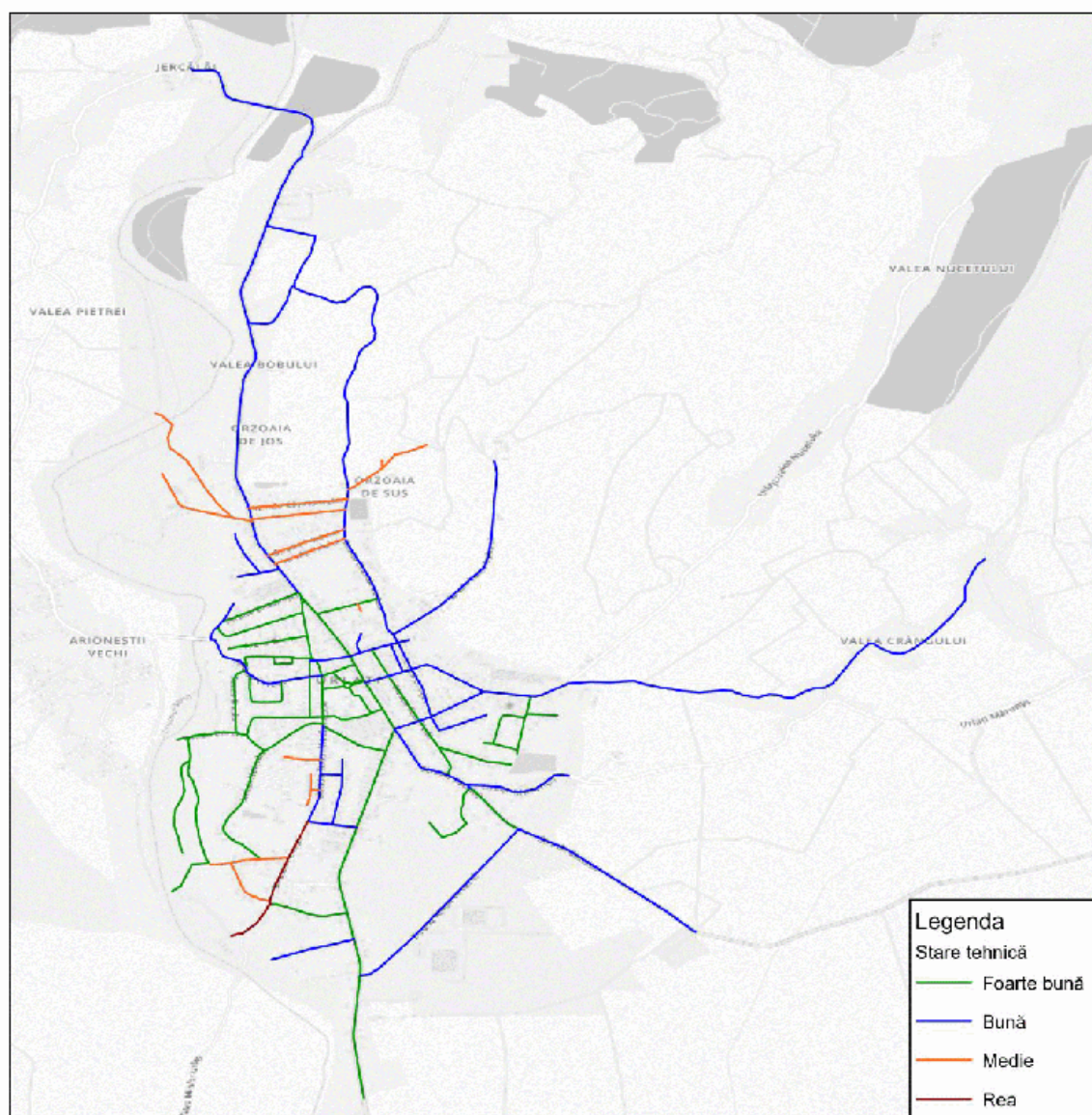


Figura 2.33. Distribuția străzilor în funcție de starea tehnică.

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

- Reabilitare și modernizare Str. 1 Mai și Str. 30 Decembrie până la intersecția cu strada Stadionului;
- Reabilitare și modernizare străzi Cricov, Panselelor, Aleea Serii, 16 Februarie, Grădiniței, Stadionului și Libertății și organizare de șantier;
- Modernizare strada Narciselor;
- Reabilitarea și modernizarea străzilor: Nufierilor, Crinului, Viitor, Nucilor, Florilor și Berzei;

- *Reabilitare și modernizare străzi faza a III-a, străzile Cuza Vodă și Eternității, Oraș Urlați, județ Prahova.*

Pentru aceste intervenții finanțarea a fost asigurată din bugetul local al Orașului Urlați.

Reprezentarea grafică a proiectelor finalizate în ultimii 5 ani se regăsește în figura următoare.

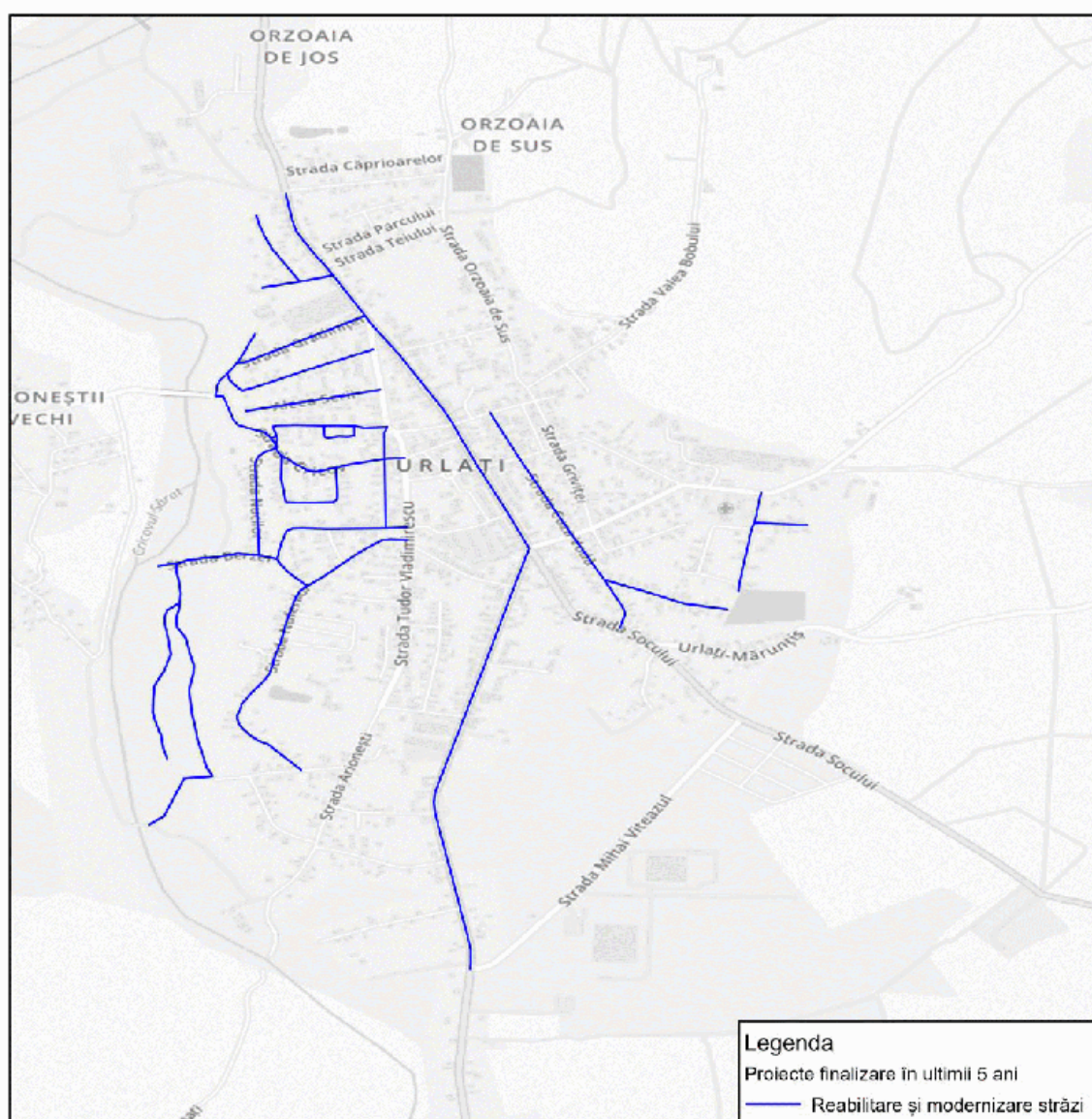


Figura 2.34. Localizarea investițiilor realizate în ultimii 5 ani.

În ansamblu, potrivit datelor publicate de Institutul Național de Statistică, lungimea străzilor modernizate a avut o evoluție crescătoare până în anul 2017, urmând ca din anul 2018 să scadă cu 20% (figura 2.35).

În prezent, la nivelul localității se întâlnesc atât străzi cu îmbrăcăminte în stare tehnică bună/foarte bună, cât și străzi în stare tehnică necorespunzătoare, ceea ce constituie disfuncție

majoră din punct de vedere al accesibilității și calității mediului urban. Sectoarele stradale încadrate în cea de-a doua categorie se regăsesc în zone de locuințe.

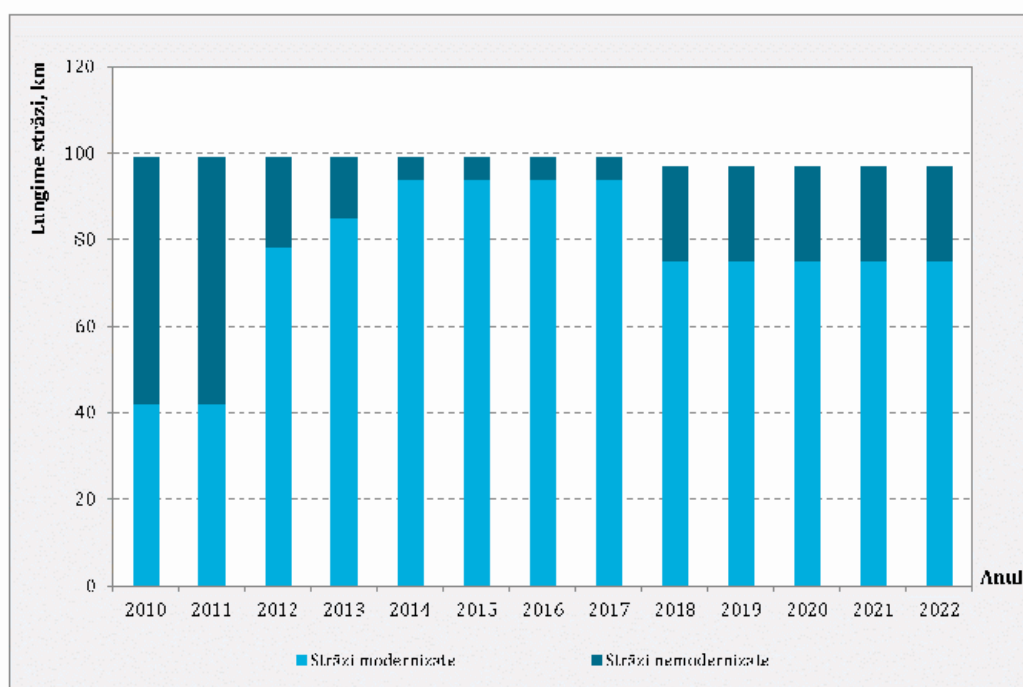


Figura 2.35. Variația anuală a lunginii străzilor modernizate. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2018-2022, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliție al Județului Prahova, obținute la solicitarea Orașului Urlați.

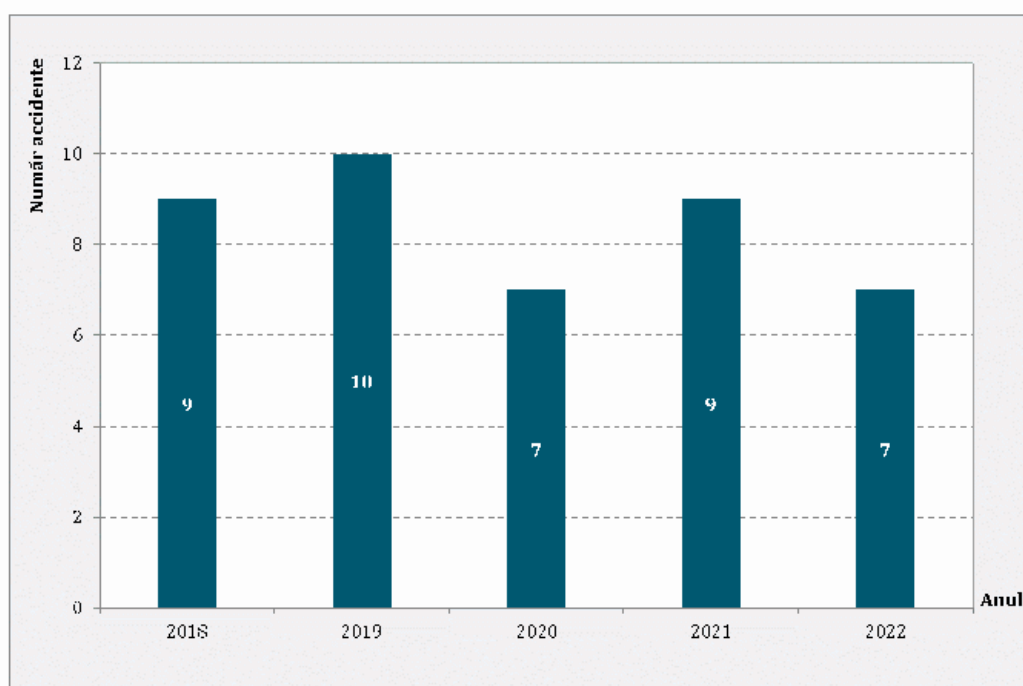


Figura 2.36. Variația numărului total de accidente, 2018-2022.
Sursa datelor: Poliția Orașului Urlați.

În perioada de analiză numărul de accidente a variat între 7-10, valoarea minimă fiind înregistrată în anii 2020 și 2022, iar cea maximă în anul 2019 (figura 2.36).

Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime este prezentată în figura 2.37. Valoarea maximă s-a înregistrat în anul 2021 (13 cazuri), iar cea minimă în anii 2018 și 2020 (10 cazuri).

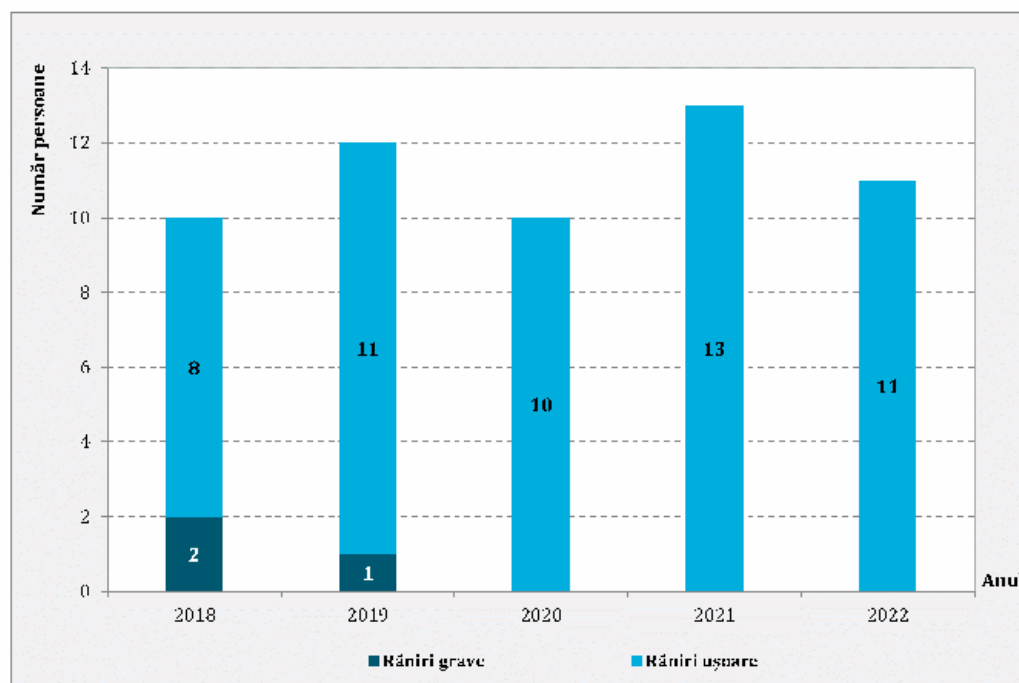


Figura 2.37. Variația numărului de victime, 2018-2022.

Sursa datelor: Poliția Orașului Urlați.

Pe întreaga perioadă de analiză, în Orașul Urlați și-au pierdut viața în accidente de circulație 2 persoane, fiind înregistrat câte un deces în anii 2019 și 2021. Situația favorabilă exprimată de lipsa pierderilor de vieți omenești în accidente de circulație manifestată în ultimul an trebuie să motiveze în continuare realizarea de acțiuni care să susțină îmbunătățirea nivelului siguranței circulației.

Statistica numărului de accidente anuale în funcție de cauzele producerii acestora este centralizată în tabelul 2.6. Se observă că în principal, accidentele de circulație au fost cauzate de traversarea neregulamentară și abaterile bicicliștilor.

Tabelul 2.6. Cauzele accidentelor în Orașul Urlați, în perioada 2018-2022.

Sursa datelor: Poliția Orașului Urlați.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
Abateri bicicliști	3	1	1	1	0

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
Abateri căruțași	0	0	0	1	0
Abateri pietoni	0	2	1	1	1
Depășire neregulamentară	1	1	0	0	1
Neacordare prioritate pietoni	0	0	2	0	0
Neacordare prioritate vehicule	1	1	1	1	1
Neasigurare la schimbarea direcției de mers	1	1	1	1	0
Nepăstrare distanță în mers	0	0	1	2	1
Traversare neregulamentară	2	3	0	2	1
Viteză neadaptată	0	1	0	0	2

Sectoarele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație și victime asociate acestora (figura 2.37-2.41) sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic (Capitolul 3). Drumul județean DJ 102C reprezintă segmentul pe care s-a înregistrat numărul maxim de accidente în perioada 2018-2022.

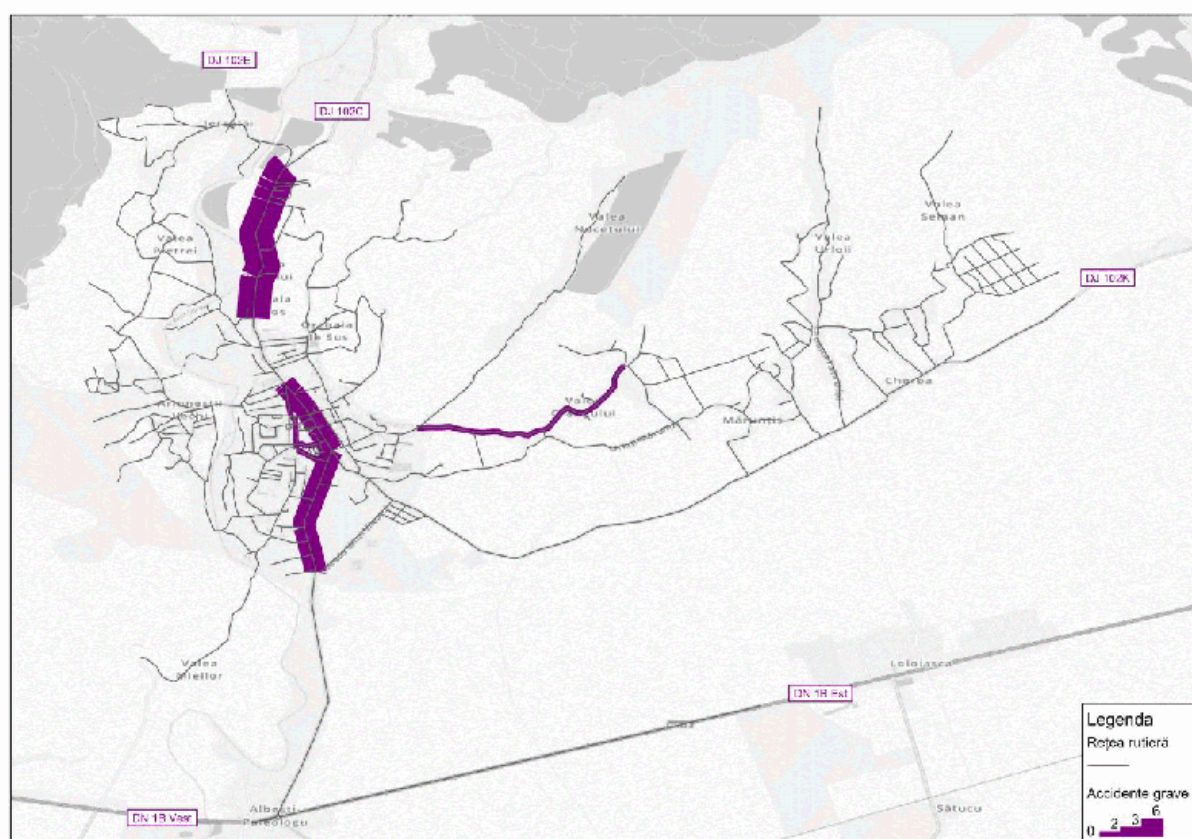


Figura 2.37. Distribuția spațială a accidentelor grave, 2018-2022.

Sursa datelor: Politia Orasului Uralati.

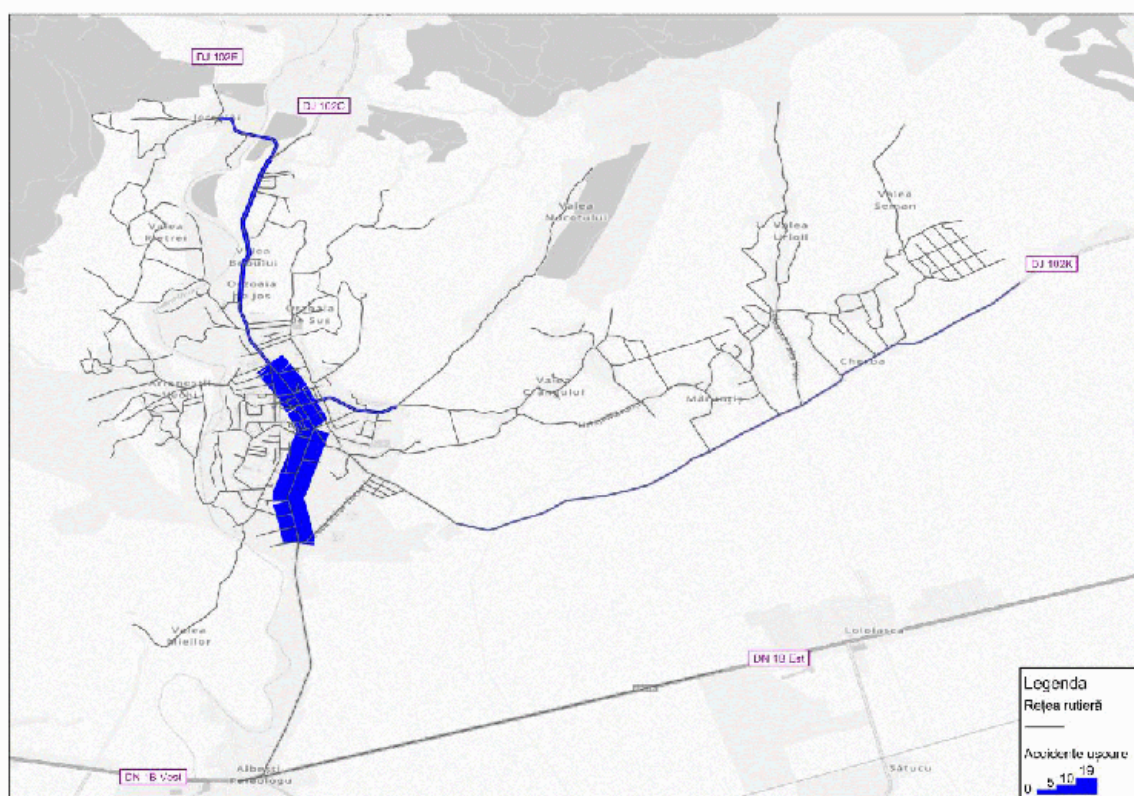


Figura 2.38. Distribuția spațială a accidentelor ușoare, 2018-2022. Sursa datelor: Poliția Orașului Urziceni.

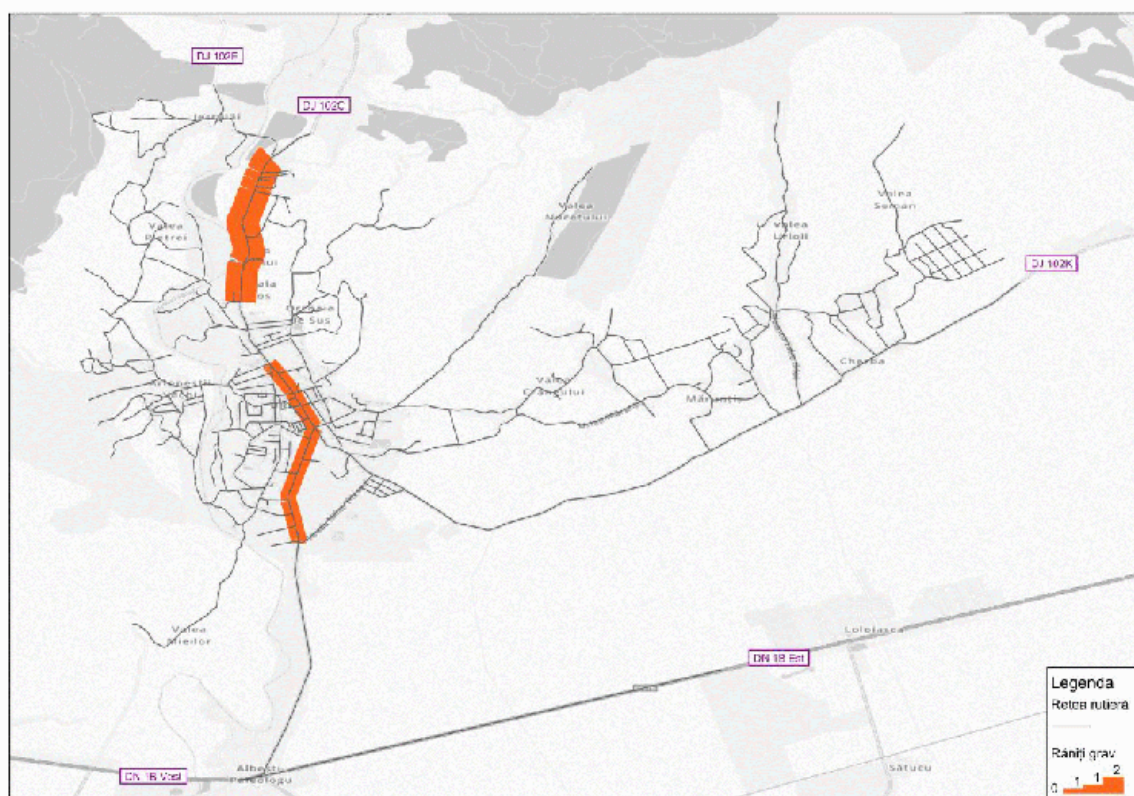


Figura 2.39. Distribuția spațială a răniților grav, 2018-2022. Sursa datelor: Poliția Orașului Urlăți.

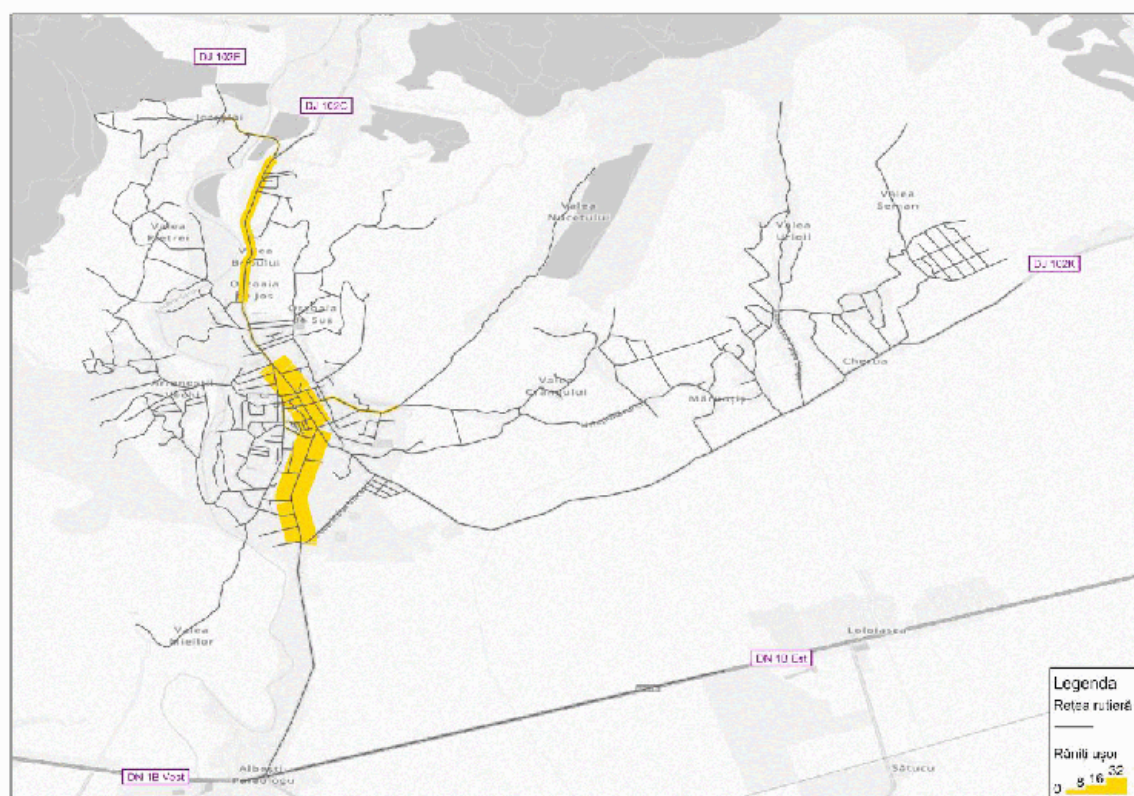


Figura 2.40. Distribuția spațială a răniților ușor, 2018-2022. Sursa datelor: Poliția Orașului Urlați.

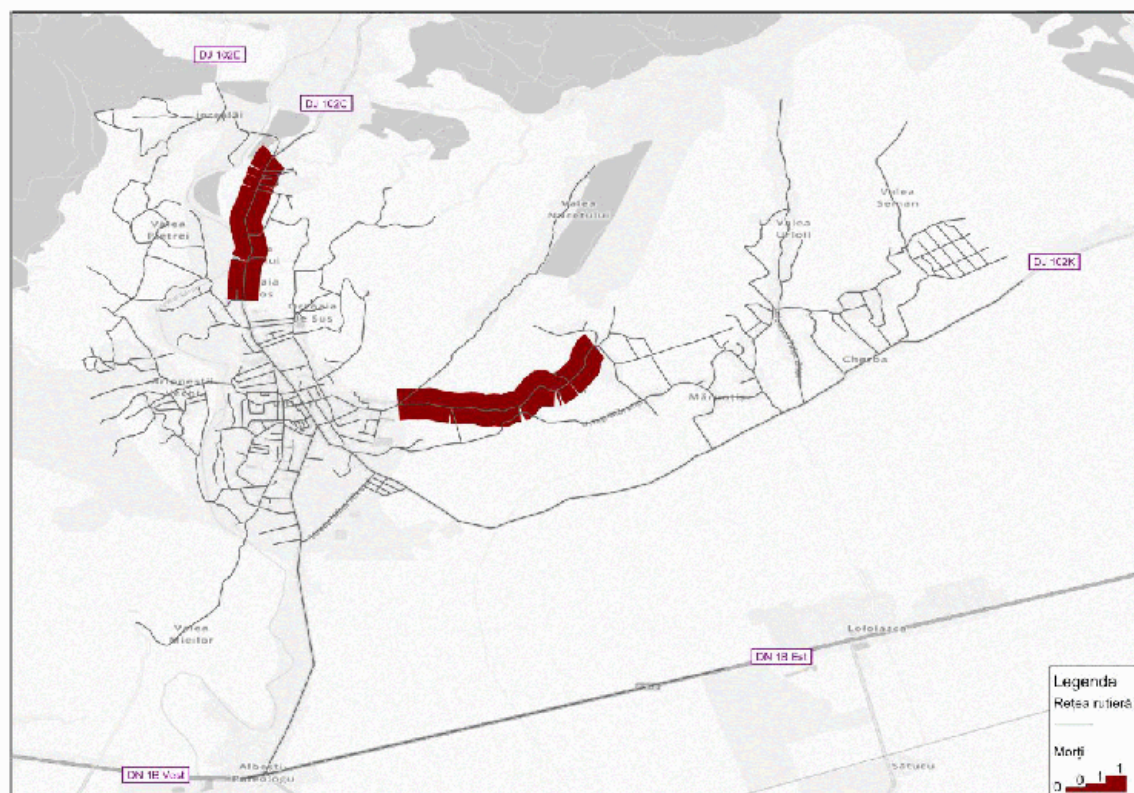


Figura 2.41. Distribuția spațială a morților, 2018-2022. Sursa datelor: Poliția Orașului Urlați.

Probleme de fluentă a circulației, exprimate prin înregistrarea unor viteze medii de deplasare la nivelul orelor de vârf de trafic de sub 30 km/h se întâlnesc pe arterele principale de circulație și pe străzile de legătură. Frecvent se identifică situații în care capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

Potrivit datelor furnizate de Primăria Urlați, la nivelul localității sunt amenajate 330 locuri de parcare publice, amplasate conform tabelului 2.7 și figurii 2.42.

Tabelul 2.7. Parcări publice amenajate în Orașul Urlați.

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri de parcare
1	Strada 1 Mai	DJ 102C	98
2		Parcare bloc nr. 70	9
3		Parcare bloc nr. 76	29
4	Strada Tudor Vladimirescu	Parcare blocuri	146
5	Strada Soarelui	Parcare blocuri	17
6	Strada Mihai Eminescu	Parcare Policlinică	11
7	Strada 23 August	Zona Primărie	16
8	Strada Viitor	Parcare Școala Gimnazială "Cănuță Ionescu"	4

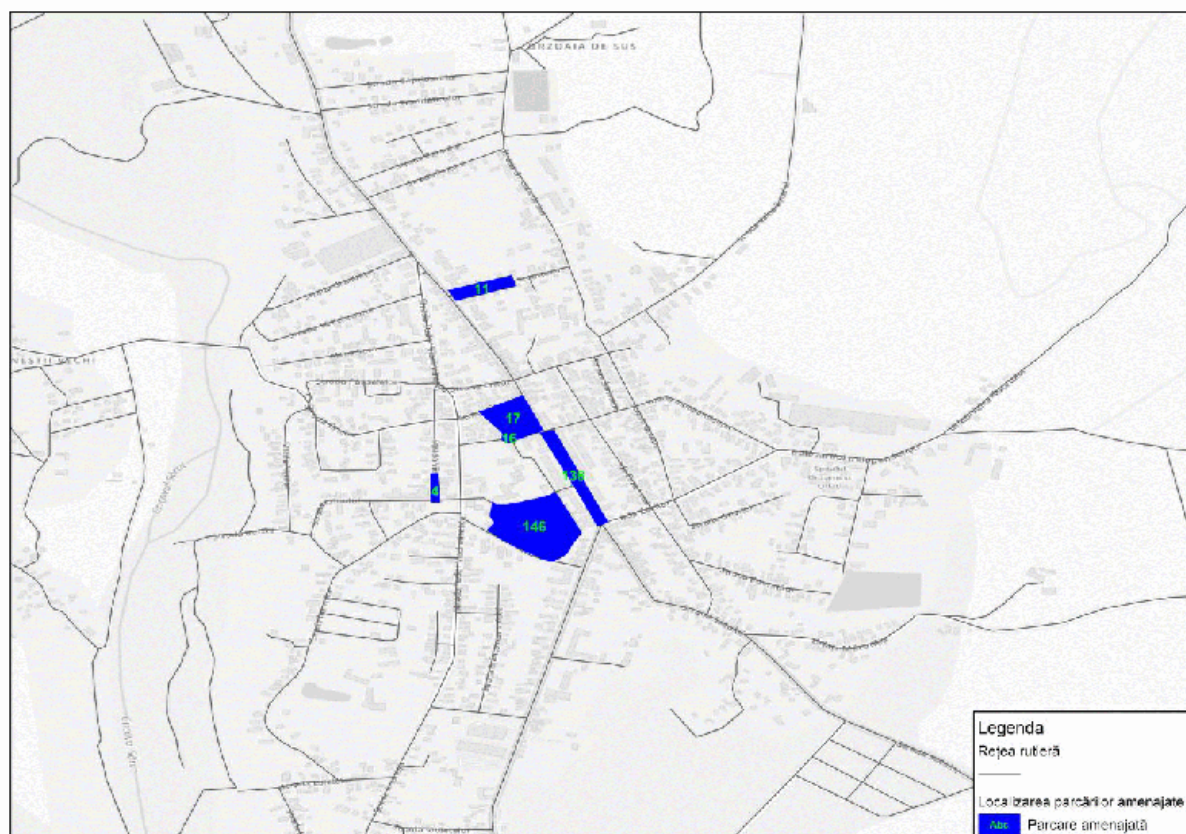


Figura 2.43. Localizarea parcarilor publice amenajate la nivelul Orașului Urlați.

În zonele de locuințe individuale autovehiculele sunt parcate în fața curții (în zona unde ar trebui să se desfășoare circulația pietonală) sau pe carosabil. Acest aspect conduce la îngreunarea circulației pentru pietoni și conducători auto și implică la creșterea riscului de producere a accidentelor (figura 2.44).



Figura 2.44. Îngreunarea circulației de vehicule parcate în fața proprietăților.

În situația actuală nu există o politică tarifară a sistemului de parcare, potrivit căreia să se perceapă un tarif diferențiat pentru parcarile publice amplasate în zona centrală, în special la nivelul orelor de vârf de trafic. În condițiile date se încurajează utilizarea autovehiculului personal pentru deplasări cu destinația în centrul orașului, contrar principiilor dezvoltării durabile. În consecință, în scopul susținerii mobilității durabile la nivelul localității se impune aplicarea unei politici de parcare care să diminueze prezența autoturismelor în zona centrală, oferind totodată cetățenilor alternative atractive prin îmbunătățirea calității sistemului de transport public și a ofertelor privind intermodalitatea.

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

- *existența sectoarelor stradale suprapuse peste traseele drumurilor județene DJ 102C și DJ 102K, pe care se înregistrează valori mari de trafic de tranzit, inclusiv de vehicule grele de marfă și număr crescut de accidente; această situație este generată în special de lipsa unei variante de ocolire, aspect care constituie deficiența majoră a rețelei de circulații în situația actuală;*
- *limitarea conectivității orașului cu 2 dintre localitățile componente de către cursul Râului Cricovu Sărat;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală.*

2.3. Transport public

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

La nivel regional, serviciul de transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean și interjudețean. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Prahova, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române.

2.3.1. Transport public local

În situația actuală, la nivelul Orașului Urlați nu este funcțional un sistem de transport public local.

2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiză operând curse care tranzitează Orașul Urlați. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Prahova, având operatori privați.

Conform actualului program de transport aprobat de Consiliul Județean Prahova, în situația actuală, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deserveșc cererea de transport generată/ atrasă de Orașul Urlați este 42, acestea fiind distribuite pe 8 trasee (tabelul 2.8).

Tabelul 2.8. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Prahova.

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	549	Ploiești	Urlați	Chiojdeanca (Sat Trenu, Sat Nucet)	45	10	min. 10
2	550	Ploiești	Urlați	Salcia	54	2	min. 23
3	551	Ploiești	Urlați	Lapoș	56	5	min. 23
4	552	Ploiești	Urlați	Sângeru (Sat Mireșu Mare)	51	6	min. 10
5	553	Ploiești	Urlați	Tâtaru (Sat Tâtaru)	48	5	min. 10

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
6	554	Ploiești	Urlați	Gornet Cricov (Sat Dobrota)	43	2	min. 10
7	555	Ploiești	Urlați	Ceptura (Sat Rotari)	40	6	min. 23
8	558	Ploiești	Urlați	Iordăcheanu (Sat Valea Cucului)	32	6	min. 10

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseul pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată este *Ploiești – Urlați – Chiojdeanca (Sat Trenu, Sat Nucet)*, operat cu microbuze. Pe acest traseu frecvența cea mai ridicată este de 2 vehicule pe oră, situație întâlnită în intervalul 15:00-16:00 (figura 2.45).

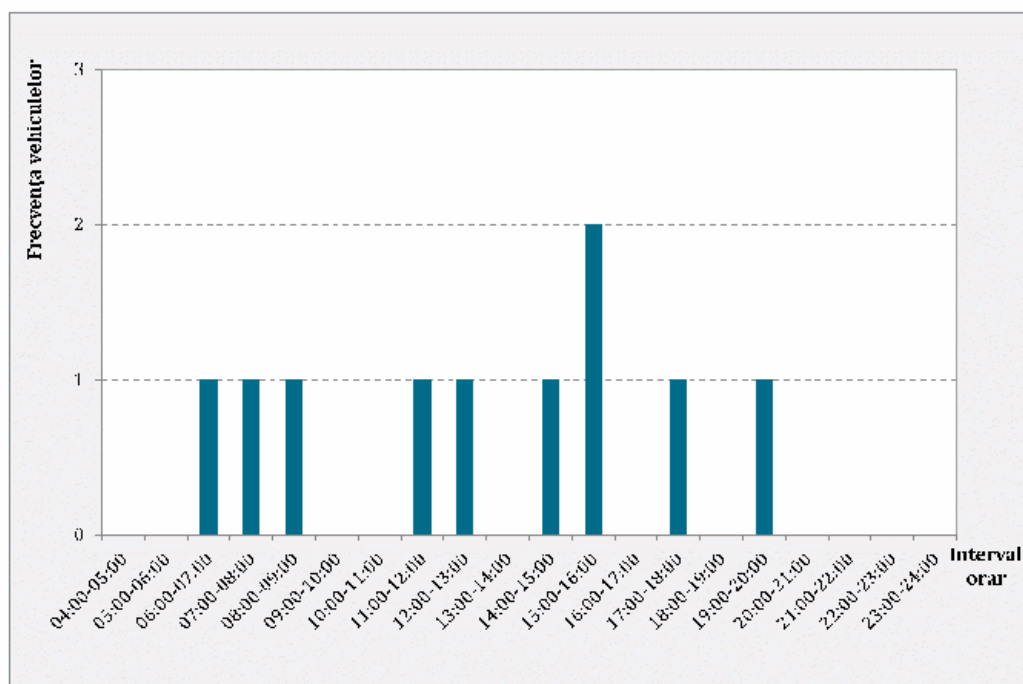


Figura 2.45. Numărul de curse pe oră, traseul Ploiești – Urlați – Chiojdeanca (Sat Trenu, Sat Nucet).

Sursa datelor: Consiliul Județean Prahova.

În situația actuală la nivelul localității nu este funcțional un terminal de transport amenajat astfel încât să ofere condiții corespunzătoare din punct de vedere al siguranței și confortului călătorilor.

Conform HCL nr. 101/ 27.10.2016, pe raza administrativ-teritorială a orașului Urlați sunt amplasate 12 stații publice, și anume: 11 Iunie, Autogara, Filatura, Biserica, Moara, Uzina Electrică, Cherba, Valea Urloi, Mărunțiș, Han, Stații publice capăt de traseu (terminale) – Liceu (Clădirea veche), Spitalul Orășenesc Urlați.

Cursele asociate Orașului Urlați sunt prevăzute cu adăpost pentru călători, însă nu au afișat programul de circulație al mijloacelor de transport, respectiv nu sunt prevăzute cu alte facilități pentru creșterea accesibilității și siguranței utilizatorilor.

La nivelul localității se întâlnesc și situații în care amenajările pentru călători sau pentru siguranța circulației lipsesc. În aceste situații, vehiculele de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, punând în pericol călătorii care urcă/ coboară.

Îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stații poate fi realizată prin implementarea unui sistem de supraveghere video, amenajarea de alveole destinate opririi mijloacelor de transport public și integrarea într-un sistem de management al transportului public (informare în timp real). Pentru asigurarea unor condiții corespunzătoare desfășurării acestui serviciu public, sunt necesare investiții pentru dezvoltarea unui terminal de transport intermodal (transport local/ județean/ regional) modern.

2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de A.R.R., în Orașul Urlați nu este prevăzută nici o cursă cu punct de plecare sau sosire în localitate.

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

În prezent, la nivelul Orașului Urlați transportul public în regim de taxi nu funcționează.

2.3.5. Transport feroviar

La nivelul Orașului Urlați, sistemul de transport nu include componenta de transport feroviar.

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

- lipsa unui sistem de transport public local, eficient în Orașul Urlați (care să funcționeze în baza regulamentului CE 1370), cu accesibilitate teritorială ridicată, care să asigure legătura între zonele de locuire și principalele obiective socio-economice de interes local;
- lipsa unui terminal de transport accesibil;
- existența unor stații de transport public județean care prezintă deficiențe privind amenajările pentru călători;
- accesibilitate teritorială redusă a sistemului de transport public județean existent;
- lipsa transportului interjudețean, în regim de taxi și feroviar.

2.4. Transport de marfă

Principalul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Orașului Urlați este cel rutier.

Circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată (M.T.M.A.) depășește 7,5 tone este permisă pe traseele drumurilor județene DJ 102C, DJ 102E și DJ 102K și pe drumul național DN 1B (figura 2.46).

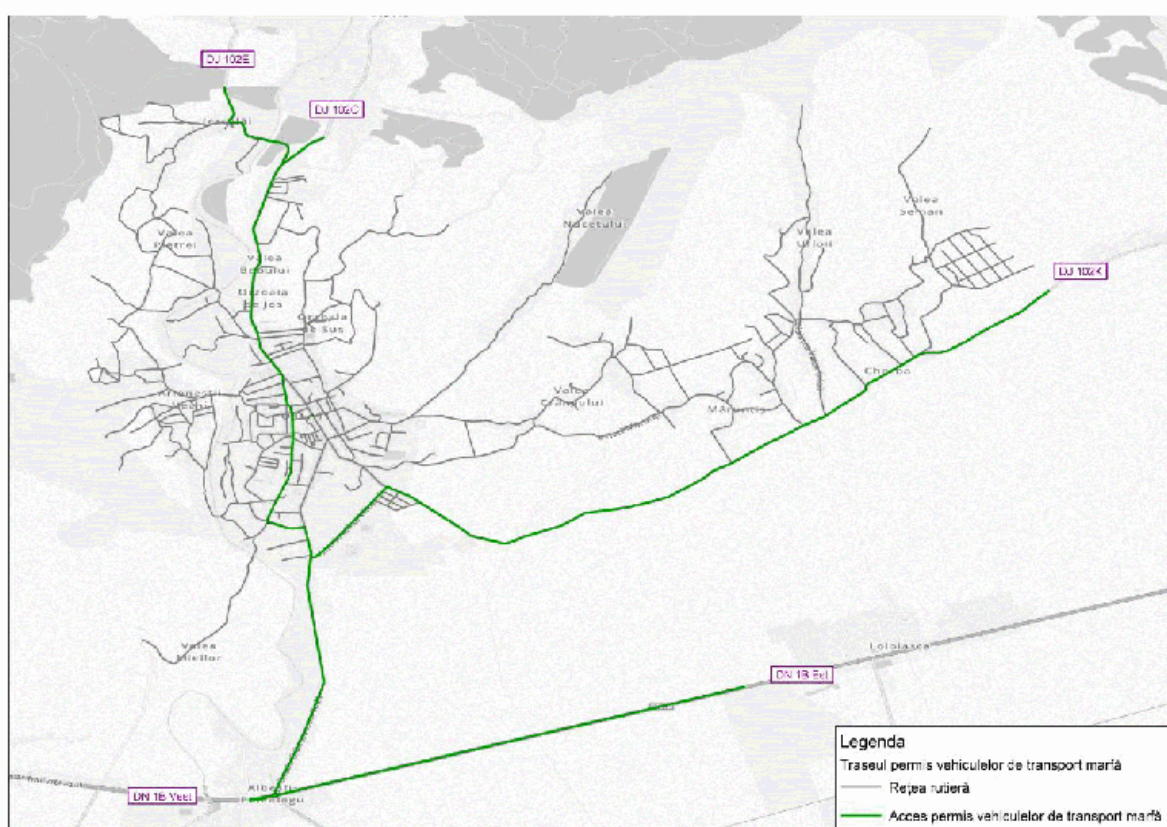


Figura 2.46. Trasee utilizate de vehiculele de marfă.

Aceste trasee tranzitează zone în care sunt concentrate atât funcțiuni de locuire, cât și funcțiuni socio-economice și administrative, caracterizate de atractivitate ridicată a fluxurilor de pietoni, constituind o disfuncție majoră la nivel local. În condițiile date, fluxurile de vehicule de marfă (atât vehicule ușoare, cât și grele) se intersectează cu cele de pietoni existând un grad ridicat de expunere a populației la efectele negative create de aceste categorii de vehicule (poluare sonoră și atmosferică, risc de producere a accidentelor de circulație). Lipsa unei variantei de ocolire a Orașului Urlați generează acest trafic de tranzit prin intravilanul localității, degradând calitatea vieții locuitorilor prin efectele externe pe care le creează.

În ce privește transferul intermodal de marfă, acesta poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar. Cel mai apropiat terminal multimodal funcțional este amplasat în incinta Parcului Industrial Ploiești. Din figura 2.47, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul rețelei naționale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză această soluție de transport este intens utilizată, fluxurile de mărfuri fiind direcționate către Portul Constanța și frontiera de vest a țării.

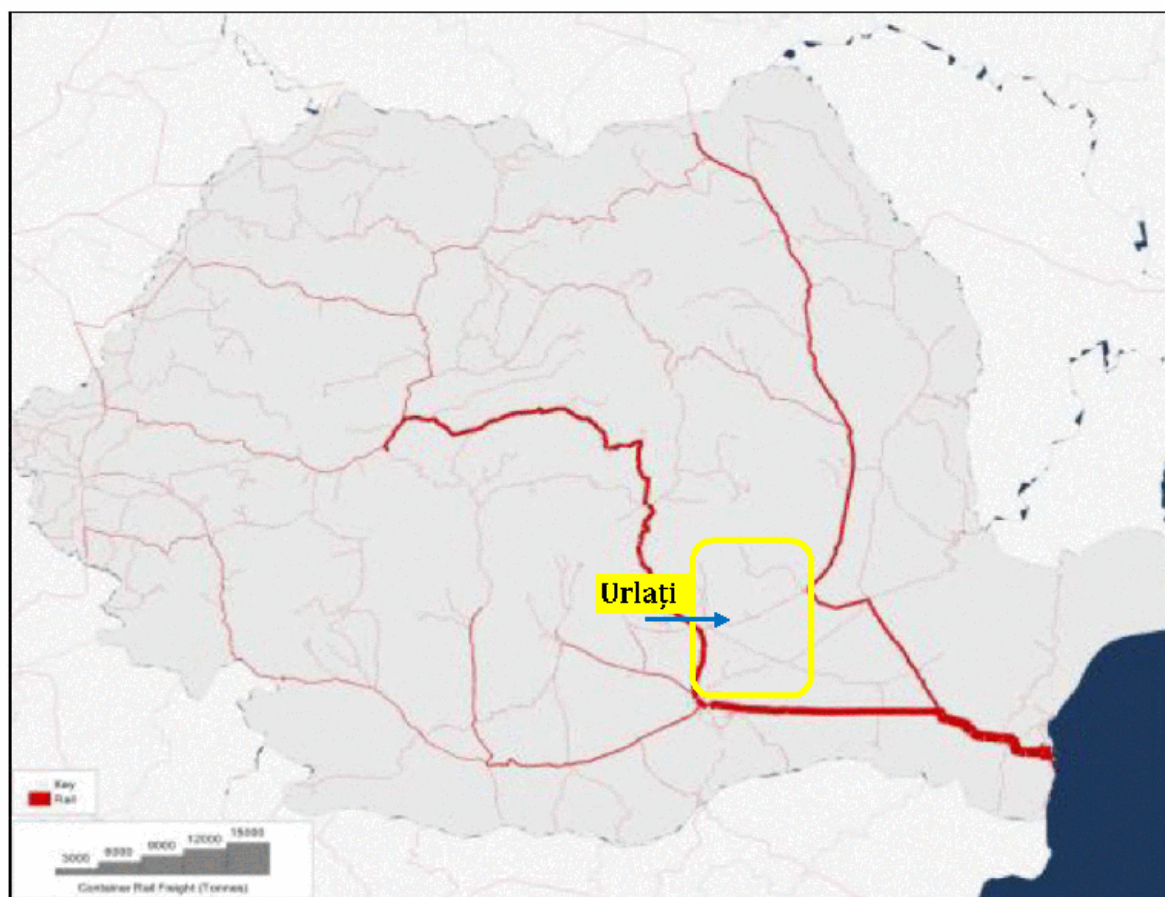


Figura 2.47. Fluxul de transport feroviar de containere, tone.

Sursa: Master Planul General de Transport al României, 2016.

La nivel local, nu sunt reglementate aspecte privind logistica urbană. Impunerea unor astfel de reglementări, care să includă și mențiuni privind norma de depoluare a vehiculelor utilizate pentru aprovizionare constituie măsuri necesare pentru implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ – unul dintre cele zece obiective identificate în Cartea albă a transporturilor în scopul formării unui sistem de transport competitiv și sustenabil.

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

- sunt instituite restricții privind circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 7,5 tone pe străzile din zona urbană;

- lipsa unei variante de ocolire, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care vehicule grele de marfă tranzitează zone cu funcțiuni de locuire, respectiv zone utilizate frecvent de pietoni și bicicliști;
- lipsa reglementărilor privind logistica urbană.

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care orașul ca un întreg este accesibil tuturor rezidenților săi, incluzând aici persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoțite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilității este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcțiuni (locuire, comerț, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul și caracteristicile infrastructurii, de siguranța circulației. Astfel, ținând cont de cele menționate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care își efectuează deplasările.

Orașele, în special cele în care se efectuează frecvent călătorii pe distanțe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetățenilor către dezvoltarea durabilă, este esențială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziție. În acest sens, se impune amenajarea spațiului public într-o manieră care să atragă cetățenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

- spații pietonale generoase;
- marcarea/indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;
- siguranța în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);
- accesibilitatea persoanelor cu dizabilități (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);
- amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranța în deplasare;
- parări pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (stații de transport public extraurban, centre comerciale, instituții publice, școli, locuri de agrement).

Rețeaua de transport rutier a Orașului Urlați este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală pe drumurile județene DJ 102C și DJ 102K în interiorul orașului, respectiv pe drumul județean DJ 102K în localitatea componentă Cherba (figura 2.48).

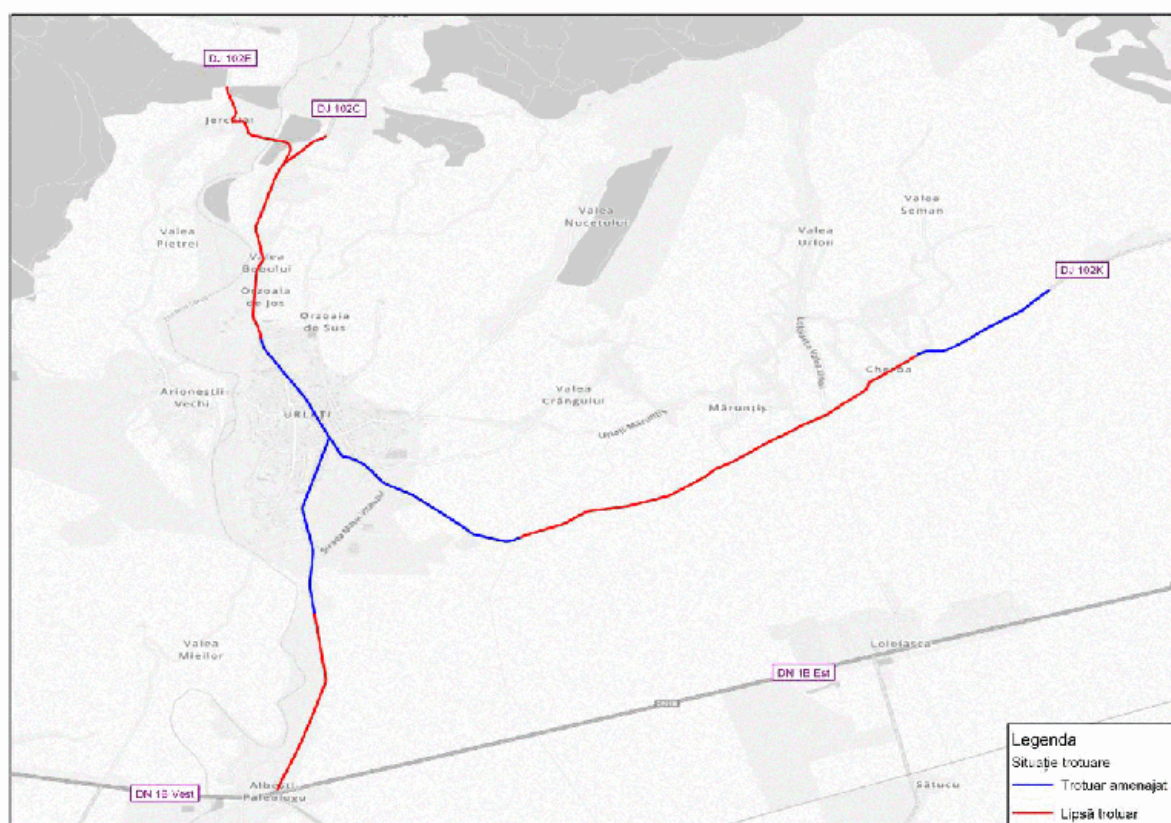


Figura 2.48. Trotuare amenajate – rețeau principală de circulație.

În situația actuală, întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare, respectiv trotuare cu îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar și sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare, care lipsesc sau care sunt afectate de diferite obstacole.

Referitor la infrastructura pietonală din zonele aglomerate, principala problemă este generată ocuparea acestora cu autovehicule parcate, care produce consecințe negative privind accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarele sunt utilizate pentru parcare autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe carosabil sau să se strecoare printre autovehicule.

O altă situație întâlnită frecvent este în zona locuințelor de tip casă, unde autovehicule sunt parcate la poartă, pe trotuar, caz în care pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe partea carosabilă, generând probleme de siguranța circulației. Redarea spațiului public către cetățeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcare nereglementară, măsură fezabilă numai în situația oferirii unei alternative pentru cei care în prezent parchează vehiculele pe spații cu altă destinație – locuri de parcare amenajate astfel încât impactul asupra spațiului public să fie minim. În figura de mai jos sunt exemplificate astfel de situații.



Figura 2.49. Trotuare acaparate de autovehicule parcate (exemplificare).

În ceea ce privește facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane însoțite de copii, etc.), la nivelul rețelei de transport au fost identificate zone în care sunt implementate soluții de îmbunătățire a accesibilității (borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare).

Totodată, în situația actuală, există în continuare zone cu deficiențe de accesibilitate a spațiului urban – borduri înalte care îngreunează deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă sau a persoanelor însoțite de cărucioare pentru copii/ pentru cumpărături, respectiv zone în care trecerile pentru pietoni nu sunt racordate la o rețea coerentă de trotuare, însă trebuie menționat aspectul pozitiv de demarare a acțiunilor de accesibilizare a zonelor pietonale.

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportarea statistică a accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că pietonii reprezintă 24% din numărul total de victime asociate accidentelor de circulație. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere vizează atât conducării auto - “neacordare prioritate pietoni”, cât și pietonii - “traversare neregulamentară” și “abateri pietoni” care prin angajarea în traversare prin locuri neamenjate sau fără să se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă îmbunătățirea sistemului de management al traficului (sistem de semnalizare și reglementare a circulației), se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Spații cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (de tip “shared-space”) nu sunt amenajate la nivel urban. În cartierele rezidențiale, în special în cele de locuire colectivă, lipsesc spațiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Spațiile publice sunt organizate în mare parte pentru satisfacerea cererii de

circulație și parcare a autovehiculelor private ceea ce face ca acestea să fie sărăcite de calitatea peisagistică și ambientală necesară unei bune calități a locuirii.

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

La momentul actual în Orașul Urlați este funcțională o rețea de piste pentru biciclete care începe de la Str. Socului – Morile Oltina și se termină la intrare în localitatea componentă Cherba. Reprezentarea sectoarelor de infrastructură pe care sunt amenajate piste pentru biciclete este realizată în figura 2.50.

Distribuția spațială a cererii de transport pentru acest mod de deplasare excede zonele în care sunt amenajate piste, circulația bicicletelor desfășurându-se pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor, sau pe trotuare aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic (figura 2.51).

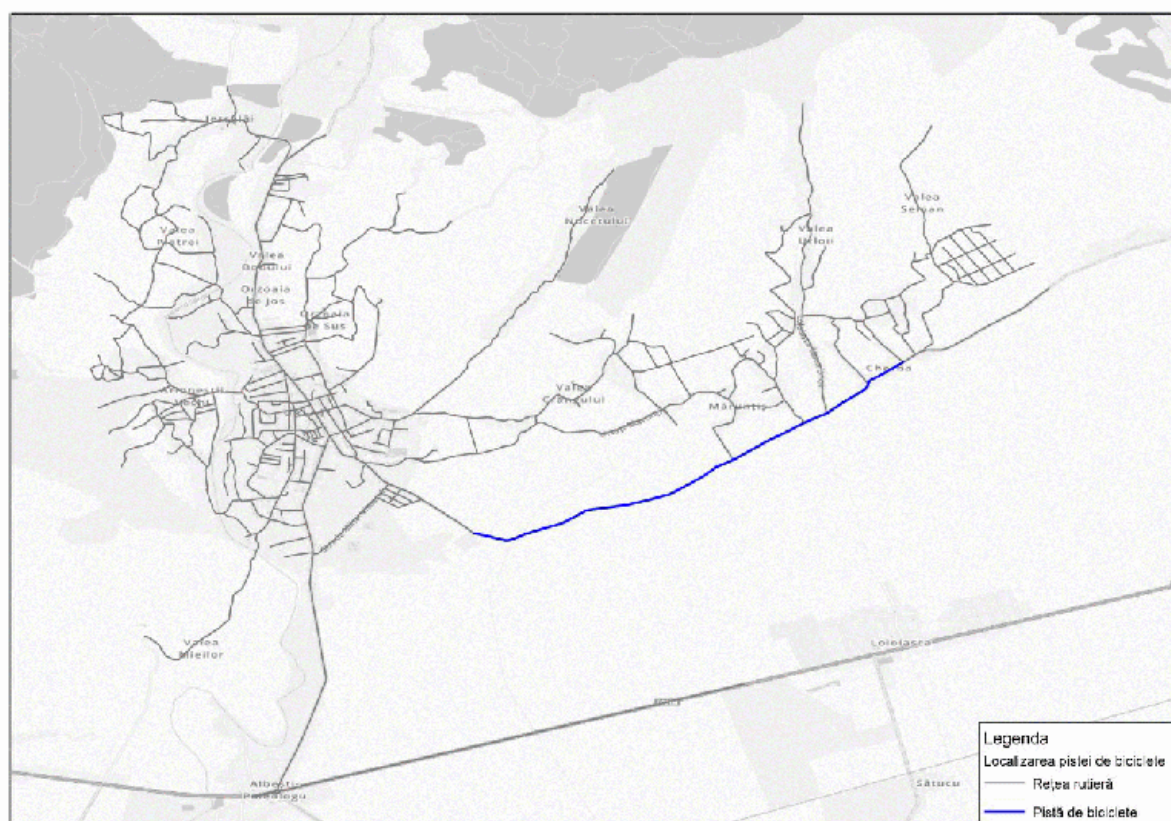


Figura 2.60. Infrastructură pentru circulația bicicletelor – situația actuală.

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

închiriere a bicicletelor și desfășurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport.

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportarea statistică a accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliștii reprezintă 14% din numărul total de victime asociate accidentelor de circulație. Cauza generatoare de accidente rutiere este "abateri bicicliști", care prin angajarea în traversare prin locuri neamenjate sau fără să se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă amenajarea de infrastructură specifică și îmbunătățirea sistemului de management al traficului (sistem de semnalizare și reglementare a circulației), se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

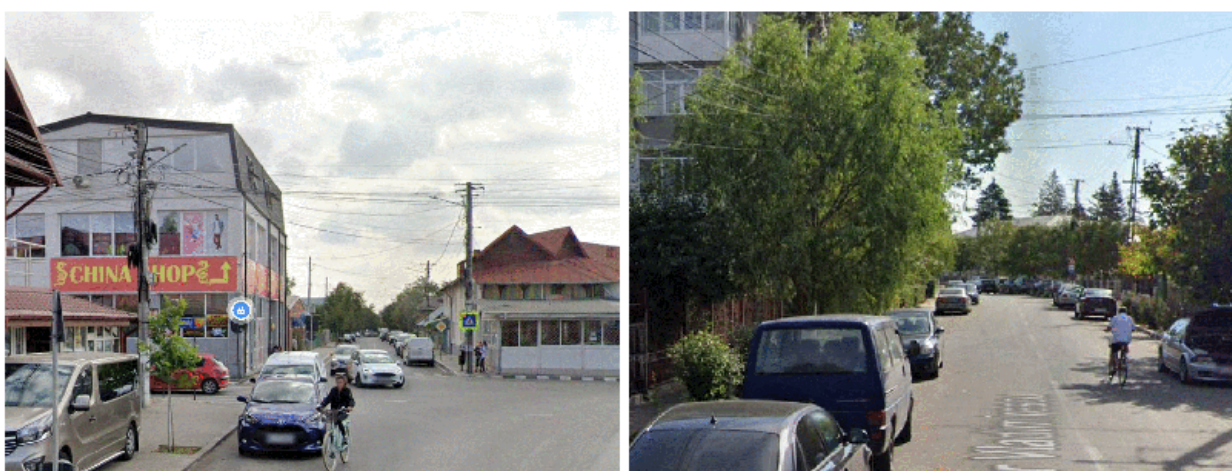
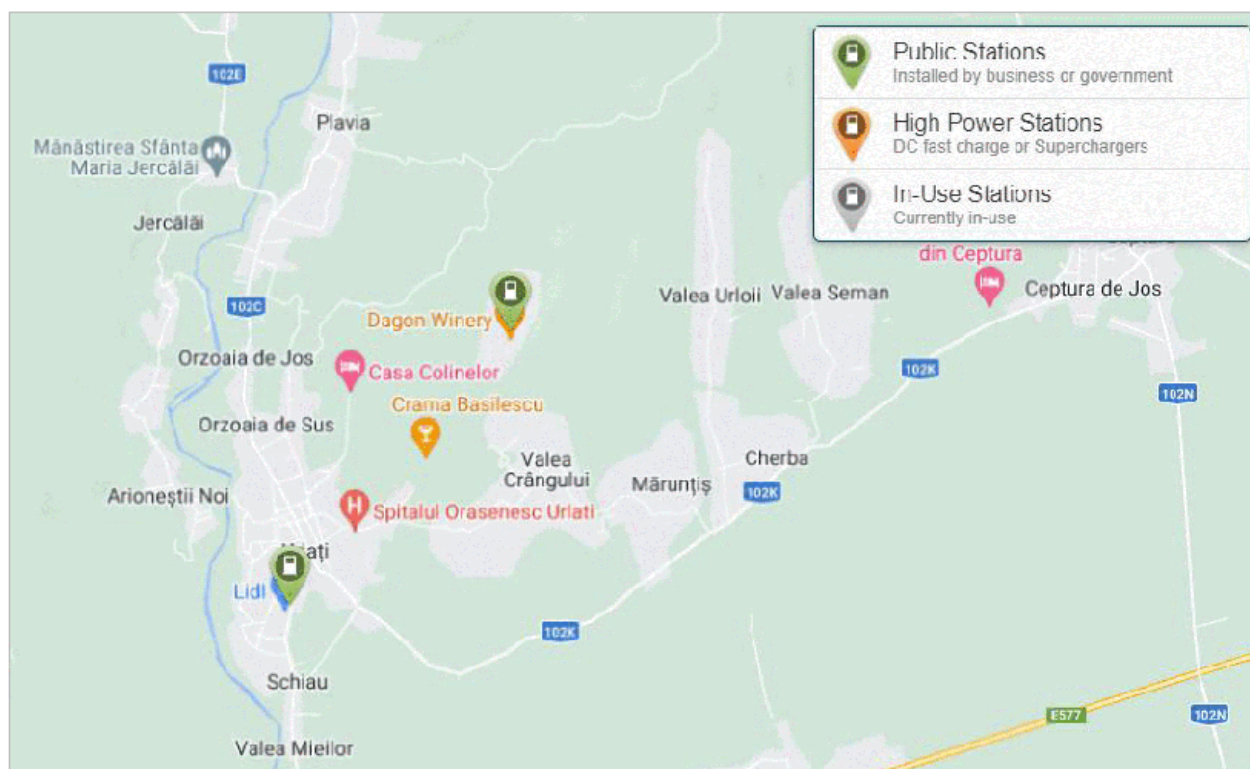


Figura 2.51. Circulația bicicletelor pe partea carosabilă (exemplificare). Sursa: Googlemaps, 2024.

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. Potrivit datelor furnizate de Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2022 în Orașul Urlați erau înmatriculate 20 autoturisme cu propulsie hibridă și 8 autoturisme electrice. În situația actuală, la nivelul teritoriului de analiză funcționează 2 stații de încărcare cu energie electrică, una situată pe Str. Primăverii, nr. 1B (oraș Urlați), iar cealaltă pe Str. Valea Nucetului (localitatea componentă Valea Nucetului), figura 2.52.



Tabelul 2.52. Localizarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice, Orașul Urlați.

Sursa datelor: <https://gps-online.webshow.ro/>.

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

- lipsa spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space") în zonele de interes pentru locuitori;
- existența unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni, etc.);
- existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "traversare neregulamentară", "abateri pietoni", "neacordare prioritate pietoni" și "abateri bicicliști";
- slaba dezvoltare a infrastructurii pentru pietoni;
- slaba dezvoltare a infrastructurii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulația bicicletelor, centre de închiriere biciclete);
- slaba dezvoltare a infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluenta circulației și siguranța participanților la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare. La nivelul rețelei este amenajat un singur sens giratoriu (figura 2.53).

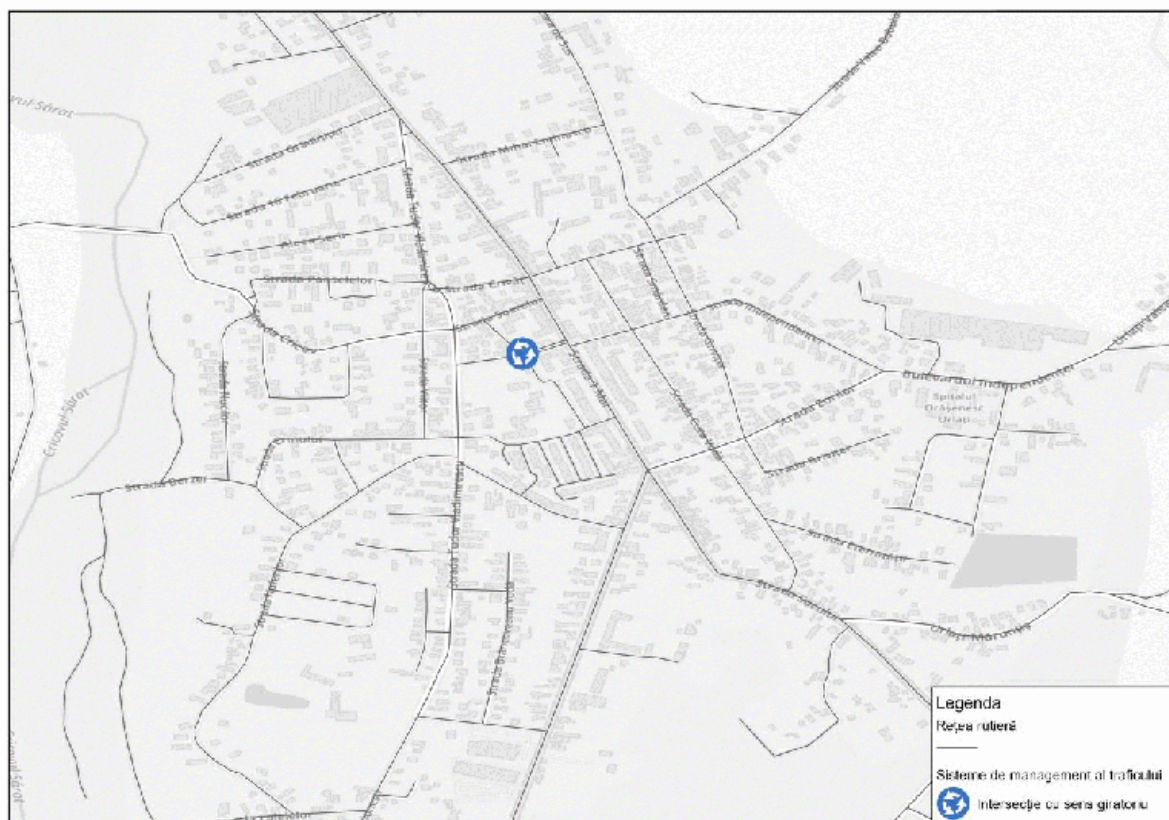


Figura 2.53. Sisteme de reglementare a circulației – Orasul Uralți.

Dispozitivele de control al traficului ajută participanții la trafic să evalueze o situație necunoscută, să recunoască și să înțeleagă mesajul de reglementare a circulației, respectiv să identifice cu ușurință traseul pe care doresc să-l parcurgă. În mod ideal, sensul mesajului sau simbolul care apar pe un indicator trebuie să fie evidente pentru conducătorul auto dintr-o privire, astfel încât atenția lui să nu fie distrasă de la alte activități, precum cea de conducere. Lipsa unui sistem de management al traficului, care să includă o componenta de organizare a parcarilor însoțită de reguli stricte și penalizare în cazul nerespectării acestora,

conduce la utilizarea haotică a infrastructurii, generând aglomerarea traficului și probleme de siguranță circulației (2.64).

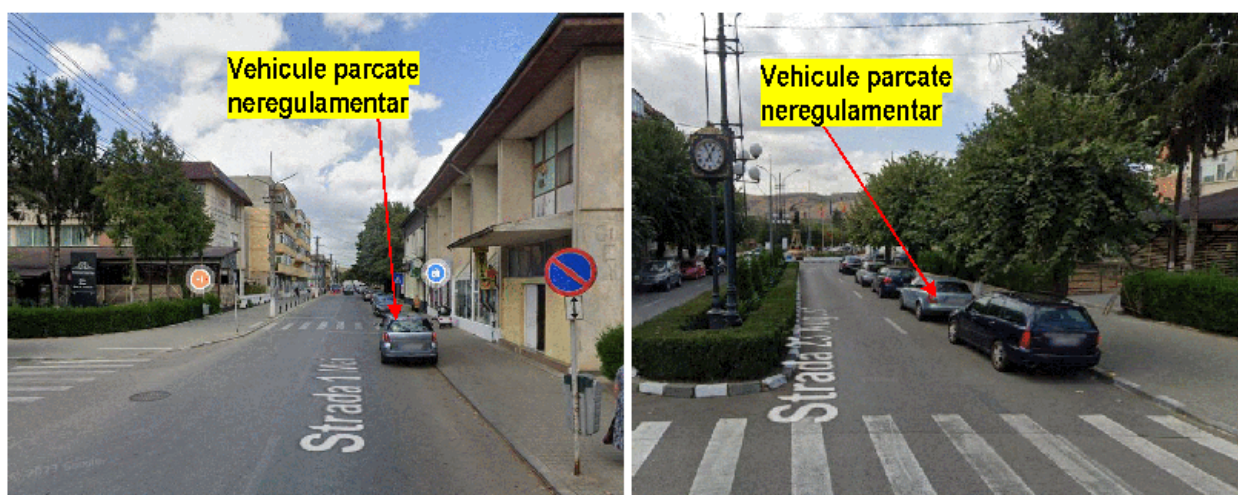


Figura 2.54. Nerespectarea regulilor de circulație (exemplificare). Sursă: Googlemaps, 2024.

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

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

Din punct de vedere instituțional/ organizațional, Consiliul Local al Orașului Urlați are atribuții privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică.

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

- existență zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 30 km/h;
- lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure optimizarea circulației la nivelul rețelei stradale;
- deficiențe în respectarea regulilor de circulație;
- lipsa unui sistem de monitorizare a traficului în timp real.

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

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

Zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității reprezintă zona centrală a Orașului Urlați, delimitată conform reprezentării din figura 2.55. Zona este traversată de traseul drumului județean DJ 102C.



Figura 2.55. Zona centrală cu nivel ridicat de complexitate a mobilității.

În interiorul zonei de complexitate ridicată se identifică concentrarea obiectivelor comerciale (Profi Super, Maya Market Urlați), administrative (Primăria Orașului Urlați, SPCLEP Urlați), financiare (Banca Transilvania, CEC Bank), educaționale (Grădinița "Clopoțica") și de recreere (Parcul Central Urlați) care atrag fluxuri importante de pietoni și mijloace de transport. În decursul zilelor lucrătoare peisajul urban din zona centrală este predominat de autovehicule în staționare sau în mișcare și fluxuri de pietoni (figura 2.56).



Figura 2.56. Prezența intensă a autovehiculelor și pietonilor în zona centrală (exemplificare).

Sursa: Googlemaps, 2024.

Implementarea unor măsuri de amenajare a zonelor centrale în scopul creșterii accesibilității pietonale constituie o etapă esențială în susținere mobilității urbane durabile în Orașul Urlați. Acțiunile viitoare în domeniul mobilității trebuie să conducă la reducerea valorilor de trafic auto din zona centrală, în special prin implementarea unei politici de parcare.

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

- *tranzitarea zonelor centrale, care prezintă complexitate ridicată din punct de vedere al mobilității de către traseul DJ 102C, având asociate valori importante de trafic și grad ridicat de incidență a accidentelor de circulație;*
- *prezența intensă a autovehiculelor și pietonilor în zona centrală.*

3. MODELUL DE TRANSPORT

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

Aplicațiile din domeniul transporturilor sunt utilizate cu precădere pentru:

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

În cadrul PMUD al Orașului Urlați, s-a realizat un model de transport cu ajutorul căruia vor fi testate scenariile de evoluție socio-economică, demografică, de amenajare a teritoriului și de configurare a rețelei de transport, la orizontul de analiză 2030.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism publicate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 233/2016, specifică faptul că elaborarea unui model de transport în cadrul planurilor de mobilitate urbană este obligatorie pentru localitățile de rang 0 și I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind*

aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, Orașul Urlați este localitate urbană de rangul III, nefiind obligatoriu să fie întocmit un model de transport.

Deși realizarea unui model de transport implică alocarea unor resurse substanțiale, iar dimensiunea zonei de studiu permite utilizarea unor metode calitative de analiză, ținând cont de faptul că testarea măsurilor propuse pe baza unui model de transport va genera răspunsuri mai viabile, care vor fundamenta obiectivele și direcțiile de acțiune ale planului de mobilitate, în cadrul PMUD al Orașului Urlați s-a recurs la realizarea unui model de transport.

În funcție de capacitățile operaționale pe care le oferă, modelele de transport se înscriu în următoarele categorii principale:

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

Alegerea celui mai potrivit model de transport este influențată de aspecte precum obiectivele studiului, problematica abordată, dimensiunea arealului, gradul de acuratețe și nivelul de detaliere a rezultatelor așteptate, disponibilitatea datelor și a resurselor necesare, etc.

Modelul de transport din cadrul PMUD al Orașului Urlați include o rețea plurimodală pentru transportul public și privat. Acesta formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (patru pași):

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Urlați, este conceput având anul de bază 2023, următorul orizont de analiză fiind anul 2030. Modelarea este realizată la nivel MZA (Media Zilnică Anulă) și la nivelul orei de vârf de trafic (determinată conform datelor înregistrate în teren) respectând recomandările ghidului publicat de JASPERS în acest domeniu „The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014”. Din punct de vedere geografic, modelul de transport este elaborat la nivelul teritoriului administrativ al Orașului Urlați. Relațiile cu teritoriul învecinat sunt surprinse prin intermediul volumelor de trafic aferente drumului național, respectiv drumurilor județene și comunale care interacționează cu rețeaua stradală din Orașul Urlați.

Rezultatele obținute prin modelare vor fi folosite pentru cuantificarea indicatorilor privind performanțele sistemului de transport precum: intensitatea traficului de călători și mărfuri, durate de deplasare la nivelul rețelei, fluxuri de transport (relații origine-destinație), ponderea modală a deplasărilor, emisii de substanțe poluante, emisii de gaze cu efect de seră (CO₂) etc.

3.2. Colectarea de date

Cererea pentru serviciile de transport prezintă un înalt grad de calitate și diferențiere. Există o arie largă de tipuri de cereri de transport, diferențiate pe perioade ale zilei, pe zile din săptămână, în funcție de scopul călătoriei, tipul mărfurilor, importanța vitezei și frecvenței de deplasare și nu numai.

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

Pentru a înțelege și evalua cererea de transport, este necesar a înțelege modul în care facilitățile utilizate pentru a satisface nevoile umane sau industriale sunt distribuite în spațiu, atât în context urban, cât și regional. Un sistem de transport performant mărește oportunitățile de satisfacere a acestor nevoi, un sistem cu puține conexiuni sau foarte congestionat reduce opțiunile și limitează dezvoltarea socio-economică a regiunii deservite.

Cererea de transport ocupă un loc în spațiu. Spațialitatea cererii conduce deseori la lipsa de coordonare, rezultând un puternic dezechilibru între cererea și oferta de transport.

Cererea și oferta de transport prezintă caracteristici dinamice. O pondere însemnată a cererii de transport este concentrată, în special, în zonele urbane, în perioadele de vârf de trafic. Acest caracter variabil în timp al cererii de transport face mai dificilă analiza și previzionarea acesteia. Fiecare călătorie este rezultatul unei serii de alegeri multiple realizate de către individ. Cererea este determinată de alegerea de a face o deplasare

pentru un anumit motiv, pe un anumit itinerariu și într-o anumită perioadă a zilei, în situația în care utilizatorul este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, această alegere va conține și etapa opțiunii pentru un anumit mod de transport.

Având în vedere caracteristicile cererii de transport menționate, pentru a putea identifica particularitățile specifice arealului de studiu, este necesară cunoașterea unor seturi de date din categoriile descrise mai jos.

3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare

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

Obținerea unor informații pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor privind mobilitatea populației, în cadrul cărora se culeg informații cu privire la caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate și specificul deplasărilor pe care le-au efectuat în ziua precedentă interviului. Interviuul este structurat în trei părți principale referitoare la:

- *Informații generale privind mărimea gospodăriei, incluzând număr de persoane, autovehiculele disponibile, nivelul veniturilor etc.;*
- *Informații caracteristice despre fiecare membru al gospodăriei, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupația, deținerea permisului de conducere auto, locul de muncă sau de studiu etc.;*
- *Informații caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore. Informațiile includ originea deplasării, destinația deplasării, ora de plecare și ora de sosire, modul de transport utilizat, scopul deplasării, etc.*

3.2.2. Date privind timpii de parcurs

Pentru calibrarea rețelelor de transport, formalizate prin grafuri cu arce și noduri, din cadrul modelelor de transport, este necesar a cunoaște vitezele medii de deplasare ale autovehiculelor pentru diferite segmente ale rețelor de transport modelate, precum și lungimile acestora.

În cadrul modelării traficului la nivelul arealului studiat au fost realizate înregistrări ale distanțelor și duratelor medii de deplasare pe diferite rute ale rețelei, în cazul deplasării cu autoturismul. Cele 17 trasee pe care s-au făcut măsurători ale timpilor de parcurs sunt reprezentate grafic în figura 3.1 și descrise în tabelul 3.1.

Tabelul 3.1. Date privind timpii de parcurs.

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
1.	Intersecția Str. 1 Mai (DJ 102C) - Str. Lămâițelor (DC 67)	Intersecție Str. 30 Decembrie (DJ 102C) - Str. Parcului	DJ 102C	03:55	2,1	32,2
2.	Intersecție DJ 102K - Limita sud-estică a Orașului Urlați	Intersecție Str. 30 Decembrie (DJ 102C) - Str. Parcului	DJ 102C - DJ 102K	04:14	2,6	36,9
3.	Intersecția Str. 1 Mai (DJ 102C) - Str. Lămâițelor (DC 67)	Localitatea componentă Schiau	DC 102C	00:57	0,4	22,1
4.	Intersecția Str. 1 Mai (DJ 102C) - Str. Lămâițelor (DC 67)	Localitatea componentă Valea Mieilor	DC 102C	01:23	1,0	43,4
5.	Intersecție DJ 102K - Limita sud-estică a Orașului Urlați	Localitatea componentă Mărunțiș	DJ 102K - DC 150	04:31	3,6	47,8
6.	Intersecție DJ 102K - Limita sud-estică a Orașului Urlați	Localitatea componentă Valea Urloii	DJ 102K - DC 70B	05:37	4,6	49,1
7.	Intersecție DJ 102K - Limita sud-estică a Orașului Urlați	Localitatea componentă Cherba	DJ 102K	05:07	4,2	49,3
8.	Intersecție DJ 102K - Limita sud-estică a Orașului Urlați	Localitatea componentă Valea Seman	DJ 102K - DC 153	07:15	5,9	48,8
9.	Intersecție Str. Zambilelor (DJ 102K) - Str. Griviței (DC 152)	Localitatea componentă Valea Crângului	DC 152 - Str. Valea Crângului	04:21	2,8	38,6
10.	Intersecție Str. Zambilelor (DJ 102K) - Str. Griviței (DC 152)	Localitatea componentă Valea Nucetului	DC 152	06:05	3,5	34,5
11.	Intersecție Str. 30 Decembrie (DJ 102C) - Str. Parcului	Localitatea componentă Orzoaia de Sus	Str. Parcului - Str. Orzoaia de Sus	00:58	0,5	31,0
12.	Intersecție Str. 30 Decembrie (DJ 102C) - Str. Parcului	Localitatea componentă Orzoaia de Jos	Str. 30 Decembrie - Str. Orzoaia de Jos (DJ 102C)	01:15	1,0	48,0
13.	Intersecție Str. 30 Decembrie (DJ 102C) - Str. Parcului	Localitatea componentă Valea Bobului	Str. Parcului - Str. Orzoaia de Sus	04:08	1,5	21,8

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
14.	Intersecție Str. 30 Decembrie (DJ 102C) - Str. Parcului	Localitatea componentă Valea Pietrei	Str. 30 Decembrie - Str. Orzoaia de Jos (DJ 102C)	03:10	2,2	41,7
15.	Intersecție Str. 30 Decembrie (DJ 102C) - Str. Parcului	Localitatea componentă Jercălăi	DJ 102C - DJ 102E - DC 149	06:01	4,0	39,9
16.	Intersecție Str. 31 Mai (DJ 102C) - Str. Tudor Vladimirescu	Localitatea componentă Arioneștii Noi	DJ 102C - Str. Grădiniței - Str. Stadionului - DC 149	03:16	1,1	20,2
17.	Intersecție Str. 31 Mai (DJ 102C) - Str. Tudor Vladimirescu	Localitatea componentă Arioneștii Vechi	DJ 102C - Str. Grădiniței - Str. Stadionului - DC 149	04:57	1,8	21,8

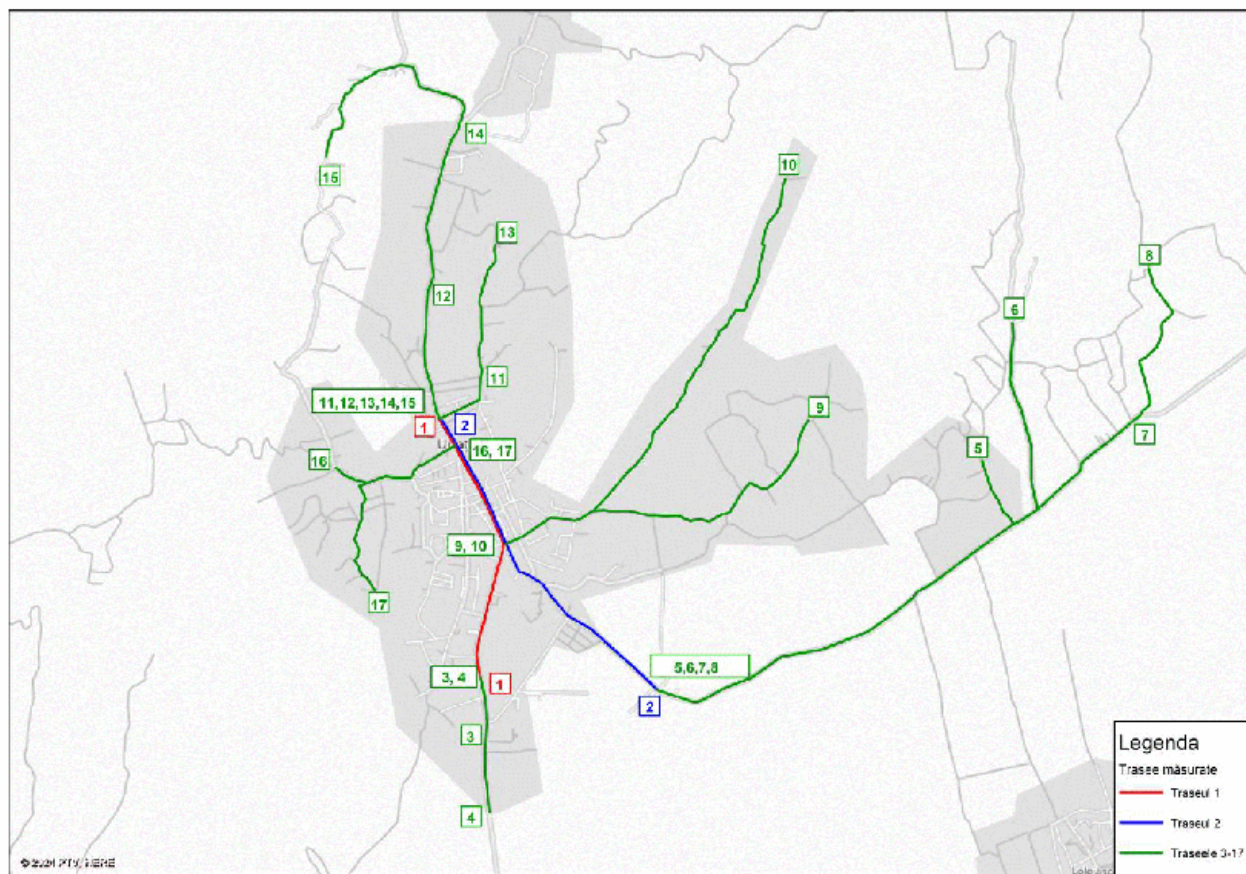


Figura 3.1. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Una dintre etapele preliminare necesare pentru realizarea unui model de transport este formalizarea rețelei de transport considerate, prin intermediul teoriei grafurilor. Rețeaua de transport modelată la nivelul PMUD al Orașului Urlați conține rețeaua de drumuri publice, configurația și tipul de control al intersecțiilor și rețeaua de transport public.

Modelarea rețelei majore de transport presupune un proces complex de analiză a parametrilor fizici ai fiecărei străzi, a funcționalității în rețea și a reglementărilor de circulație. Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de determinare a cererii în 4 pași, fiind conectată la rețeaua majoră de transport formată din drumul național și drumurile județene și comunale care interacționează cu teritoriul de analiză (figura 2.25).

În ceea ce privește rețeaua majoră de transport, s-a avut în vedere conexiunea cu elementele de infrastructură modelate în cadrul modelului național de transport dezvoltat în cadrul Master Planului General de Transport al României (sectoare reprezentate prin zone externe). Astfel, rețeaua modelată este alcătuită din elemente de infrastructură cu funcțiuni de artere majore (artere de penetrație, coridoare de tranzit) și elemente de infrastructură cu rol de colectare și distribuție spațială a traficului la nivelul cartierelor, respectiv de alimentare a coridoarelor majore de circulație. Rețeaua de transport public utilizează sectoare ale arterelor majore.

Caracteristicile rețelei, precum capacitatea de circulație, numărul de benzi/ sens, viteza liberă, viteza maximă admisă, modurile de transport cărora le este permis accesul, existența parcărilor laterale, regimurile de circulație (sens unic, dublu sens), interdicțiile de virare, tipul de control al intersecțiilor au fost introduse pe fiecare element de infrastructură pe baza datelor culese din teren și a specificațiilor tehnice corespunzătoare categoriilor de străzi conform normativelor în vigoare.

Graful rețelei de transport, la elaborarea căruia s-a ținut cont de aspectele tehnice și funcționale este prezentat în figura 3.2.

În cadrul modelului de transport aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Urlați, capacitatea de circulație a elementelor rețelei de transport a fost stabilită în acord cu prevederile „STAS 10144/5-89 privind *Calculul capacității de circulație a străzilor*”. Variația capacității de circulație în raport cu distanța între intersecții/ accese laterale pentru străzi de categoriile I, II, III¹ în situațiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 și 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.3. Se observă reducerea

¹ Ordinului Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la „Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane” publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998.

substanțială a capacității unei străzi atunci când aceasta este fragmentată de intersecții succesive aflate la distanță de până la 500 m.

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

- viteza de proiectare;
- elementele geometrice ale străzii (profil longitudinal, profil transversal) 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 (paralel sau în unghi).

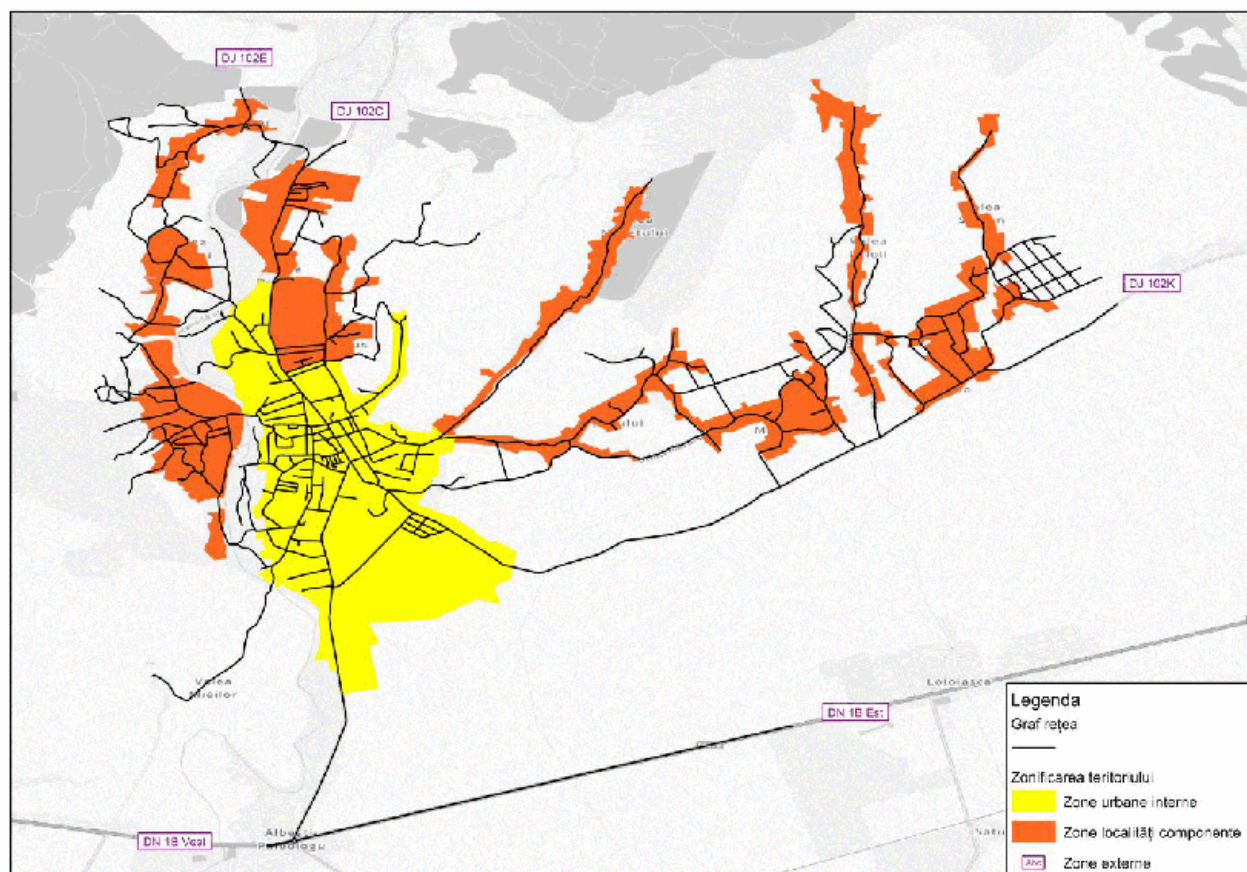


Figura 3.2. Graful rețelei din zona de analiză.

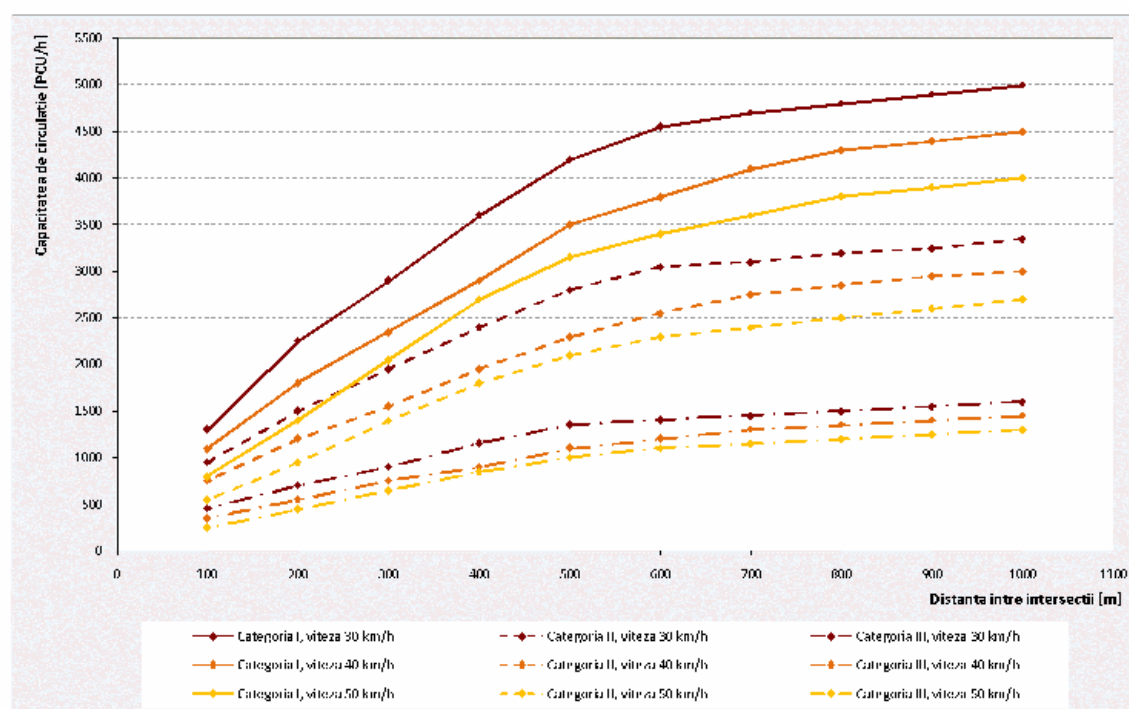


Figura 3.3. Variația capacității de circulație a străzilor.

Unitatea de măsură utilizată pentru exprimarea capacității de circulație în cazul sistemului rutier este vehiculul etalon - autoturism (*engl. PCU – Private Car Unit*). Această caracteristică a rețelei de transport prezintă importanță deosebită în activitatea de proiectare a infrastructurii și în cea de control al traficului. În cadrul studiilor de trafic și circulație, fluxurile de trafic rutier se exprimă prin numărul și tipul vehiculelor care tranzitează un element de infrastructură într-un anumit interval de timp. În scopul obținerii unei valori unitare a fluxului de trafic, se recurge la echivalarea tuturor tipurilor de vehicule prezente în flux în vehicule etalon de tip autoturism, conform *SR 7348 / 2001*² și *OMT 49/1998*³. Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile și clasele tehnice de drumuri și străzi. Pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism s-au folosit coeficienții stipulați în *SR 7348/2001*. Astfel, bicicletele, motoretele, scuterele și motocicletele au fost echivalate cu 0,5 autoturisme, autovehiculele ușoare de marfă au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar pentru autovehiculele grele de marfă s-au folosit coeficienți de echivalare între 3,5 și 4 (în funcție de tipul acestora). Microbuzele de transport public au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar autobuzele cu 3 autoturisme.

²Standard SR 7348 din 2001 - "Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație".

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

3.4. Cererea de transport

O etapă preliminară necesară pentru estimarea cererii de transport este constituirea zonelor de analiză a traficului. În cadrul procesului de zonificare a teritoriului s-a ținut seama de principiile generale recomandate de literatura de specialitate, având în vedere în același timp constrângerile generate de datele disponibile. Sistemul de zonificare aferent modelului de transport creat este prezentat în figura 3.4.

În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate, teritoriul a fost împărțit în 40 zone de trafic, 18 zone urbane interne în Orașul Urlați, 17 zone interne reprezentând localitățile componente și 5 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu drumurile județene și comunale care penetrează acest teritoriu.

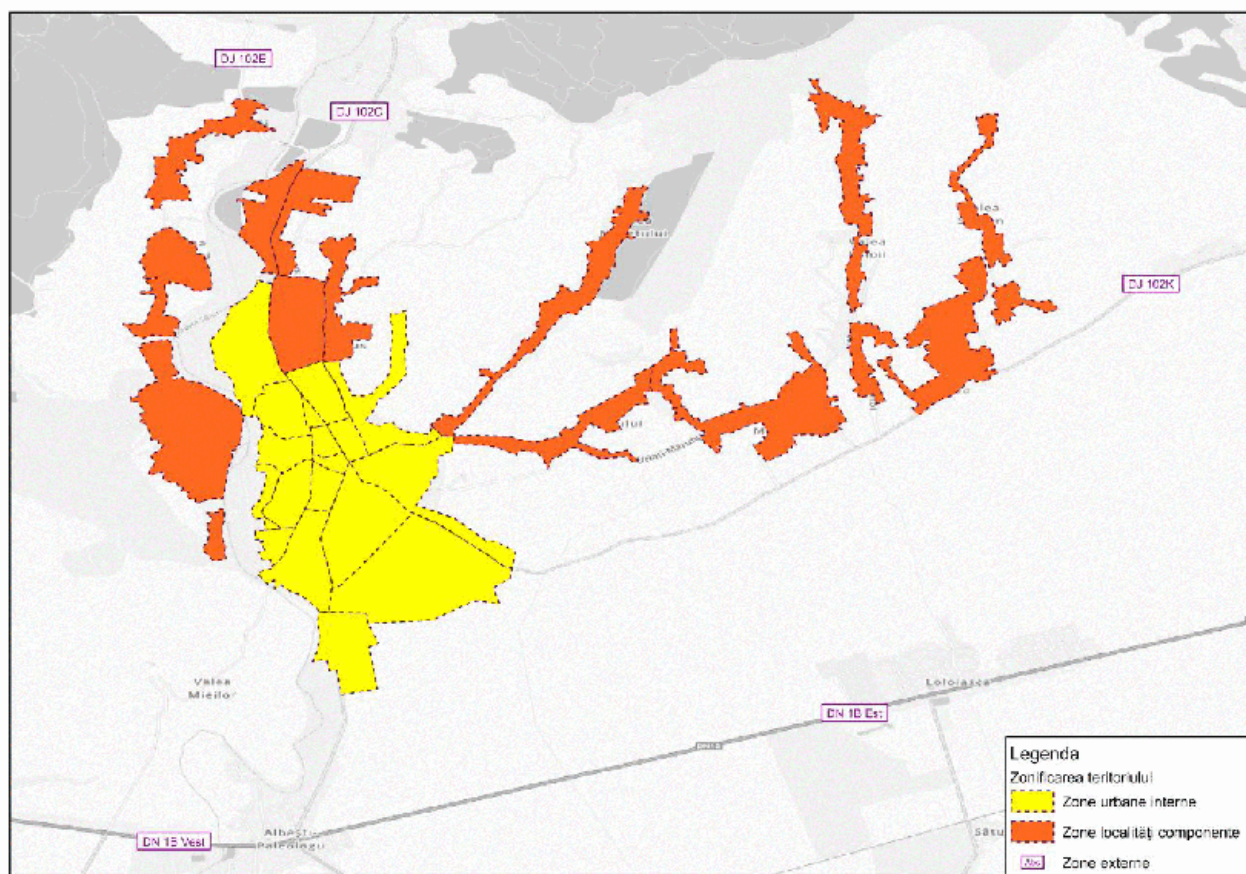


Figura 3.4. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport.

Fiecare zonă de trafic are asociat un punct de localizare numit centroid de zonă în care este concentrat întregul nivel de activitate al zonei pe care acesta o reprezintă. Centroidul de

zonă poate fi identificat ca centrul de greutate al suprafeței asociate și prezintă următoarele particularități:

- *parametrii care caracterizează zonele sunt localizați în centroizi;*
- *distanța dintre două zone reprezintă distanța dintre centroizii asociați zonelor respective;*
- *în cazul conectării zonelor la o rețea de transport, centroizii au rolul de a reprezenta localizarea zonelor.*

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

În scopul conturării laturii teoretice modelului de transport dezvoltat, în subcapitolele următoare sunt descrise caracteristicile tehnice ale etapelor specifice modelului "în patru pași" realizat în cadrul PMUD al Orașului Urlați.

3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor

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

Deplasările care au ca scop în origine sau în destinație, reședința, deseori sunt desemnate ca deplasări cu *scop principal*, iar toate celelalte deplasări cu alte scopuri, în origine sau destinație, sunt numite *deplasări secundare*. Caracterizarea unei deplasări ca un cuplu de scopuri permite, în același timp, identificarea cu o precizie mai mare a variabilelor sistemului de activități la care se face referire. O mare parte a modelelor de generare utilizate în practică sunt descriptive, deoarece pe de o parte, pentru deplasările așa-zis *sistematice* sau "în migrație alternantă" (domiciliu – loc de muncă și invers), efectuarea deplasării nu implică de fapt o alegere și deoarece, pe de altă parte, pentru motivele (scopurile) pentru care există opțiuni, alegerea este influențată de multe alte variabile, dificil de cuantificat (figura 3.5).



Figura 3.5. Deplasări generate - atrase.

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

- **caracteristicile populației:** venit, structură familială, deținerea de autovehicule, etc.;
- **caracteristicile teritoriului:** modul de utilizare al zonelor, prețul terenurilor, densitatea rezidențială, rata de urbanizare, etc.;
- **accesibilitatea:** calitatea rețelei stradale și rutiere, densitatea rețelei stradale și rutiere, etc.

Pentru determinarea numărului de deplasări generate și atrase de fiecare zonă de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniară multiplă în cadrul căruia variabilele independente sunt numărul de locuitori, deținerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unitățile de învățământ etc. Forma funcțională a acestui model este dată în relația 3.1:

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

în care:

- X_i reprezintă variabilele independente specifice unei zone (numărul de locuitori, deținerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unitățile de învățământ);
- $a_0, a_1, a_2, \dots, a_i$ sunt coeficienți ai modelului.

Calibrarea numărului de deplasări generate și atrase de zonele de trafic a fost făcută utilizând date și informații rezultate din anchetele privind mobilitatea.

3.4.2. Distribuția pe destinații

Modelele de repartitie pe destinații sunt utilizate pentru a estima alegerile pe care le fac călătorii în stabilirea destinațiilor, rezultând astfel matricea origine - destinație. Cel mai cunoscut model din această categorie este modelul gravitațional, generat prin analogie cu *Legea atracției gravitaționale a lui Newton*. Prin intermediul acestui model sunt estimate călătoriile pentru fiecare pereche de zone Origine - Destinație (celulă din matricea O-D) pe baza potențialelor de generare și atragere a călătoriilor specifice fiecărei zone de trafic.

Pentru repartitia pe destinații a deplasărilor estimate în etapa anterioară a fost utilizat modelul gravitațional a cărui expresie este de forma:

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

unde:

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

Funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura și sub denumirile de "funcție de impedanță" sau "funcție de rezistență la deplasare" utilizată în această aplicație a fost o funcție putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanța dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuție s-a făcut cu ajutorul informațiilor din cadrul anchetelor în gospodării (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinație cu distanța, timpul și costurile deplasării între zonele de Origine și Destinație.

3.4.3. Alegerea modală

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

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

- **după caracteristicile utilizatorului:** posesia autoturismului; posesia permisului de conducere sau disponibilitatea unui conducător auto; caracteristicile și structura familiei; venitul familiei; constrângeri de natură exogenă (necesitatea de a folosi autoturismul pentru deplasările la locul de muncă depărtat sau pentru a duce copiii la școală); densitatea rezidențială a zonei de domiciliu;
- **după caracteristicile deplasărilor:** scopul călătoriei – pentru deplasarea la locul de muncă este mai facilă uneori folosirea transportului public cu cale exclusivă, datorită regularității serviciului, iar pentru alte scopuri, cum este cazul cumpărăturilor de la sfârșit de săptămână, folosirea autoturismului; perioada zilei în care se efectuează deplasarea – deplasările la ore târzii sunt efectuate mai dificil cu transportul public;
- **după caracteristicile alternativelor de transport și a utilităților fizice ale sistemului de transport; acestea pot fi divizate în următoarele categorii:** atribute cu exprimare cantitativă: durata deplasării (în vehicul, în așteptarea acestuia precum

și deplasarea pentru accesul la stația de transport public sau la autoturism); costurile totale monetare (pentru combustibil sau biletul de călătorie); frecvența serviciului public și gradul de ocupare a vehiculelor; atribute evaluate calitativ: confortabilitate și comoditate; regularitate; securitate și siguranță a deplasării.

Ultima categorie de atribute influențează decisiv alegerea modală, cercetarea din domeniu dezvoltând numeroase metode de estimare care folosesc date de preferință declarată obținute din anchetele de trafic.

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

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

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

unde:

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

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

- **Transport de persoane:** privat (autoturisme);
- **Transport de marfă:** vehicule ușoare de marfă; vehicule grele de marfă.

3.4.4. Distribuția pe itinerarii

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

Metodele de afectare distribuie valorile de trafic în funcție de un set de constrângeri care includ (figura 3.6):

- capacitatea de transport;
- timpul de călătorie;
- costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.

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

- analiza relațiilor de trafic care solicită un anumit segment al rețelei;
- estimarea raportului debit/capacitate la nivelul rețelelor modale și identificarea celor mai solicitate arce;
- estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O - D.

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

- caracteristicile rețelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce și noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale O - D;
- matricele modale O - D corespunzătoare intervalului de timp de referință pentru care se face afectarea;
- principiile de afectare a cererii de transport adoptate.

Alegerea rutei de transport este influențată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză și de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpi curenți de deplasare în rețea, distanțe, costuri monetare, durate de așteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc. Calibrarea valorilor de trafic este realizată pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 3.2.

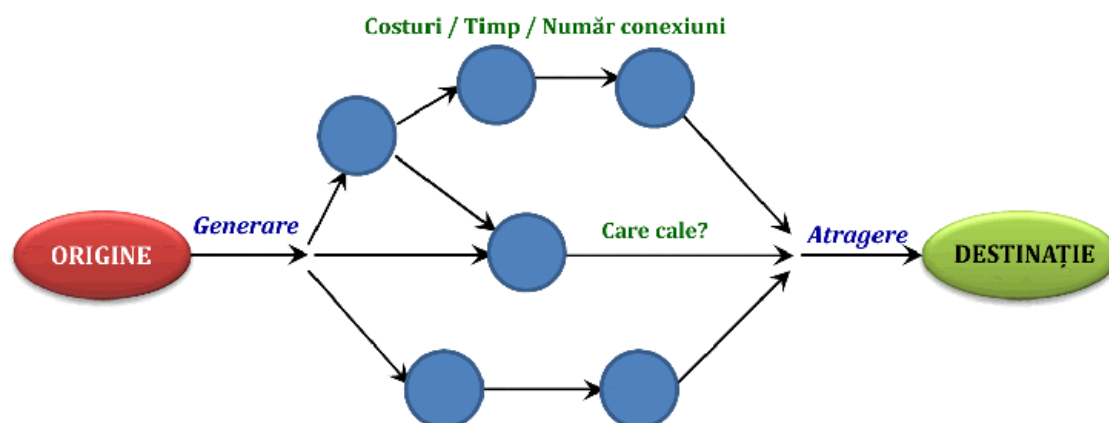


Figura 3.6. Principiul de afectare a călătoriilor.

Prin afectarea cererii de transport, obținută prin procedeele descrise mai sus, pe rețeaua actuală de transport modelată, au fost obținute configurațiile fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, corespunzătoare situației curente.

4. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

4.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a orașului are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.

Orașul Urlați 2030: sistem de transport accesibil, sigur și durabil, care contribuie la atingerea unui nivel ridicat al calității vieții.

Viziunea de dezvoltare a sistemului de transport și mobilitate din Orașul Urlați la orizontul anului 2030 va urmări ca acesta să fie caracterizat de următoarele atribute esențiale:

- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va fi viabil, durabil și accesibil;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va sprijini dezvoltarea și economia locală;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate nu va afecta sănătatea locuitorilor din Orașul Urlați;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va conduce la creșterea gradului de siguranță a locuitorilor Orașului Urlați;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va contribui la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor Orașului Urlați.*

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a transporturilor și mobilității din Orașul Urlați s-a avut în vedere înscrierea în liniile directe recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

“Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor.

În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele.”

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii sunt: *Accesibilitate și conectivitate, Eficiență economică, Siguranță și securitate, Protejarea mediului și dezvoltare durabilă, Calitatea vieții.*

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acestora și a obiectivelor asociate în domeniul mobilității atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acțiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcționeze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât și navetiștii) către moduri de transport prietenoase cu mediul – pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Această viziune a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul *"A face minim"*.

Proiectele angajate definesc scenariul de referință *"A face minim"* la nivelul orizontului de analiză 2030, constituind aspectele de diferențiere a acestui scenariu comparativ cu scenariul *"A nu face nimic"*, în care este analizată situația viitoare (la aceleași orizont de timp), care cuprinde doar sistemul de transport existent la nivelul anului de bază 2023 (și nicio altă infrastructură nouă sau modificări în tehnologiile de operare), dar care include o creștere prognozată a cererii de transport în raport cu evoluțiile socio-economice și demografice.

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului *"A face ceva"* 2030. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul *"A face minim"*, plus un pachet de proiecte și măsuri definite de elaborator (figura 4.1).

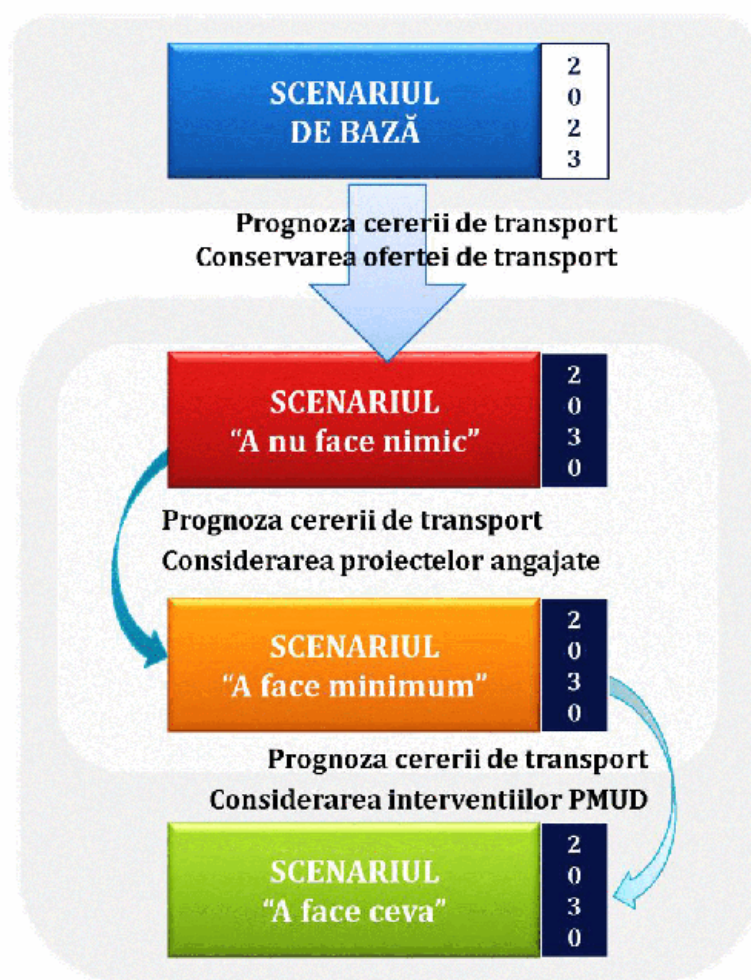


Figura 4.1. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Orașului Urlați*.

* Scenariul ANFN – Scenariul "A nu face nimic" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.7)

Scenariul AFM – Scenariul "A face minim" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.6)

Scenariul AFC – Scenariul "A face ceva" (descriere în Etapa II, Capitolul 2)

5. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Direcțiile de acțiune și măsurile/ acțiunile de intervenție identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană a Orașului Urlați se înscriu în următoarele tematici de mobilitate:



În această etapă de planificare a mobilității este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător și exhaustiv de grupuri structurate de măsuri și / sau proiecte. La nivelul întregului plan există intervenții care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilității.

În Anexa 1 este prezentă fiecare propunere însoțită de informații referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care răspunde, un rezumat privind conținutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localității de referință, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanțare identificate, eligibilitatea finanțării prin PR Sud Muntenia 2021-2027 Prioritatea 3. O regiune cu mobilitate urbană durabilă.



ANEXE



ANEXA 1 - LISTA CUPRINZĂTOARE DE ACȚIUNI DE INTERVENȚIE



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI URLĂȚI
P.M.U.D. PRELIMINAR

Obiective strategice: Accesibilitate, Dezvoltare economică, Siguranță, Protecția Mediului, Calitatea vieții

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Sursa descriere	Scara		Cantitate	Cost /km [EUR]	Cost [EUR]			Eligibilitate PR SM 2021-2027, P3		
				Peri-urbana	Localitate			Urb	Total	2025-2026		2027-2028	2029-2030
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Eficiență economică	1.1. Refacere covoare asfaltice în Orașul Urlați	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și creșterii accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din Orașul Urlați, pe secțiunile care în prezent se află în stare tehnică necorespunzătoare. Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea/modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.).	DA	DA	km	40,00	500.000	20.000.000	2.000.000	8.000.000	10.000.000	NU
		1.2. Modernizare străzi în Orașul Urlați, județul Prahova - I	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și creșterii accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din Orașul Urlați (zona urbană), pe secțiunile care în prezent se află în stare tehnică necorespunzătoare. Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectarea va include inclusiv realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi noi de folosință locală, în acord cu planul de dezvoltare a rețelei stradale din PUG (Categorie IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 Ianuarie 1998). Se va avea în vedere corelarea cu alte lucrări pentru construirea/modernizarea rețelelor edilitare (energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.).	DA	DA	km	20,00	750.000	15.000.000	1.500.000	6.000.000	7.500.000	NU
		1.3. Modernizare străzi în Orașul Urlați, județul Prahova - II	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și creșterii accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori, se propune modernizarea infrastructurii stradale din cartierelor: Antoneschi Noi, Antoneschi Vechi, Cherbu, Jorcălești, Mărușeni, Orzoaia de Jos, Orzoaia de Sus, Schiau, Urlați, Valea Bobului, Valea Crângului, Valea Arieilor, Valea Niculiței, Valea Pietrei, Valea Sornei și Valea Urziceni, pe secțiunile care în prezent se află în stare tehnică necorespunzătoare. Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii	DA	DA	km	25,00	900.000	12.500.000	1.250.000	5.000.000	6.250.000	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Cantitate	Cost /km [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SM 2021-2027, P3	
				Peri-urbana	Localitate	Cantitate		Total	2025-2026	2027-2028	2029-2030		
2. Transport public			maiori care influențează dezvoltarea unei zone. Se va avea în vedere coordonarea cu alte lucrări pentru construirea/modernizarea rețelelor editare energie electrică, iluminat public, apă, canalizare menajeră, pluvială, gaze naturale etc.).										
		1.4. Coridor de mobilitate urbană durabilă Str. 1 Mai - 30 Decembrie Oraș Urlați	Propunerea are ca obiectiv remodelarea urbană a străzilor 1 Km și 30 Decembrie din Orasul Urlați prin intervenții care să susțină mobilitatea urbană durabilă (modernizare carosabil, crearea facilități pentru transportul public, crearea piste de biciclete, modernizare zone pietonale, amenajarea peisagistică a zonelor verzi, dotarea cu mobilier urban, etc.).	DA		km	2,00	1.500.000	3.000.000	600.000	2.400.000	0,00	DA
		1.5. Perdele verzi care să minimizeze impactul negativ al transportului	Propunerea are ca obiectiv plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2 și a zgomotului, în aliniament cu arterele de circulație (rutiere și feroviare) cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului.	DA		km	20,00	50.000	1.000.000	200.000	400.000	400.000	DA
		1.6. Realizare centură ocolitoare Urlați	Propunerea are ca obiectiv realizarea unei centuri ocolitoare, ca alternativă pentru DJ 102C. Realizarea acestui element al rețelei rutiere va degreșa rețeaua strădală urbană de fluxurile de trafic de tranzit, inclusiv de vehiculele grele de marfă, care în situația actuală utilizează zona urbană locală. Realizarea centurii ocolitoare va contribui la creșterea siguranței rutiere și la îmbunătățirea calității mediului în zonă intravilană a Orașului Urlați.	DA	DA	km	3,50	3.000.000	10.500.000	1.050.000	4.200.000	5.250.000	NU
	Accesibilitate și conectivitate	2.1. Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune proiectarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor. Se va avea în vedere realizarea unui studiu de oportunitate privind dezvoltarea teritorială a sistemului de transport public local și achiziționarea de autoturaje ecologice.										
	Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă			DA		buc.	1	50.000	50.000	50.000	0	0	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Unitate	Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Surse de finanțare	Eligibilitate PR SW 2021-2027, P3		
				Peri-urbana	Localitate				Cantitate	Total	2025-2026			2027-2028	2029-2030
	Siguranță și securitate		În scopul dezvoltării serviciului de transport public este necesară achiziționarea de vehicule de transport public ecologice (electrice, electrice hibride, alimentate cu hidrogen/ GMC) și sisteme de încărcare aferente, în acord cu prevederile Ordonanței de Urgență nr. 71 din 29 iunie 2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic. O astfel de măsură va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului, prin reducerea emisiilor de gaze de seră și a poluării sonore, contribuind astfel la creșterea calității vieții și la utilizarea transportului public.												
	Eficiență economică														
	Calitatea vieții	2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul public	DA	buc.	5	550.000	2.750.000	275.000	2.475.000	0	PR SW 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA			
		2.3. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	DA	buc.	4	250.000	1.000.000	100.000	900.000	0	PR SW 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA			
		2.4. Dezvoltare sistem de management al transportului public și e-ticketing	DA	buc.	1	550.000	550.000	55.000	495.000	0	PR SW 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA			



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara	UM	Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]	Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SM 2021-2027, P3			
				Peri-urbana	Localitate	Cantitate		Total	2025-2026	2027-2028	2029-2030		
2.5. Construire/modernizare stații de transport public			Proiectarea are ca obiectiv construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu punctele de interes servite. Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public și dotarea cu echipamente "smart" (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau aluz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv categoriilor amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările care vor exista în stațiile de transport public.	DA	buc.	20	15.000	300.000	30.000	150.000	120.000	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
2.6. Amenajare terminal intermodal			În scopul sustinerii intermodalității, se propune realizarea unui terminal intermodal de schimb între transportul public local și cel județean. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automate pentru arhizimarea legitimărilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de imbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare bicicletele, construirea/modernizarea/ reabilitarea trotuașelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă.	DA	buc.	1	500.000	500.000	50.000	450.000	0	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
2.7. Construire autobază pentru mijloacele de transport public			Proiectul are ca obiectiv construirea de infrastructură pentru gestionarea vehiculelor de transport public (autobază) și dotarea corespunzătoare cu echipamente și infrastructură tehnică în vederea operării. Crearea noului infrastructurii va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport.	DA	buc.	1	500.000	500.000	50.000	450.000	0	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Unitate	Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Surse de finanțare	Eligibilitate PR SW 2021-2027, P3	
				Peri-urbană	Localitate				Total	2025-2026	2027-2028			2029-2030
		2.8. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes	În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public se propune dezvoltarea unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes.	DA	buc.	1		15.000	15.000	0	15.000	0	PR SW 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
	2.9. Derulare programe de încurajare a utilizării transportului public	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune derularea de programe pentru stimularea utilizării acestui mod de transport ecologic - acordarea de călătorii gratuite la orele de vârf în perioadele de promovare a noilor investiții (proiect recurrent, care va fi actual periodic).	DA	program	2		10.000	20.000	0	10.000	10.000	Buget local, Alte surse	NU	
	2.10. Derularea de campanii de informare publică referitoare la beneficiile utilizării transportului public	Măsura are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în deravarea transportului individual cu autoturismul. Campania se vor adresa, în special, tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.	DA	campanie	3		5.000	15.000	0	5.000	10.000	PR SW 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA	
3. Transport de marfă	Eficiență energetică Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță și securitate	3.1. Reglementare logistică de aprovizionare	Se propune reglementarea logistică de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții) și susținerea distribuției mărfurilor cu autocamioane ecologice. Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de excludere a unui marcaj și panouri de informare prin care să se impună destășurarea logistică de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.	DA	buc.	1		10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara	UM	Canti- tate	Cost /am [EUR]	Cost [EUR]	Sursa de finanțare	Eligibili- tate PR SM 2021- 2027, P3				
				Peri- urbana	Locali- tate	Canti- ere		Total	2025- 2026	2027- 2028	2029- 2030			
4. Sisteme alternative de mobilitate	Accesibilitate și conectivitate	3.2. Reorganizarea traseelor pentru circulația vehiculelor cu masă totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone pe teritoriul Orașului Urlați	Prin această măsură de reorganizare a transportului de mărfuri se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (siguranța circulației, poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condițională de realizarea altor infrastructuri pentru transportul de marfă. Se va efectua reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă.	DA	DA	buc.	1	15.000	0	0	15.000	Buget local, Alte surse	NU	
		3.3. Realizare centură ocolitoare Urlați. Proiect tratat la punctul 1.6	Propunerea are ca obiectiv realizarea unei centuri ocolitoare, ca alternativă pentru DJ 102C. Realizarea acestui element al rețelei rutiere va degreva rețeaua strădală urbană de fluxurile de trafic de tranzit, inclusiv de vehiculele grele de marfă, care în situația actuală utilizează zona urbană locală. Realizarea centurii ocolitoare va contribui la creșterea siguranței rutiere și la îmbunătățirea calității mediului în zona intravilană a Orașului Urlați.	DA	DA	km	3,50	3.000.000						
		4.1. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	În scopul creșterii atractivității transportului pietonal se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale, care să asigure deplasarea în condiții de accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.	DA	DA	mp	50.000	200	10.000.000	1.000.000	5.000.000	4.000.000	PR SM 2021- 2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.2. Amenajare prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, semi- pietonale)	Acordată intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și autovehicule. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate ală circulației pietonilor, căii și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie nul.	DA	DA	mp	9.650	200	1.930.000	193.000	1.737.000	0	PR SM 2021- 2027, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Ulk	Cantitate	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SM 2021-2027, P3		
				Peri-urbana	Localitate			Certificare	Total	2025-2026			2027-2028	2029-2030
			dinuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea, utilizând autoturismului personal, urmându-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Într-o primă etapă se propune ca astfel de amenajări să se realizeze pe Str. 23 August (zona centrul civic).											
	4.3. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete în Orașul Urași și localitățile componente		Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. În scopul prioritizării acestui mod de deplasare la nivel local, se propune realizarea unei rețele coerente care să realizeze obiective de interes local și să asigure conexiuni cu teritoriul învecinat, complementar cu sectoarele incluse în alte proiecte incluse în planul de acțiune al PMUD se are în vedere dezvoltarea cu prioritate a legăturilor cu localitățile componente.	DA		km	20,00	200.000	4.000.000	400.000	2.000.000	1.600.000	PR SM 2021-2027, AFM, Buget local, Alte surse	DA
	4.4. Amenajare coridor de mobilitate nemotorizată pe malul Râului Cricovul Sărat		În scopul îmbunătățirii calității mediului și creșterii atractivității zonelor nemotorizate se propune amenajarea zonelor adiacente Râului Cricovul Sărat pe teritoriul Orașului Urași prin integrarea de soluții multifuncționale care combină protecția mediului și realizarea de facilități publice, soluții tehnice inovatoare din perspectiva managementului ecologic al apei sau introducând tematica biodiversității și consolidând cursul de apă ca un posibil coar ecologic, transformându-le în coridoare de infrastructură verde albăstră. Astfel, se va asigura îmbunătățirea calității spațiului (valorii estetice, funcționale și culturale ale peisajelor urbane). Se au în vedere intervenții precum: realizare piste pentru biciclete; realizare alei pietonale; realizare sistem de iluminat public; amenajare spații verzi; amenajare zone de odihnă; montare mobilier urban; pregătire spații pentru amplasarea de pavilioane; chineruri multifuncționale; reconstrucții ecologice.	DA		km	5,00	500.000	2.500.000	250.000	1.250.000	1.000.000	PR SM 2021-2027, AFM, Buget local, Alte surse	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scara		UM	Canti-tate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibili-tate PR SM 2021-2027, P3		
			Peri-urbana	Locali-tate				Canti-ere	Total	2025-2026			2027-2028	2029-2030
		4.5. Dezvoltare sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	Urmiind creșterea ponderii modale a bicicletelor pentru deplasările la nivel local, se propune: facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în puncte precum: zona centrală, capetele traseelor/ pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătorilor, în puncte intermodale. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete - clasice și electrice) și componente de management (dotări adecvate de tip hardware și software).	DA	DA	buc.	10	125.000	1.250.000	250.000	1.000.000	0	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.6. Amenajare parcuri pentru biciclete	În scopul susținerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcuri pentru biciclete în puncte cheie din Orașul Urlați (zone comerciale, zone de servicii, unități de învățământ) și în cartierele de locuințe.	DA	DA	locuri	150	200	30.000	0	30.000	0	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		4.7. Stații de reîncărcare pentru mașinile electrice, în Orașul Urlați, județul Prahova	Scopul principal al proiectului îl reprezintă îmbunătățirea calității mediului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin stimularea utilizării vehiculelor electrice. În cadrul acestei intervenții, se vor amplasa 10 stații de reîncărcare pentru vehiculele electrice pe străzile: 1 Mai, bl. 28 și bl. 73; Tudor Vladimirescu, bl. 2 și bl. 8; Primărie; Casa de Cultură, din Orașul Urlați. Stațiile de reîncărcare vor avea o putere nominală activă de 50 kW DC - 27 kW AC și o tensiune nominală de 0,4 kV. Reprezintă un proiect matur pentru care au fost aprobați indicatorii tehnico-economici.	DA		buc.	10	35.193	351.934	35.193	316.740	0	AFIA, Buget local, Alte surse	DA
		4.8. Dezvoltare infrastructură necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare și/ sau schimb baterii pentru vehicule electrice)	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții, se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală", și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă". Aceste puncte sunt definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili	DA		buc.	30	10.000	300.000	60.000	120.000	120.000	PR SM 2021-2027, AFIA, Buget local, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SM 2021-2027, P3
				Peri- urbana	Locali- tate	Urb			Total	2025- 2026	2027- 2028	2029- 2030	
			alternativi. Aceste puncte/ stații de încălzire se vor amplasa în parcuri publice aflate în proprietatea sau în administrarea Orașului Urlați, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încălzire va fi semnalizată în mod corespunzător și se va alina și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și hibride.										
		4.9. Achiziție mijloace de transport ecologic în parcul de autovehicule gestionat de administrația publică locală și instituțiile subordonate			DA	buc.	6	60.000	360.000	60.000	120.000	180.000	NU
		4.10. Adaptarea regulamenteilor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului											
			În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilități publice să dețină în parcul auto un număr minim de autovehicule ecologice.		DA	buc.	2	10.000	20.000	10.000	10.000	0	NU
		4.11. Derulare campanii de înălțare a transportului nemotorizat											
			Proiectul prevede realizarea unor campanii de promovare, conștientizare și educare a populației cu privire la beneficiile utilizării mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete și rulote).		DA	buc.	4	5.000	20.000	0	10.000	10.000	NU
		4.12. Realizare regulamente de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete)											
			În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și eficientizării gradului de utilizare a transportului ecologic se propune realizarea unui regulament de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (biciclete, trotinete).		DA	buc.	1	10.000	10.000	0	10.000	0	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		UM	Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SA 2021-2027, P3	
				Peri-urbana	Localitate				Cantitate	Total	2025-2026			2027-2028
5. Managementul traficului	Siguranță și securitate Protecția mediului și dezvoltare durabilă Eficiență economică	5.1. Dezvoltare sistem de management al traficului	Intervenția presupune dezvoltarea gradului a unui sistem integrat de management inteligent al traficului în Orașul Urlați (amenajare/ reamenajare intersecții; sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare; treceri de pietoni "smart" - pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton; sistem de supraveghere video; contorizare autovehicule, biciclete, pietoni). Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport. Implementarea elementelor de management al traficului va contribui la creșterea gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO2.	DA	DA	buc.	1	1.000.000	1.000.000	200.000	400.000	400.000	PR SA 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		5.2. Realizare parcuri colective		DA	DA	locuri	200	7.000	1.400.000	140.000	700.000	560.000	Buget local, Alte surse	NU
		5.3. Derulare program multianual de amenajare și modernizare a parcarilor rezidențiale	Proiectul prevede amenajarea de noi locuri de parcare rezidențială în zonele dedicate (cu precădere ansambluri de locuințe colective și în colective hoteliere) și modernizarea celor existente. Această activitate va fi integrată în proiectele de regenerare urbană a cartierelor de locuințe. În aceste facilități de parcare vor fi amenajate și spații pentru biciclete și anvelope și spații pentru biciclete destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de încărcare cu energie electrică.			DA	300	2.500	750.000	75.000	375.000	300.000	Buget local, Alte surse	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Unitate	Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SM 2021-2027, P3
				Peri-urbană	Localitate	Cantitate				Total	2025-2026	2027-2028		
			Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DJ 102C și DJ 102K), în zona de sud a teritoriului. În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din componența fluxurilor de penetrație în zona urbană. Astfel este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se discongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Urlați și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții care vizează dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete și a sistemului de închiriere biciclete.	DA	DA	locuri	200	7.000	1.400.000	140.000	700.000	560.000	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		5.5. Amenajare parcuri tip Park&Ride												
		5.6. Elaborare politică și regulament de parcare la nivel urban		DA		buc.	1	30.000	30.000	0	30.000	0	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		5.7. Dezvoltare aplicație mobilă pentru gestionarea parcarilor în Orașul Urlați		DA		buc.	1	20.000	20.000	0	20.000	0	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA
		5.8. Elaborare și implementare regulamentări privind calmarea traficului în zonele vulnerabile		DA	DA	buc.	1	700.000	700.000	70.000	350.000	280.000	PR SM 2021-2027, Buget local, Alte surse	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SM 2021- 2027, P3
				Peri- urbana	Locali- tate			Total	2025- 2026	2027- 2028	2029- 2030	
			semnalizant rutiere în jurul unităților de învățământ.									
		5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de reducere a serviciilor de utilități publice	5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de reducere a serviciilor de utilități publice		DA	buc.	1	10.000	0	10.000	0	NU
		5.10. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul PR 2021-2027, P3	Având în vedere necesitatea atestării la fiecare cerere de finanțare PR 2021-2027, P3 a unui studiu de trafic/ circulație intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru anii de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/ reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra emisiilor de substanțe poluante și gaze cu efect de seră, etc., după caz.	DA	DA	studiu	1	50.000	50.000	0	0	DA
		5.11. Derulare campanii de informare/ comunicare privind siguranța rutieră adresate participanților la trafic (șoferi, pietoni, biciclaști, utilizatori de moped)	Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modalitățile de transport durabile.		DA	campanii	5	5.000	25.000	10.000	10.000	NU
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	Accesibilitate și conectivitate	6.1. Amenajare zone cu priorități pentru pietoni ("shared space" - spații partajate, scmi	Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și autovehicule. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate	DA	DA	mp	2.250	200				



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Unit	Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Eligibilitate PR SW 2021-2027, P3
				Peri-urbana	Localitate	Centrale				Total	2025-2026	2027-2028	
	Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	Proiect tratat la punctul 4.2	atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, laia diferentă de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv reducerea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalizate în alte zone. Într-o primă etapă se propune ca astfel de amenajări să se realizeze pe Str. 23 August (zona centrul civic).										
		7.1. Amenajare terminal intermodal. Proiect tratat la punctul 2.6	În scopul susținerii intermodalității se propune realizarea unui terminal intermodal de schimb între transportul public local și cel județean. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimărilor de călătorie, scheme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de imbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare/ biciclete, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă.	DA	DA	buc.	1	500.000					
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	Accesibilitate și conectivitate												
	Eficiență economică												
	Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	7.2. Amenajare parcan tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.5	Prin această intervenție se propune amenajarea unor parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, cu acces la rețeaua majoră de circulație (DJ 102C și DJ 102K), în zona de est a teritoriului. În urma implementării proiectului se va obține reducerea numărului de călători cu autovehiculul personal din componența fluxurilor de penetrare în zona urbană. Astfel, este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Urlați și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții care vizează dezvoltarea rețelei de piste pentru	DA	DA	locuri	200	7.000					



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Cantitate	Cost /an [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate PR SM 2021-2027, P3
				Peri-urbana	Localitate	Cantitate			UM	Total	2025-2026		
			biciclete și a sistemului de închiriere biciclete.										
8. Aspecte instituționale		8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Urlați	Se propune dezvoltarea unei structuri interne, ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va stabili un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.	DA	buc.	1	100.800	100.800	14.400	43.200	43.200	Buget local	NU
	Eficiență economică Accesibilitate și conectivitate	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CF 1370 pentru transportul public de călători	Pentru funcționarea serviciului de transport public propus este necesară încheierea unui Contract de servicii publice, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Astfel, se are în vedere realizarea serviciilor aferente pregătirii acestor documentații și obținerii avizelor necesare.	DA	buc.	1	50.000	50.000	50.000	0	0	Buget local, Alte surse	0

COSTURI P.M.U.D. AL ORAȘULUI URLAȚI, PERIOADA 2025-2030

Total: 94.032.734 EUR, din care:

- în perioada 2025-2026: 10.222.593 EUR
- în perioada 2027-2028: 45.191.940 EUR
- în perioada 2029-2030: 38.618.200 EUR

Costuri eligibile PR Sud Muntenia 2021-2027: 24.751.934 EUR

NOTĂ:

Lista de proiecte este organizată pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. Există proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecință, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în lista.