



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ

ORAȘ MIHĂILEȘTI



ELABORATOR: AM PROJECT DESIGN & CONSULTING SRL

PAGINA DE CAPĂT

Atributele documentului

Cod proiect:	
Titlul Proiectului:	„Planul de mobilitate urbană durabilă al Orașului Mihăilești pentru perioada 2025-2030”
Tipul documentului	Plan de mobilitate urbană durabilă
Beneficiar:	Orașul Mihăilești
Numărul Contractului:	3996 / 01.04.2025
Data documentului:	10.05.2025
Versiunea:	1.0
Statutul Documentului:	Document livrabil

Versiune / revizie

V1.0 – Document livrabil, spre analiza

Acest document a fost elaborat de AM PROJECT DESIGN & CONSULTING SRL pentru a fi utilizat de către Primăria Orașului Mihăilești, jud. Giurgiu,, în calitate de Beneficiar, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor Contractului. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Beneficiar și de către AM PROJECT DESIGN & CONSULTING SRL. Acordul AM PROJECT DESIGN & CONSULTING SRL și al Primăriei Orașului Mihăilești este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurența neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultantului, dacă nu se specifică altceva.

Cuprins

PAGINA DE CAPĂT	1
GLOSAR DE TERMENI	6
1. INTRODUCERE	11
1.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI.....	12
1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ.....	21
1.3. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE	23
1.4. PRELUAREA PREVEDERILOR PRIVIND DEZVOLTAREA ECONOMICĂ, SOCIALĂ ȘI DE CADRU NATURAL DIN DOCUMENTELE DE PLANIFICARE ALE UAT-URILOR	24
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	27
2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE	28
2.2. REȚEAUA STRADALĂ.....	33
2.3. TRANSPORT PUBLIC.....	38
2.3.1. TRANSPORT PUBLIC RUTIER	38
2.3.2. TRANSPORTUL FERROVIAR DE CĂLĂTORI	38
2.3.2 TRANSPORTUL AERIAN DE CĂLĂTORI	39
2.3.3 SISTEMUL DE TRANSPORT PERSOANE LA NIVEL REGIONAL, NAȚIONAL ȘI INTERNAȚIONAL	40
2.3.4 STAȚIILE DE TRANSPORT ÎN COMUN / MAXI TAXI	41
2.4. TRANSPORT DE MARFĂ	43
2.5. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (DEPLASĂRI CU BICICLETA, MERSUL PE JOS ȘI DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ)	43
2.5.1 INFRASTRUCTURA VELO ȘI SISTEME DE ÎNCHIRIERE BICICLETE.....	46
2.5.2 DEPLASĂRILE PIETONALE	46
2.5.3 DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ	51
2.6. MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, STRUCTURI DE MANAGEMENT EXISTENTE LA NIVELUL AUTORITĂȚII PLANIFICATOARE)	52
2.7. IDENTIFICAREA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE (ZONE CENTRALE PROTEJATE, ZONE LOGISTICE, POLI OCAZIONALI DE ATRACȚIE/GENERARE DE TRAFIC, ZONE INTERMODALE - GĂRI, AEROGĂRI ETC.).....	53
3. MODELUL DE TRANSPORT (OBLIGATORIU PENTRU LOCALITĂȚILE DE RANG 0 ȘI I).....	54
3.1. PREZENTARE GENERALĂ ȘI DEFINIREA DOMENIULUI.....	55

3.2. COLECTAREA DE DATE	60
3.3. DEZVOLTAREA REȚELEI DE TRANSPORT	70
3.4. CEREREA DE TRANSPORT	70
3.5. CALIBRAREA ȘI VALIDAREA DATELOR	75
3.6. PROGNOZE	75
3.7. TESTAREA MODELULUI DE TRANSPORT ÎN CADRUL UNUI STUDIU DE CAZ	79
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	81
4.1. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ	82
4.1.1. Emisii de substanțe poluante	82
4.1.2. Zgomotul	83
4.1.3. Emisii de gaze cu efect de seră (GES) provenite din transporturi.....	84
4.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI	92
4.3. ACCESIBILITATE	94
4.4. SIGURANȚĂ.....	96
4.5. CALITATEA VIEȚII	98
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	99
5.1. VIZIUNEA PREZENTATĂ PENTRU CELE 3 NIVELURI TERITORIALE	100
5.2. CADRUL/ METODOLOGIA DE SELECTARE A PROIECTELOR	107
6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	111
6.1. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT	112
6.2. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE OPERAȚIONALE.....	113
6.2.1. NIVELUL LOCAL.....	113
6.2.2. NIVELUL REGIONAL	113
6.3. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE ORGANIZAȚIONALE	115
6.4. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PARTAJATE PE NIVELE TERITORIALE.....	115
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	119
7.1. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ	120
7.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI	123
7.3. ACCESIBILITATE	129
7.4. SIGURANȚĂ.....	132
7.5 CALITATEA VIEȚII	132
8. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG.	135

8.1.	CADRUL DE PRIORITIZARE	136
8.2.	PRIORITĂȚILE STABILITE	143
9.	PLANUL DE ACȚIUNE	241
9.1.	ORGANIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC	242
9.2.	MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (BICICLETĂ, MERS PE JOS, AMENAJĂRI PENTRU PERSOANE CU DIZABILITĂȚI)	243
9.3.	MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI/SONORĂ)	249
9.4.	ZONELE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE (ZONE CENTRALE PROTEJATE, ZONE LOGISTICE, POLI OCAZIONALI DE ATRACȚIE/GENERARE DE TRAFIC, ZONE INTERMODALE - GĂRI, AEROGĂRI ETC.)	261
9.5.	STRUCTURĂ INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE NECESARE.....	266
9.6.	ASPECTE INSTITUȚIONALE	266
10.	MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ.....	270
10.1.	STABILIREA PROCEDURILOR DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	271
10.2.	STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA	272
11.	BIBLIOGRAFIE	273
12.	ANEXA NR. 1 - CHESTIONAR PRIVIND REALIZAREA PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ (PMUD) A ORAȘULUI MIHĂILEȘTI	275
13.	ANEXA NR. 2 – MODEL DE CALCUL A EMISIILOR GES	280

GLOSAR DE TERMENI

- **Flux de trafic** – totalitatea curenților de circulație cu același sens, care trec într-un interval de timp dat, printr-o secțiune de drum.
- **Volum de trafic** – numărul maxim de vehicule sau pietoni care trec printr-o secțiune de drum dată într-un interval de timp, în general mai mare de 24h.
- **Capacitatea de circulație rutieră** - reprezintă numărul maxim de autovehicule care pot trece în unitatea de timp printr-o secțiune de drum sau banda de circulație dată.
- **Coeficientul de echivalare a traficului** - reprezintă un coeficient de transformare a traficului de vehicule fizice dintr-o anumită grupă (categorie), în trafic de vehicule etalon.
- **Coeficient de evoluție a traficului în perspectivă** - exprimă evoluția în perspectivă a intensității medii zilnice anuale a traficului sau a intensității orare de calcul, față de cea din anul de bază care, de regulă, se consideră anul efectuării ultimului recensământ de circulație pentru o grupă (categorie) dată de vehicule sau pentru total vehicule fizice sau etalon.
- **Intensitatea orară de vârf** - reprezintă numărul de vehicule etalon care pot trece într-o ora convențională de vârf și care în decursul unui an poate fi depășită într-un număr limitat de ore.
- **Diagnoza traficului rutier** – parte componentă a studiului de circulație în care se analizează critic caracteristicile traficului existent, amenajările rutiere, echipările tehnice și modul de distribuție, organizare și dirijare a traficului existent.
- **Raport volum/capacitate (v/c)** - volumul de trafic raportat la capacitatea de circulație (v/c).
- **Întârzierea** – reprezintă timpul pierdut când circulația sau unul dintre elementele sale componente este stânjenită în desfășurarea sa de circumstanțe pe care nu le poate stăpâni. Este o măsură a disconfortului șoferului, frustrării, consumului de combustibil și pierderii de timp. Întârzierea poate fi măsurată pe teren sau poate fi estimată folosind procedurile prezentate în subcapitolele care urmează. Întârzierea este o măsură complexă, dependentă de un număr de variabile, inclusiv calitatea progresiei, durata ciclului de semaforizare, raportul de verde pentru arterele convergente și raportul **v/c** pentru direcția de deplasare sau grupul de benzi în discuție.
- **Nivelul de serviciu** pentru intersecțiile analizate este definit în termeni de întârziere. Nivelul de serviciu reprezintă o estimare calitativă a condițiilor operaționale de desfășurare a traficului, exprimate prin viteza de circulație, durata deplasării, libertatea de manevră, confortul și siguranța circulației. În practică se utilizează 6 niveluri de serviciu, notate cu litere de la **A** la **F**. Criteriile de evaluare ale nivelului de serviciu sunt exprimate în termeni de întârzieri la stop pe vehicul pe o perioadă de analiză de 15 minute. Aceste date sunt prezentate în tabelul de mai jos.
- **Recensământ de circulație rutieră** – reprezintă metoda de investigare a circulației rutiere care constă în determinarea intensității și a componentei circulației pe baza înregistrării vehiculelor, în conformitate cu un plan de sondaj statistic.

- **Program de semaforizare** - rezultat al calculului de semaforizare exprimat sintetic într-o diagramă în care se redau diviziunile ciclului de semnalizare, fazele componente și durata caracteristică a fiecărui semnal luminos pentru toate semafoarele.
- **Reglementarea traficului rutier**- ansamblul măsurilor privind concepția și organizarea desfășurării circulației rutiere în condiții de siguranță și continuitate a traficului.
- **Undă verde** – sistem în care semnalele luminoase întâlnite succesiv pe o stradă trec pe verde, după un program stabilit, astfel încât să permită deplasarea continuă sau cu cel mult o întrerupere, a grupurilor de vehicule în lungul străzii, cu o viteză dată, care poate varia pe diferite sectoare de drum.
- **Vehicul etalon** – autovehicul, în general convențional, în care se transforma, prin echivalare, conform Normativului privind determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor, indicativ AND-584-2012, diferitele vehicule care circula pe un drum și care folosește ca unitate de referință pentru dimensionarea și verificarea drumurilor din punct de vedere al capacității de circulație și al capacității portante a sistemului rutier.
- **PIB:** Produsul Intern Brut
- **MZA:** Media Zilnică Anuală a Traficului
- **VET:** Vehicule etalon turisme
- **PMUD:** Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
- **CESTRIN:** Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică
- **CJ:** Consiliul Județean
- **ZUF:** Zona Urbană Funcțională
- **MT(I):** Ministerul Transporturilor (și Infrastructurii)
- **MDRAP:** Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
- **MFE:** Ministerul Fondurilor Europene
- **MPGT:** Master Plan General de Transport
- **POiM:** Programul Operațional infrastructură Mare
- **POT:** Programului Operațional Transport
- **PR:** Programul Regional
- **PNRR:** Planul Național de Redresare și Reziliență
- **UAT:** Unitate Administrativ Teritorială
- **INS:** Institutul Național de Statistică
- **ITS / SIT:** en. Information Transport System / Sisteme Inteligente de Transport
- **Prețuri contabile:** costuri de oportunitate sociale, uneori diferite de prețurile de pe piață și tarifele regularizate. Acestea sunt folosite în cadrul analizei economice pentru o mai bună reflectare a costurilor reale ale efectelor pentru societate și a beneficiilor reale ale rezultatelor. Sunt adesea folosite ca sinonim pentru prețuri umbră

- **An de referință:** Condițiile reale sau o reprezentare a condițiilor reale pentru un an predefinit. Scenariul de Referință: asimilat scenariului Do-Minimum, reprezentat de situația existentă la care se adaugă doar efectele aduse de proiectele aflate în derulare sau cele care au finanțarea asigurată RBC: Raportul Beneficiu Cost ACB: Analiză Cost Beneficiu
- **CNAIR:** Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, administratorul național al infrastructurii reprezentate de autostrăzi și drumuri naționale.
- **EC / CE:** Comisia Europeană
- **RIRE/ EIRR:** Rata Internă de Rentabilitate Economică VANE/ ENPV: Valoarea Actualizată Netă Economică UE: Uniunea Europeană
- **RIRF/ FIRR:** Rata Internă de Rentabilitate Financiară
- **VANF/FNPV:** Valoarea Actualizată Netă Financiară
- **Prețuri de piață:** Prețul real la care un bun sau un serviciu este comercializat în schimbul altui bun /serviciu sau pentru o sumă de bani, caz în care reprezintă prețul relevant pentru analiza financiară. AMC: Analiza multi-criterială
- **Monte Carlo:** O tehnică matematică computerizată care identifică riscurile în cadrul analizelor cantitative și în procesul de luare a deciziilor
- **DN / Drum național:** Un drum în proprietatea statului, de importanță națională, care leagă orașul capitală națională de capitalele de județ, de zone de dezvoltare strategică la nivel național sau de țările vecine. Drumurile naționale pot fi: autostrăzi; drumuri expres; drumuri național europene; drumuri naționale principale; drumuri naționale secundare.
- **Valoarea Netă Actualizată:** Suma care rezultă atunci când valoarea actualizată a costurilor estimate ale unei investiții se deduc din valoarea actualizată a veniturilor așteptate.
- **Prețuri curente (prețuri nominale):** O valoare economică exprimată în termeni de sumă nominală fixă (unități monetare) într-un anumit an sau de-a lungul mai multor ani. Spre deosebire de prețurile reale, efectele modificărilor generale ale nivelului de preț de-a lungul timpului nu pot fi eliminate din prețurile curente.
- **NOx:** Oxid de azot
- **PM2.5 / PM10:** Pulberi sedimentabile fine PPP: Parteneriat Public Privat VAB / PVB: Valoarea Actualizată a Beneficiilor VAC / PVC: Valoarea Actualizată a Costurilor
- **Costurile de "oportunitate":** Valoarea unei resurse în alternativa celei mai bune utilizări. Pentru analiza financiară, costul de oportunitate al unui articol achiziționat este întotdeauna prețul său de piață. În analiza economică, acest cost de oportunitate al unui articol cumpărat este valoarea sa socială marginală în alternativa celei mai bune utilizări fără proiect a bunurilor și serviciilor intermediare, sau valoarea sa de utilizare (măsurată prin disponibilitatea de a plăti) în cazul în care acesta este un bun sau serviciu final.
- **Costuri de oportunitate sociale:** Costuri de oportunitate sau beneficii pentru economie ca întreg
- **TVA:** Taxa pe Valoare Adăugată
- **VOC:** Costuri de Operare ale Autovehiculelor

- **VOT:** Valoarea Timpului
- **LGV:** Light Goods Vehicles – vehicule ușoare de transport mărfuri (< 3,5t)
- **HGV:** Heavy Goods Vehicles – vehicule grele de transport mărfuri (>7,5t)
- **OGV:** Other Goods Vehicles – vehicule generale (medii) de transport mărfuri
- **PUG:** Plan Urbanistic General
- **PED:** Plan de Electromobilitate Durabilă
- **TC:** Transport în comun
- **TP:** Transport public



1. INTRODUCERE

1.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI

Deși mobilitatea indivizilor este determinată de nevoile primare, modul în care realizăm zilnic aceste activități a evoluat continuu odată cu dezvoltarea societății. Orașul Mihăilești nu a întocmit până acum un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD), dar, într-o societate în continuă modernizare, activitățile cotidiene sunt desfășurate, din ce în ce mai mult, prin utilizarea digitalizării, este natural ca mobilitatea individului să se desfășoare într-un mod diferit, nou, utilizând eficient uneltele puse la dispoziție de noua revoluție socială și economică.

Spațiul public este într-o continuă agresiune generată de ocuparea acestuia de către autoturisme: cea mai mare parte din ampriza unei străzi. DN6/Calea București este prevăzut pe toată lungimea zonei centrale cu locuri de parcare și pe o parte și pe cealaltă. Cu toate că nu toate aceste locuri de parcare sunt ocupate permanent, sunt și mașini care ocupă trotuarele, lăsând foarte puțin loc pentru trecerea pietonilor, lucru care nemulțumește locuitorii. Proiectele anterioare de modernizare a infrastructurii au vizat strict măsuri de refacere a spațiilor carosabile și prea puțin orientate către amenajarea peisagistic-arhitecturală sau de regenerare integrată a spațiului public, cu accent pe infrastructurile atât de necesare desfășurării de activități sociale. Schimbarea spațiului public într-un mod echitabil pentru majoritatea locuitorilor este o necesitate și un deziderat pentru asigurarea unei dezvoltări armonioase și durabile. Iar această schimbare trebuie să vizeze inclusiv spațiile urbane din afara străzilor, acele spații interioare zonelor de locuire colectivă, care, decenii la rând, au fost neglijate de administrațiile locale (din țară, nu numai din Mihăilești) și care au avut rolul de a adăposti, gara și/sau îngrămădi un număr în continuă creștere de autoturisme, deteriorând spațiul comun în care comunitățile puteau petrece timpul sau putea interacționa. Este necesară o reîntoarcere către natura, introducerea zonelor verzi în interiorul orașului, înverzirea spațiilor de-a lungul principalelor artere și amenajarea spațiilor pietonale în așa fel încât să fie optime și primitoare pentru deplasări cotidiene.

Nu în ultimul rând, PMUD va propune măsuri active pentru dezvoltarea orașului, ca suma de destinații. Dezvoltarea durabilă a unui oraș sau a unei zone metropolitane nu poate fi asigurată prin dezvoltarea unui centru urban individual; este necesară o dezvoltare echilibrată, policentrică, în care fiecare cartier să joace rolul principal în activitățile cotidiene ale locuitorilor săi. Acest lucru presupune o corelare la nivel de planificare strategică între elementele investitoriale în infrastructură și direcțiile de planificare strategică ale celorlalte domenii de interes pentru creșterea și îndeșirea funcțiunilor socio-urbane: zone de agrement, zone verzi, centre educaționale, centre comerciale, centre de business.

Mobilitatea locuitorilor și a mărfurilor într-un mediu urban reprezintă condiția elementară și esențială pentru asigurarea unei comunități dinamice și a unei zone urbane funcționale. Există așadar o relație directă între mobilitatea urbană și calitatea vieții din zona urbană respectivă. Cu cât mobilitatea cetățenilor și a mărfurilor este mai ridicată, iar accesibilitatea către punctele de interes este facilă, cu atât calitatea vieții și calitatea mediului urban este mai ridicată, orașul devenind, astfel, un loc plăcut pentru locuire, prietenos cu mediul, atractiv și eficient economic pentru dezvoltarea afacerilor și transporturilor de bunuri și mărfuri.

Dezvoltarea mobilității oamenilor și mărfurilor și creșterea accesibilității între punctele de interes se realizează doar pe baza unui sistem de transport eficient, solid, complex și variat din punct de vedere al alternativelor propuse pentru mobilitate. Un sistem de transport durabil

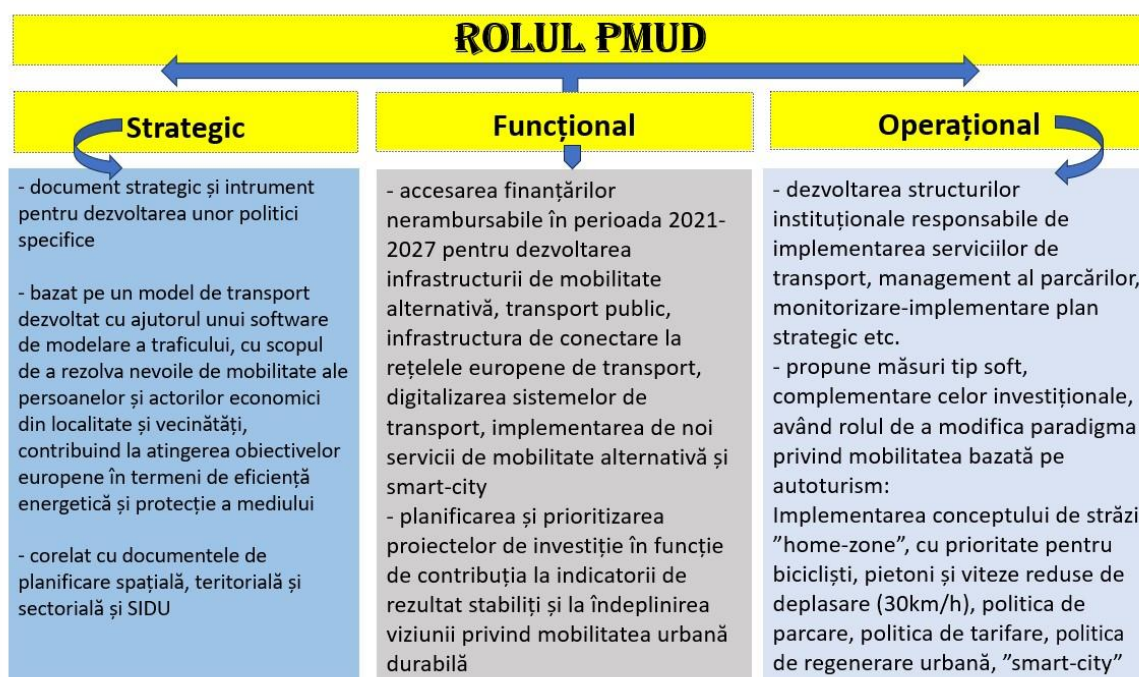
reprezintă coloana vertebrală pe care se susține dezvoltarea durabilă a orașului, dezvoltarea armonioasă și sănătoasă a zonei urbane, contribuind, astfel, la creșterea calității vieții locuitorilor săi și integrarea eficientă a externalitatilor provenite din zona metropolitană.

Actualul Plan de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) va propune strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități investitoriale în vederea unui transport durabil, care să susțină dezvoltarea urbană durabilă.

Dezvoltarea orașului se va realiza prin valorificarea potențialului natural și antropic al orașului, în limitele și constrângerile existente, atât de natură geografică sau tehnică, cât și de ordin financiar, astfel încât să poată fi îndeplinită viziunea de dezvoltare durabilă a orașului. Prin implementarea pachetului de investiții propuse în scenariile alternative se va contura un oraș în care deplasările cotidiene vor fi majoritar realizate prin moduri active de deplasare - mersul pe jos, utilizarea bicicletei sau a altor mijloace nemotorizate.

Modurile de transport durabile și prietenoase cu mediul vor deveni primele alternative de transport pentru locuitorii, turiștii și cei care lucrează în Mihăilești. Transportul public, transportul pietonal și velo, împreună cu o infrastructură rutieră dezvoltată și un sistem de transport îmbunătățit pentru mărfuri și autovehicule, vor constitui componentele de bază ale sistemului de transport în Mihăilești și la nivelul localităților componente, un sistem care va răspunde nevoilor în continuă creștere privind mobilitatea și accesibilitatea oamenilor și a bunurilor.

Astfel, PMUD rămâne un demers strategic, funcțional și operațional al comunității din orașul Mihăilești și al autorității publice locale, prin care se va atinge dezideratul stabilit prin viziunea de dezvoltare.



Figură 1 - Rolul PMUD

Obiectivele strategice ale planului de mobilitate urbană durabilă

Obiectivul general al PMUD este crearea și dezvoltarea unui sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesibilitate a cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.

La nivel strategic, PMUD urmărește îndeplinirea viziunii și obiectivului general prin convergența a cinci obiective strategice:



Figură 2- Obiectivele strategice ale PMUD

1. **Accesibilitatea** - punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include conectivitatea și accesul, ceea ce înseamnă că oamenii au capacitatea de a se deplasa între anumite puncte și că nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe sau a unor factori sociali precum categoria de venit, vârsta, sexul, originea socială etc.
2. **Siguranța și securitatea** – creșterea siguranței și securității pentru călători și pentru comunitate, în general, reducerea și chiar eliminarea accidentelor rutiere
3. **Mediul** – reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere, în mod specific, țintele naționale și cele ale Uniunii Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice
4. **Eficiența economică** – creșterea eficienței și eficacității din punct de vedere "cost privind transportul de călători și de marfă"
5. **Calitatea mediului urban** – contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblul ei.

Planul de mobilitate va avea ca fundament o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului și a mobilității în orașul Mihăilești și va cuprinde toate tipurile și formele de transport: public și privat, pasageri și marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau staționare.

Planul va cuprinde, de asemenea, o evaluare a costurilor și a beneficiilor transportului, incluzându-le și pe cele ce nu pot fi cu ușurință măsurate sau evaluate – cum sunt cele referitoare la emisiile de noxe sau impactul asupra calității aerului, soluții propuse urmărind obținerea unui impact maxim al resurselor utilizate.

Elaborarea și implementarea planului de mobilitate urbană trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunității locale în domeniul mobilității și transportului urban, deplasarea fără a fi expuși la riscuri personale majore, îmbunătățirea continuă a mobilității și calității vieții cetățenilor.

Se va pune un accent sporit pe transportul durabil, abordând obiective sociale, de mediu și economice, precum și obiective în domeniul integrării și al siguranței.

Necesitatea elaborării unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Creșterea populației urbane din ultimele două secole, determinată de revoluția industrială și stimulată de dinamica accentuată a asimilării cuceririlor științifice în progrese tehnologice, a modificat deopotrivă nevoile de mobilitate pentru bunuri și persoane și soluțiile alternative de satisfacere a acestora.

În prezent, sub aspectul mobilității, majoritatea aglomerațiilor urbane prezintă aceleași *tendențe*:

- dilatarea orașelor, cu periferii cu densitate mică a populației și cu consecințe în consumuri mai mari de energie pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate;
- creșterea indicelui de motorizare al familiilor (în special, în țările cu dezvoltare economică accentuată);
- congestia traficului, ca o consecință directă a creșterii motorizării și a lungimii deplasărilor;
- evoluția și diversificarea stilului de viață prin adăugarea la deplasările alternante zilnice (reședință - loc de interes), a deplasărilor de la sfârșitul săptămânii sau din timpul nopții care pot cauza congestii ale traficului și în afara orelor de vârf tradiționale.

Ca răspuns la aceste tendințe, care prin resursele energetice consumate și efectele externe negative locale și globale contravin exigențelor actuale ale mobilității durabile, cercetările privind identificarea și punerea în aplicare a soluțiilor pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate în concordanță cu cerințele dezvoltării durabile au căpătat un interes tot mai accentuat.

Două *axe de cercetare*, întrucâtva corelate, se desprind ca prioritare :

- potențarea eficacității și atractivității sistemelor de transport public urban și periurban cu scopul de a le spori atractivitatea,

- orientarea utilizatorilor către practici de mobilitate mai prietenoase cu mediul. Prima axă de cercetare presupune investigații care să identifice nevoile alternative de mobilitate pe care viața orașului le relevă și să analizeze modurile în care acestea pot fi satisfăcute cu un consum redus de resurse și efecte externe negative minime. În acest demers se remarcă rolul esențial al interacțiunii dintre urbanism și mobilitate, atât sub aspectul nevoii de mobilitate, cât și sub cel al modului de satisfacere a nevoilor.

Nevoia de mobilitate satisfăcută, „ex-post”, după confruntarea cu oferta, așa cum este oglindită de statistici (lungimea și frecvența deplasărilor/călătoriilor totale și aferente unui mod de deplasare) este rezultatul conjugat al configurației rețelei de străzi, al serviciilor asigurate de acestea și al comportamentului populației. Mobilitatea socială satisfăcută de sistemul de transport poartă amprenta spațiului natural (al condițiilor geografice), a spațiului topologic și economic, a acțiunilor omului, orientate către conservarea sau modificarea caracteristicilor – spațiul politic (antropic), dar, și mai pregnant, amprenta comportamentelor populației. Acestea din urmă, „rebele” la toate încercările de modelare sunt consecințe ale tradițiilor, ale educației, ale modului de viață, ale sistemului de activități, adică extrem de particulare. Acest comportament, „rebel” la orice încercare de modelare diferențiază repartiția modală a deplasărilor pentru restul condiționărilor similare. Cercetarea trebuie să identifice soluții pentru orientarea comportamentului locuitorilor spre acele alternative de satisfacere a nevoilor de mobilitate spațială, cotidiană cu precădere, care sunt menite să contribuie la calitatea vieții în orașe. Pentru segmentul deplasărilor motorizate, este esențial ca prin creșterea atractivității transportului public să se diminueze ponderea deplasărilor motorizate individuale, consumatoare de spațiu, resurse, generatoare de congestie și responsabile pentru degradarea calității vieții din orașe.

A doua axă de cercetare presupune investigații care să pornească de la recunoscuta conexiune dintre nevoia și oferta de mobilitate pe care urbanismul își pune pregnant amprenta. În acest sens, este unanim recunoscut că dacă până în anii 1960, preocuparea dominantă consta în adaptarea orașului la automobil, de atunci, treptat, a devenit tot mai clar că soluțiile pentru asigurarea calității vieții în orașe sunt mai complexe. Studiul interacțiunii dintre urbanism și mobilitate a devenit esențial. Este acum tot mai relevantă afirmația potrivit căreia promovarea deplasărilor nemotorizate este fundamental condiționată de dimensiunea, forma și structura urbană. Studiului acestora și al corelațiilor cu nevoile de mobilitate și cu ofertele de satisfacere a acestora, îndeosebi prin orientarea către deplasările nemotorizate (mers pe jos și cu bicicleta, în special) trebuie să îi fie dedicate preocupări conjugate ale urbanistilor, sociologilor, economiștilor și inginerilor.

Simplificând, a găsi soluții pe orizonturi de timp apropiate sau îndepărtate pentru satisfacerea nevoii de mobilitate a populației și de deplasare a mărfurilor în spațiile urbane echivalează cu racordarea la cerințele dezvoltării durabile, adică la interesele și responsabilităților contemporanilor și ale generațiilor viitoare.

Un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zonele urbane respective.

Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să faciliteze o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile.

Planul trebuie să includă un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative menite a îmbunătăți performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate.

În vederea definirii măsurilor și proiectelor propuse în PMUD, s-a procedat la analiza anvelopei bugetare disponibile pentru perioada 2021 – 2027, pentru a analiza măsura în care investițiile propuse sunt plan sunt durabile și sustenabile.

Metodologia, caracteristicile și componentele unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Metodologia de realizarea a planurilor de mobilitate urbană sustenabilă a fost definită de către Comisia Europeană în documentul „Orientări – Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă”. Conform acestui document un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții.

În martie 2011, Comisia Europeană a emis *Cartea Albă a Transporturilor „Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”* (COM(2011) 0144 final). Cartea Albă a Transporturilor propune spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE. De asemenea, sugerează explorarea unei legături între dezvoltarea regională, fondurile de coeziune și orașe și regiuni care au prezentat un certificat de Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane.

Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ, printre altele:

- dispariția progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației; reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere.

Toate acestea vor trebui să contribuie la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- Viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- Abordare participativă;

- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică; și
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

În anul 2020, Comisia Europeană (DG MOVE) a aprobat a doua versiunea privind metodologia de elaborare a PMUD, având următoarele etape de realizare a planurilor:

PLANIFICAREA MOBILITĂȚII URBANE DURABILE			
★ Pregătire și analiză	★ Dezvoltarea strategiei	★ Planificarea măsurilor	★ Implementare și monitorizare
Structuri de lucru – identificarea resurselor	Definirea scenariilor pe baza analizei problemelor și oportunităților	Pachete de măsuri pe baza obiectivelor și țințelor	Managementul implementării planului
Structura planificării – contextul planificării	Viziunea și strategia de planificare – opțiuni pentru viitor	Stabilirea acțiunilor și responsabilităților – cine și ce face	Monitorizarea, adaptarea planului
Situația existentă a mobilității – probleme și oportunități	Ținte și indicatori – definirea succesului	Adoptrarea și finanțarea planului – lansarea planului	Revizuirea planului și lecții învățate

Figură 3– cei 12 pași ai planificării mobilității urbane durabile

Conform noii reglementari, PMUD se va baza pe următoarele principii:

1. Planificarea mobilității urbane durabile la nivelul zonelor urbane funcționale;
2. Cooperarea peste limitele instituționale;
3. Implicarea cetățenilor și a părților interesate;
4. Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
5. Definirea unei viziuni pe termen lung și a unui plan de implementare clar;
6. Dezvoltarea într-o manieră integrată a tuturor modurilor de transport;
7. Asigurarea monitorizării și evaluării implementării planului;
8. Asigurarea calității planului.

Planul de mobilitate urbană pentru orașul Mihăilești va include următoarele componente:

- Diagnosticarea sistemului existent de mobilitate și transport, al infrastructurilor, dotărilor și fluxurilor de trafic;
- Evaluarea nivelului de disfuncționalitate a circulației urbane;

- Dezvoltarea funcțională, socio-economică și urbanistică a zonelor urbane;
- Infrastructuri, zonare urbană, rețele de transport, relații în teritoriu;
- Mobilitatea, accesibilitatea și nevoile de conectivitate;
- Modelarea prognozelor de mobilitate, transport și trafic;
- Dezvoltarea rețelelor de transport urban și regional;
- Planificarea și proiectarea infrastructurilor de transport;
- Terapia și managementul traficului și al mobilității.

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vor acoperi toate modurile și formele de transport în întreaga aglomerație urbană, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transport motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcare.

Planul de mobilitate urbană durabilă va trata următoarele subiecte:

1. Abordări integrate privind modurile de transport: dezvoltarea de coridoare integrate de mobilitate, cu accent pe adresabilitatea tuturor modurilor de transport în ceea ce privește infrastructura modernizată, analiza și identificarea celor mai relevante coridoare de mobilitate la nivelul zonei urbane și a zonei funcționale urbane și transformarea acestora în corelare cu viziunea de dezvoltare, reconfigurare integrală și integrată a spațiilor urbane, regenerarea spațiilor urbane și (re)valorificarea spațiului urban construit.

2. Infrastructura și tehnologia inteligentă: integrarea tehnologiei și a facilităților de tip „smart-city” în cadrul intervențiilor privind modernizarea infrastructurii clasice de transport. Reconfigurarea căilor de comunicație și transport și includerea elementelor de senzorială, tehnologie și transmisie de date.

3. Sisteme de transport inteligente: Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.

4. Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de implementare a unui sistem de transport în comun cu un nivel ridicat al calității, securității, integrării și accesibilității, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile. O dimensiune aparte va viza dezvoltarea serviciilor și sistemului de transport public la nivel local.

5. MaaS, ride-sharing, X-sharing: Ținând cont de faptul că implementarea PMUD se va realiza în deceniile următoare, este necesar a trata în cadrul acestui plan și tematicile de viitor în mobilitatea urbană durabilă: mobilitatea ca serviciu, planificarea mobilității comune, implementarea sistemelor „sharing” pentru diferite moduri de transport: auto, bicicletă, micromobilitate etc.

6. Electromobilitate: abordarea mobilității urbane durabile va ține cont de dezvoltarea infrastructurii pentru autovehicule și vehiculele electrice, corelarea infrastructurii de mobilitate cu cea de alimentare cu energie electrică.

7. Transportul nemotorizat: planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta, în special în localitățile de dimensiuni reduse, unde acoperirea distanțelor între obiective importante din localitate este la îndemâna multor locuitori. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Se va urmări transformarea spațiului public destinat astăzi prioritar autoturismelor către un spațiu public activ, destinat prioritar oamenilor și activităților sociale. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

8. Regenerarea urbană: deși interpretarea ad-literam ar viza reutilizarea spațiilor publice și transformarea lor în spații verzi, considerăm ca este rolul PMUD de a integra conceptele de „regenerare urbană” și cel de „mobilitate urbană” ținând cont de funcțiunile de mobilitate nemotorizată ce pot fi dezvoltate în acest tip de intervenții. Prin proiectele de regenerare urbană se urmărește atât integrarea spațiilor publice degradate sau imbatranite moral și arhitectural în artere cu design modern, orientat către oameni și mobilitate activă, cât și reorganizarea spațiilor aferente grupurilor de locuințe colective care, prin regenerare, pot furniza comunității funcțiuni mixte, de la realizarea spațiilor de parcare rezidențiale, la spații verzi, alei pietonale, piste velo, spații de petrecere a timpului liber, terenuri de agrement și de sport.

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

10. Siguranța rutieră urbană: Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zona urbană respectivă.

11. Transportul rutier (în mișcare și staționar): în cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.

12. Logistica urbană: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.

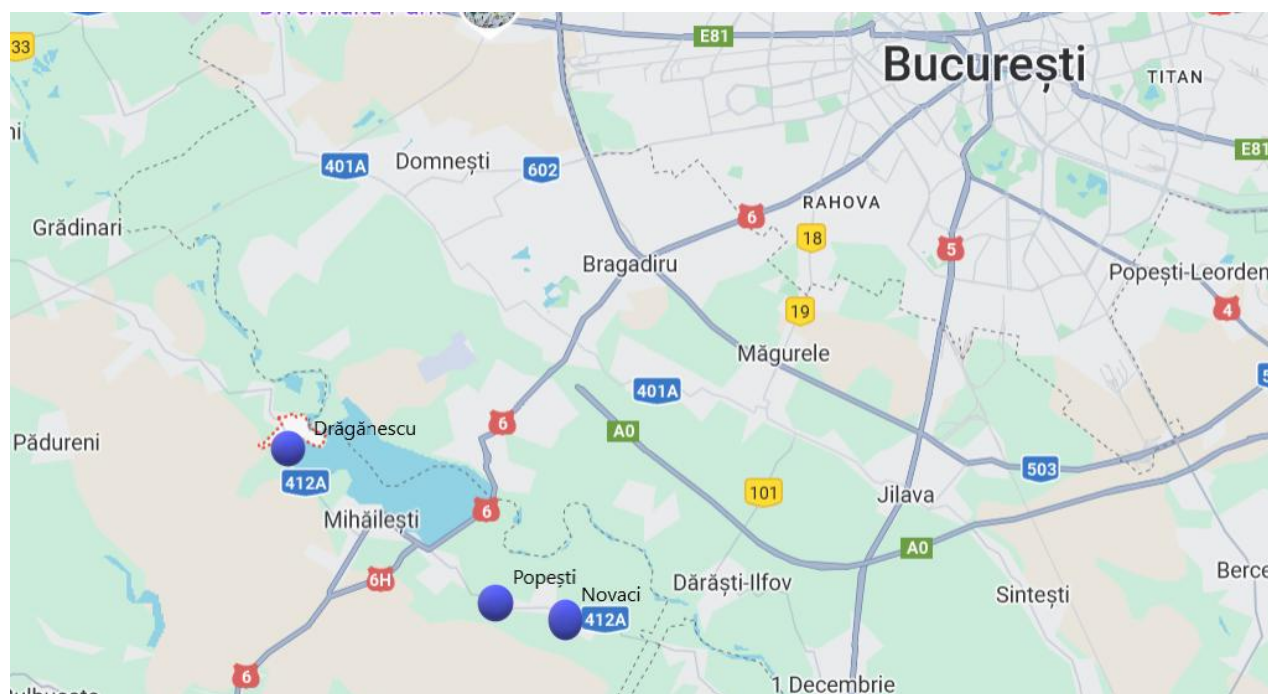
13. Gestionarea mobilității: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către sisteme de mobilitate mai durabile. Prin activitățile de colectare a datelor și cele de consultare publică, vor fi implicați cetățenii, angajatorii, ONG-urile și alți actori relevanți ai comunității locale și regionale.

1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ

Intervențiile și proiectele propuse prin PMUD vor viza limita administrativă a orașului sau proiecte amplasate la nivelul orașului Mihăilești. Acest fapt este legat de eligibilitatea orașului, individual sau în parteneriat (A.D.I.) în vederea atragerii de finanțări nerambursabile pentru proiectele propuse, precum și de alte considerente legale privind domeniul public, responsabilitățile și obligațiile administrației publice locale dar și de natura obligațiilor contractuale. În luna martie 2025, UAT Orașul Mihăilești a intrat în contractat cu societatea AM Project Design&Consulting SRL pentru servicii de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a orașului Mihăilești.

Aria de acoperire a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Aria de acoperire a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este orașul Mihăilești, însă analizele și modelul de transport au fost realizate la nivelul zonei de influență a orașului, incluzând localitățile componente: Drăgănescu, Novaci și Popești.



Figură 4- localitățile componente Mihăilești

În analiza obiectivelor și acțiunilor ce vor fi incluse în PMUD se va ține cont de faptul că orașul Mihăilești este situat pe DN6/E70, un drum important pentru tranzitul dinspre capitala țării spre sud-vest, către Alexandria și Turnu Măgurele, dar și spre trecerea frontierei spre Bulgaria, pe la Nicopole.

La elaborarea PMUD al orașului Mihăilești s-a avut în vedere corelarea cu prevederile documentelor de planificare spațială la nivel național, județean și local.

Planificare teritorială la nivel european

Schema de dezvoltare a spațiului comunitar al Uniunii Europene (SDSC) este un document de politici publice care urmărește o dezvoltare spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene, prin consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale.

SDSC constituie un cadru orientativ care vizează o mai bună cooperare între politicile sectoriale cu impact major asupra dezvoltării teritoriului comunității, între statele membre, între regiunile și orașele din comunitatea europeană.

SDSC propune urmărirea a trei obiective fundamentale de dezvoltare spațială, și anume:

- coeziunea economică și socială, prin dezvoltarea unui sistem policentric echilibrat și întărirea relațiilor dintre arealele urbane și cele rurale, bazat pe un sistem integrat de transport și comunicații.
- conservarea și gestionarea patrimoniului natural și cultural.
- creșterea competitivității teritoriului, cu asigurarea principiilor dezvoltării durabile și reducerea decalajelor între regiunile din spațiul comunitar.

Propunerile din PMUD Mihăilești vor aduce o contribuție majoră la promovarea orașului ca pol important în rețeaua de orașe a României, urmându-se astfel direcțiile de dezvoltare prevăzute în SDSC.

Planificare teritorială la nivel național

Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în mai 2020, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României. SDTR a fost adoptată de către Guvernul României în data de 5.10.2016 și cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.

Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR) este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directe de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de 20 ani integrându-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

În viziunea SDTR „România 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei.”

Scenariul României Policentrice urmărește dezvoltarea teritoriului național pe baza unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capital (orașe mari/medii), în perspectiva anului 2035, și conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. Dezvoltarea policentrică a României se sprijină pe cei 7 poli de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara, cărora li se adaugă municipiul București) desemnați la nivelul fiecărei regiuni de dezvoltare, pe cei 13 poli de

dezvoltare urbană (Arad, Baia-Mare, Bacău, Brăila, Galați, Deva, Oradea, Pitești, Râmnicu-Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu-Mureș) și o serie de centre urbane (orașe și municipii cu peste 10.000 locuitori).

Sistemul policentric contribuie la dezvoltarea teritorială a economiei și coeziunea economică și socială.

SDTR propune:

- Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;
- Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
- Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
- Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;
- Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

Planul de amenajare a teritoriului național -PATN

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în mai 2020, Planul de amenajare a teritoriului național - PATN, reprezintă documentul cu caracter director, care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării.

Secțiunile Planului de Amenajare a Teritoriului Național sunt:

o Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport

o Ape, aprobată prin Legea nr. 171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apă

o Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate

o Rețeaua de localități aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități

o Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural.

o Zone turistice, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VI-a - Zone cu resurse turistice

1.3. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE

Cel mai important plan sectorial în acest sens este MPGT – Master Planul General de Transport al României aprobat în noiembrie 2016. Inițiativele ministerului de resort sunt sub-sectoriale,

și în acest sens, din păcate, nu sunt luate în considerare oportunitățile legate de interconectarea modurilor de transport public și comun – sectorul feroviar, de autobuz și transport local se dezvoltă separate în România, dar pe baza orientărilor de nivel UE a fost realizat PMUD axat pe mobilitate urbană durabilă, adică pe mobilitate nemotorizată, care este tratată ca fiind "alternativă" de documente sectoriale aplicabile.

Politica de transport formulată la nivel național nu are efect asupra mobilității în orașul Mihăilești, însă trebuie respectate prevederi legale în acest sens și trebuie ameliorate condițiile de trafic și de mobilitate pe baza principiilor Politicii de Coeziune.

În vederea creșterii rolului local, zonal și național al orașului Mihăilești și al competitivității sale economice, este necesară optimizarea sistemului de transport, dezvoltarea conceptuală a transportului public. Relațiile teritoriale ale orașului cu zonele exterioare și cu localitățile învecinate pot fi dezvoltate. Obiectivele mobilității urbane nu pot fi subordonate obiectivelor dezvoltării teritoriale. Mai mult, obiectivele dezvoltării teritoriale vor determina instrumentele utilizate în dezvoltarea mobilității urbane. Mobilitatea urbană trebuie asigurată în așa fel încât să se asigure structura optimală a orașului, iar serviciile de transport să asigure păstrarea compactibilității orașului și să faciliteze utilizarea sustenabilă, mixtă și variată a spațiilor.

1.4. PRELUAREA PREVEDERILOR PRIVIND DEZVOLTAREA ECONOMICĂ, SOCIALĂ ȘI DE CADRU NATURAL DIN DOCUMENTELE DE PLANIFICARE ALE UAT-URILOR

Prin prisma dezvoltării durabile, obiectivul conducerii administrative a orașului Mihăilești este acela de a realiza un oraș competitiv prin valorificarea potențialului uman în vederea transformării orașului într-un important centru economic, cultural și de învățământ, prin dezvoltarea dinamică și conștientă din punct de vedere ecologic, prin atragerea investitorilor interesați de condiții optime de funcționare și prin investiții care să producă locuri de muncă noi. Este nevoie de creșterea atractivității economice și sociale, de implementarea soluțiilor de mobilitate durabilă, de dezvoltarea mediului și managementul energiei.

Creșterea atractivității economice este importantă pentru a putea oferi mai multe locuri de muncă și pentru a crește competitivitatea economică a orașului. Pentru atingerea acestor obiective este indispensabilă atragerea finanțărilor.

Atractivitatea economică este în strânsă legătură cu atractivitatea socială a orașului. Atractivitatea socială mai poate crește prin transformarea orașului într-unul competitiv pentru generația tânără cu studii, atât din punct de vedere al locurilor de muncă, cât și al locuințelor.

Din punct de vedere al dezvoltării durabile, se urmărește o dezvoltare integrată, eficientă, cu soluții care îmbină diferitele moduri de transport pentru a răspunde nevoilor populației.

Pe de o parte, prin dezvoltarea mediului nu se înțelege numai respectarea valorilor limită admise pentru protecția mediului, ci și crearea unui mediu natural atractiv, în care toate spațiile sunt utilizate conștient de funcționalitatea lor. Pe de altă parte, prin management al energiei se înțelege și eficiență economică și sustenabilitate financiară.

Pentru ca obiectivele descrise anterior să fie atinse, este nevoie să se întreprindă o serie de activități specifice domeniului la care fac referire. Astfel, pentru creșterea atractivității economice, se propun următoarele activități, grupate pe domenii:

- ✚ Economie competitivă bazată pe surse interne, cum ar fi dezvoltarea sectorului de ITC care stă la baza celorlalte sectoare. Se pot iniția cursuri de pregătire profesională la nivel mediu și superior.
- ✚ Dezvoltarea abilităților întreprinderilor private, mai exact: pregătirea angajaților în fabrici de producție, a funcționarilor publici, a angajaților din administrația publică; realizarea de pregătire antreprenorială, pentru însușirea unor meserii pe baza învățământului profesional și tehnic.

Pentru creșterea atractivității sociale, se dorește:

- Dezvoltarea rețelei instituționale prin: servicii publice policentrice în domeniul educației, al îngrijirii vârstnicilor și al serviciilor sanitare, întemeierea tematică și de spațiu a comunității – case de cultură, realizate deconcentrat, stimularea rețelelor de ajutor reciproc, dezvoltarea spațiilor de joacă, a spațiilor comunitare, combaterea sărăciei (dezvoltarea inclusivă a sistemului de servicii), strategie de transport sustenabilă și comunicare prin aplicații actuale.
- Proiectare participativă, participare activă a populației, implicarea locuitorilor și a întreprinderilor, prin: formare de viziune, promovare/ reclamă, ateliere de proiectare și de monitorizare.

În privința mobilității urbane durabile și a eficienței energetice, activitățile sunt:

- Realizarea unei rețele integrate de transport public local (TPL), prin: conectarea traseelor de autobuz, optimizarea rutelor de transport public local, construirea elementelor nerealizate de infrastructură pentru circulația de biciclete, corelarea și conectarea traseelor de biciclete, reabilitarea străzilor, drumuri secundare comode pentru bicicliști și pietoni.
- Viabilitate TPL prin: continuitatea rețelei de acces pietonal, construirea unor trasee pietonale noi, calmarea traficului.

Sunt necesare activități pentru dezvoltarea zonelor prioritare, astfel:

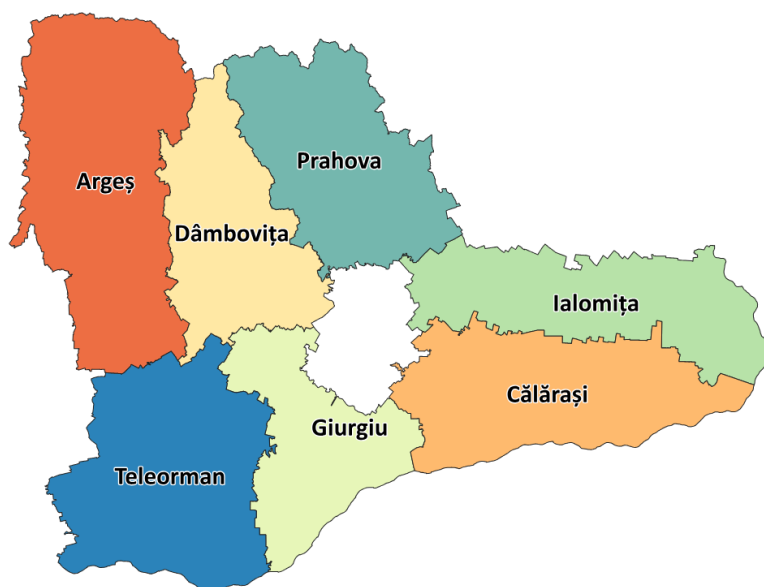
- ✓ Pentru modernizarea centrului, sunt necesare:
 - management permanent – cu sincronizarea spațiilor publice, a evenimentelor și a spațiilor comerciale;
 - mediu atractiv: soluționarea integrată a traficului pietonal și cu biciclete, parcare, mobilitate.
- ✓ Pentru creșterea atractivității zonelor de locuit, vor fi necesare:
 - reînnoirea (modernizare) energetică – termoizolarea, schimbarea ferestrelor, instalațiilor;
 - transformarea atractivă a spațiilor publice;
 - reorganizarea treptată a sistemului de parcare;
 - ameliorarea accesibilității (pietonal, cu bicicleta, transport public local);
 - crearea și întărirea comunităților, dezvoltarea identității, asigurarea spațiilor comunitare (în clădiri și în aer liber).

- ✓ Regenerarea zonelor segregate este posibilă prin:
 - intensificarea serviciilor comunitare – cabinete medicale de specialitate, de pediatrie, de stomatologie, îngrijirea vârstnicilor, cluburi de zi, casă de cultură/spațiu comunitar, grădiniță, școală;
 - sporirea atitudinii conștiente, dezvoltarea comunității (cluburi, cercuri tematice, etc.), planificarea rutelor de mobilitate intraurbană;
 - dezvoltarea traseelor spre școli (trasee pietonale, trasee de biciclete);
 - amenajarea spațiilor publice în preajma centrelor comunitare cu mobilier urban, suprafețe verzi, iluminat public.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

Scopul acestui sub-capitol este de a evidenția principalele tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diferitelor segmente ale orașului Mihăilești, împreună cu așezările învecinate.



Figură 5 – componența regiunii de dezvoltare Sud-Muntenia

Orașul Mihăilești este situat în sudul țării, teritoriu care este încadrat în regiunea de dezvoltare Sud-Muntenia, la granița cu regiunea de dezvoltare București-Ilfov. Regiunea Sud-Muntenia este situată în partea de sud - sud-est a României, învecinându-se la Nord cu Regiunea Centru, la est cu Regiunea Sud-Est, la sud cu Bulgaria, limita fiind dată de granița naturală - fluviul Dunărea, iar la vest cu Regiunea Sud-Vest. Prezența în Sudul regiunii a fluviului Dunărea îi conferă acesteia posibilitatea de a avea comunicații cu cele opt țări riverane, iar prin intermediul canalului Dunăre - Marea Neagră de a avea ieșire la Marea Neagră și deci acces la Portul Constanța - principală poartă maritimă a țării.

Existența în centrul regiunii, dar nefăcând parte din aceasta, a capitalei țării, București, parte componentă a Regiunii București-Ilfov, constituie, prin infrastructura socială și instituțională, un real avantaj.

Nefiind o structură administrativă, Regiunea Sud - Muntenia este formată din șapte județe - Argeș, Călărași, Dâmbovița, Giurgiu, Ialomița, Prahova și Teleorman, având 16 municipii, 32 de orașe și 519 de comune cu 2.019 de sate.

Populația regiunii, conform Agenției pentru Dezvoltare Regională Sud-Muntenia, este de 3.180.046 locuitori, ceea ce înseamnă o densitate de 96,3 locuitori/km², o suprafață de 34,4k km².

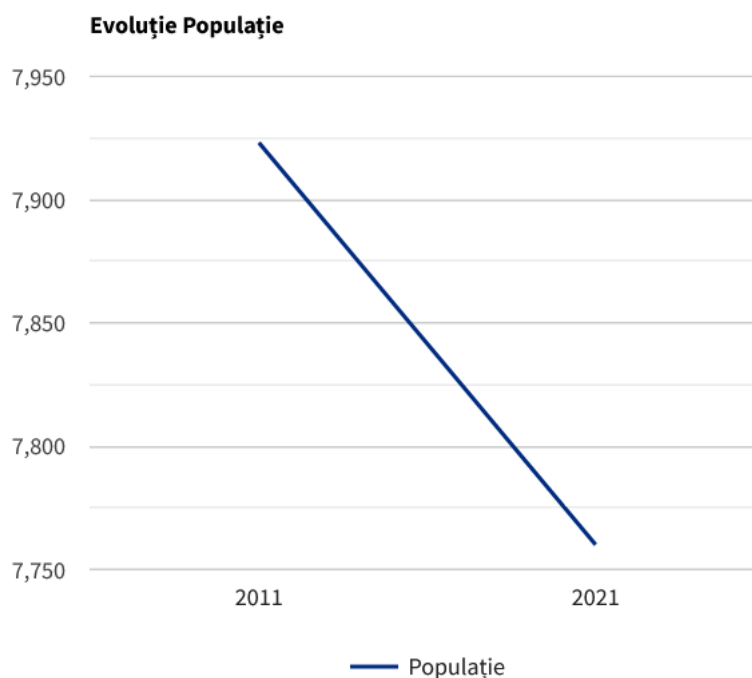
Orașul Mihăilești este situat la marginea sud-estică a Regiunii Centru, dar și a județului Giurgiu. Zona orașului Mihăilești aparține Câmpiei Române, aceasta fiind o câmpie din sud-estul Europei, pe cursul inferior al Dunării. Se caracterizează printr-un relief de câmpie relativ plană care cuprinde văi largi și interfluvii netede, numite popular câmpuri, cu mici depresiuni formate prin tasare și sufoziune. Prezența nisipurilor determină apariția unui relief de dune, ca în sudul Olteniei. În sudul și estul câmpiei se află Lunca Dunării, influențată de acțiunea directă a fluviului.



Figură 6 - poziționarea orașului Mihăilești pe harta țării și a județului Giurgiu

Evoluția demografică

Orașul Mihăilești se încadrează în categoria orașelor mici din punctul de vedere al populației, sub 40.000 locuitori, având un număr de 7.760 de locuitori în anul 2022. Evoluțiile înregistrate în intervalul 2011- 2021 denotă o evoluție diferită, după cum este evidențiat în graficul următor:



Figură 7 – evoluția populației între două recensăminte

În cadrul populației totale, grupa de vârstă cu cea mai mare populație este cea cuprinsă între 40 - 49 de ani, în care se regăsesc 1,279 de persoane, ceea ce reprezintă aproximativ 16.48% din totalul populației.

Pe de altă parte, grupa de vârstă cu cei mai puțini rezidenți este cea cu vârsta 80+ ani, cu 339 de persoane, adică 4.37% din întreaga populație a orașului Mihăilești.

Este interesant să observăm că intervalul de vârstă cuprins între 0 și 49 de ani reprezintă 61.11% (vs. 60%, media pe toată țara). În același timp, intervalul de vârstă 50 - 80+ ani constituie 38.89% din populație, (vs. 40%, media pe țară).

Acest lucru indică o populație cu o vârstă medie mai tânără decât media națională.

De asemenea, trebuie menționat că grupa de vârstă 0 - 9 ani se situează la un nivel mai scăzut decât media la nivel național, reprezentând 10.08% din populație. Acest procent este mai mic decât media națională de 10.4%.

Grupa de varsta ▲	Populație ▲	Procent ▲
0 - 9 ani	782	10.08%
10 - 19 ani	861	11.10%
20 - 29 ani	757	9.76%
30 - 39 ani	1,063	13.70%
40 - 49 ani	1,279	16.48%
50 - 59 ani	1,112	14.33%
60 - 69 ani	903	11.64%
70 - 79 ani	664	8.56%
80+ ani	339	4.37%

Figură 8 – situația populației pe categorii de vârstă

Analiza populației pe grupe de vârstă în Orașul Mihăilești este esențială pentru adaptarea serviciilor publice la nevoile în schimbare ale locuitorilor. De exemplu, o pondere mare a tinerilor necesită investiții în școli, licee, universități, locuri de muncă pentru absolvenți. O populație îmbătrânită impune măsuri privind asistența socială și medicală dedicată vârstnicilor. Autoritățile pot regândi amenajările urbane, programele culturale, opțiunile de petrecere a timpului liber în funcție de vârsta cetățenilor. Astfel, înțelegerea structurii demografice ajută la furnizarea unor servicii publice adecvate fiecărui segment al populației.

Conform recensământului realizat la nivel național în 2021, populația orașului Mihăilești este compusă din 3,805 persoane de sex masculin, reprezentând 49.03% din totalul populației și 3,955 persoane de sex feminin, ce reprezintă 50.97% din totalul locuitorilor.

Forța de muncă

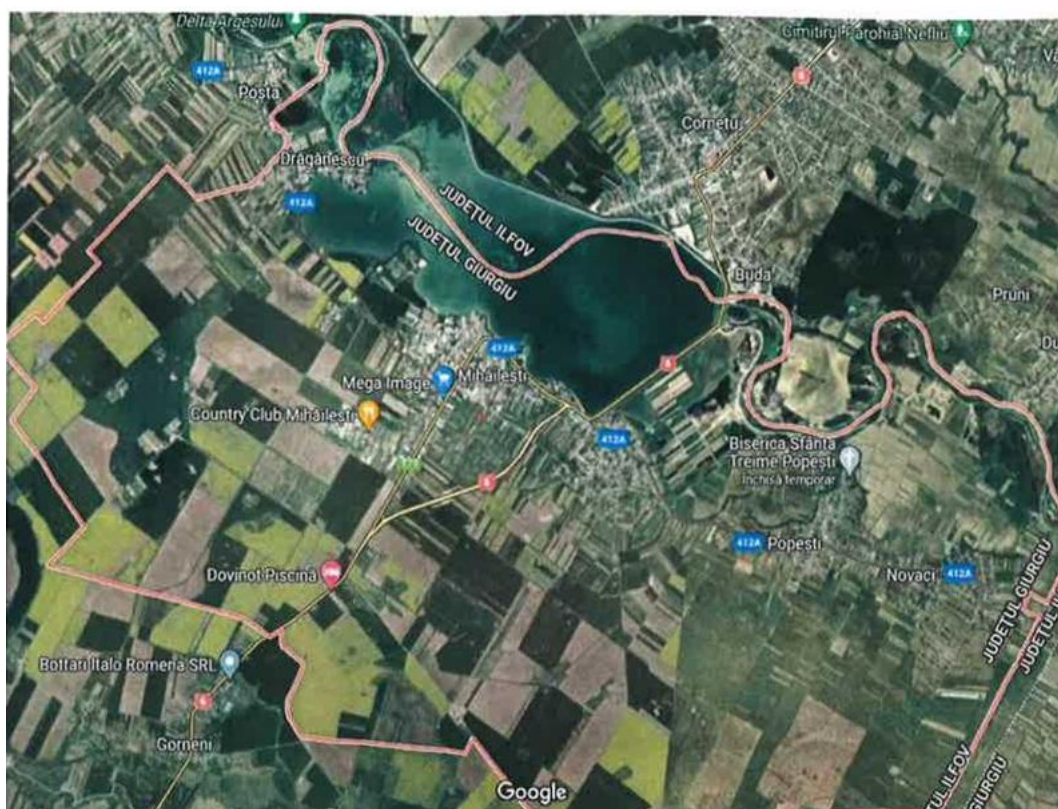
Numărul persoanelor cu vârsta cuprinsă între 20 și 60 de ani este de 4211 persoane, peste jumătate din populația orașului, ceea ce arată că mai mult de 50% dintre locuitori este la vârstă activă. Conform Strategiei de dezvoltare locală a orașului Mihăilești pentru perioada 2022-2027 (SDL), în Mihăilești sunt înregistrate, în prezent, un total de 691 de firme, cu activități în domenii precum alimentară, agricol, transport mărfuri, construcții.

Domeniile cu cei mai mulți angajați din orașul Mihăilești sunt următoarele:

1. CAEN: 1071 - Fabricarea pâinii, fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de Patiserie - 110 angajați;

2. CAEN: 812 - Extracția pietrișului și nisipului, extracția argilei și caolinului - 100 angajați;
3. CAEN: 111 - Cultivarea cerealelor (exclusiv orez), plantelor leguminoase și a plantelor producătoare de semințe oleaginoase - 42 angajați;
4. CAEN: 4941 - Transporturi rutiere de mărfuri - 42 angajați;
5. CAEN: 4711 - Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun - 41 angajați.

Fondul funciar al orașului Mihăilești este constituit de totalitatea terenurilor aflate în limitele sale administrative. Principalele categorii de folosință ale fondului funciar, în funcție de destinația terenurilor, sunt: arabil, pășuni, păduri, ape, terenuri ocupate cu construcții și alte subcategorii.



Figură 9 - Fondul funciar (ha) pe anul 2021, al orașului Mihăilești (conform datelor furnizate de „Planul de analiză și acoperire a riscurilor al județului Giurgiu”)

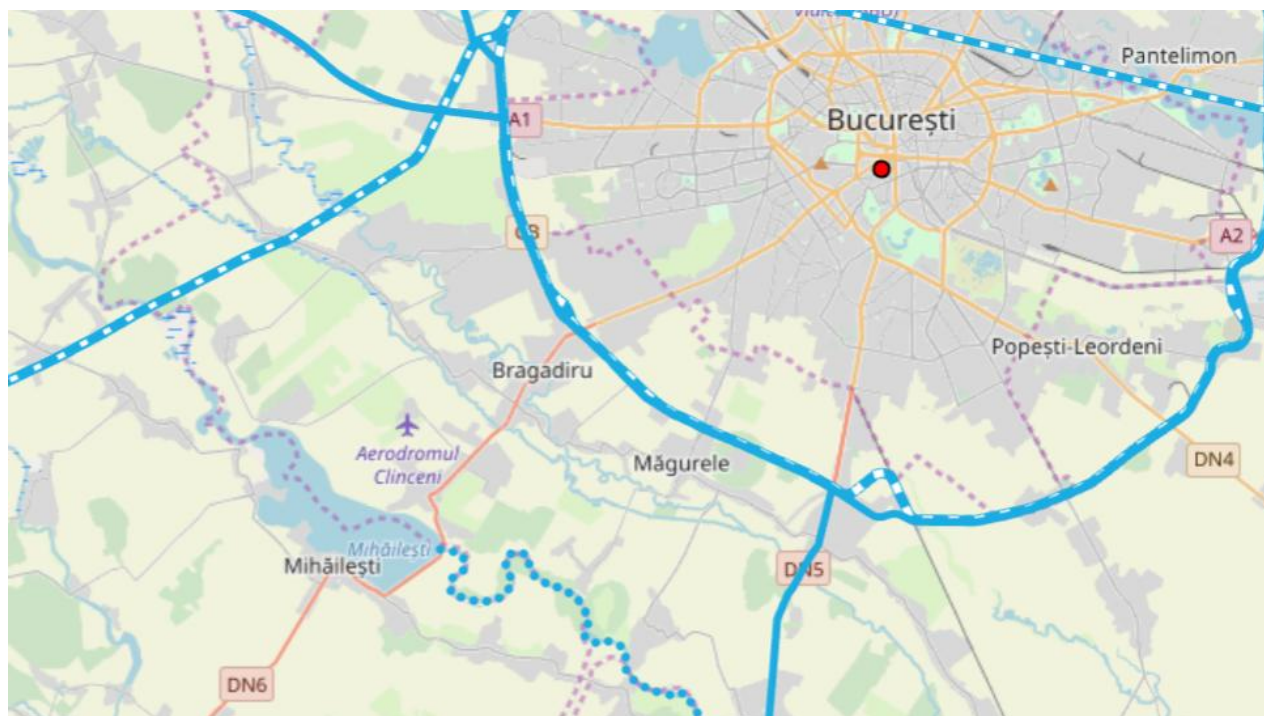
Din totalul de 6849 ha câte are orașul Mihăilești, 4913 ha sunt folosite pentru agricultură și creșterea animalelor și 1936 ha sunt neagricole, astfel:

Terenuri arabile	Pășuni	Fânețe	Vii	Livezi	Terenuri forestiere	Terenuri cu ape și stuf	Căi comunicații	Terenuri construcții	Terenuri degradate
726 ha	101 ha	0	86 ha	0	203 ha	851 ha	208 ha	628 ha	46 ha

Principalele culturi agricole în zona orașului Mihăilești sunt cele de legume, floarea-soarelui, porumb, grâu și secară.

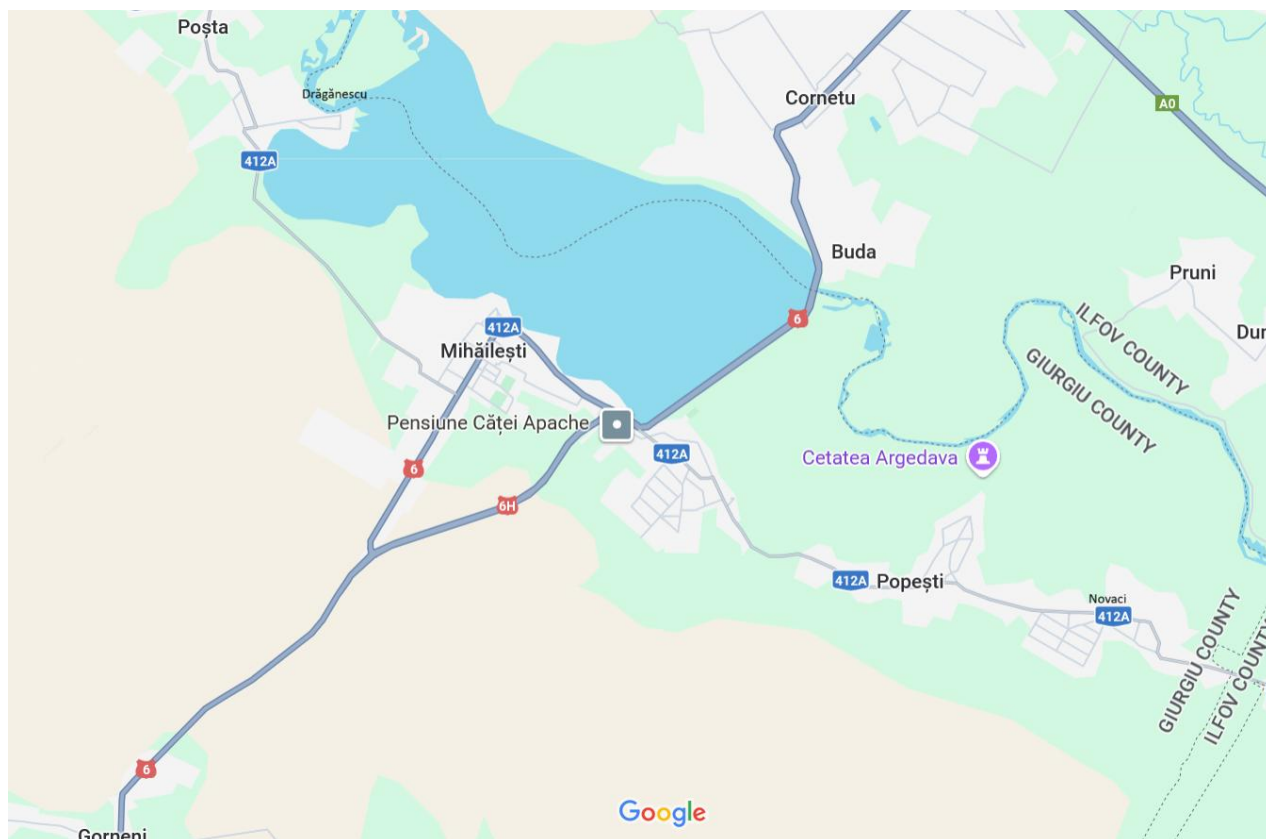
2.2. REȚEAUA STRADALĂ

Orașul Mihăilești se află pe Drumul Național 6 (DN6), corespundent E70, care face conexiunea pe direcția nord-sud-vest, între București, Craiova, Drobeta Turnu Severin, Timișoara, Moravița.



Figură 10 - proximitatea rețelei TEN-T de orașul Mihăilești

Din imaginea de mai sus reiese faptul că orașul Mihăilești nu se află pe traseul coridorului Rin-Dunăre.

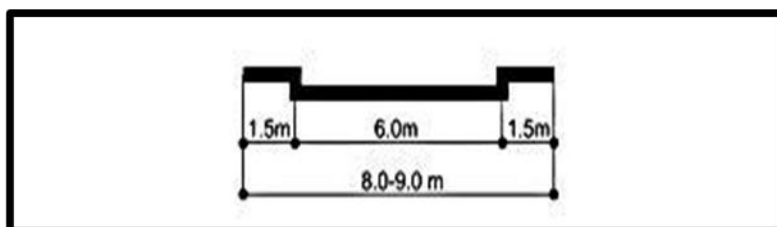


Figură 11 - structura de comunicații rutiere între orașul Mihăilești și satele din componență

Legătura rutieră a orașului Mihăilești cu satele din componență este realizată de DJ412A, care se desfășoară între DJ601, Malu Spart și Comana, Parcul Natural Comana.

La nivel zonal, Mihăilești este legat de reședința județului Giurgiu prin două drumuri naționale DN6 (care străbate localitatea) și DN5.

Conform datelor prezentate în Strategia de dezvoltare locală a orașului Mihăilești pentru perioada 2022-2027, lungimea străzilor orășenești este de 52 km, din care 32 km străzi modernizate. Astfel, DN6 parcurge orașul pe o lungime de 10 km, DJ412A – 11 km și drumurile comunale sunt în lungime de 46 km.



Figură 12 - Profil pentru străzile de categoria IV – de folosință locală

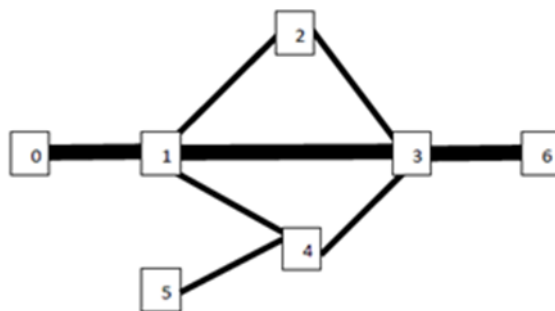
Rețeaua stradală a orașului Mihăilești este formată din DN6 și DN6H (variante de ocolire a orașului) și străzi de categoria a IV-a – de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și servicii curente. Calea București, ce străbate orașul, sub forma literei L, de la nord-est, către vest și sud, coincide cu DN6, cu singură bandă pe sens. Sunt, de asemenea, drumuri mai înguste, fără demarcație centrală a benzilor, majoritatea asfaltate.



Figură 13 – Imagini DN6 și drum secundar din Mihăilești

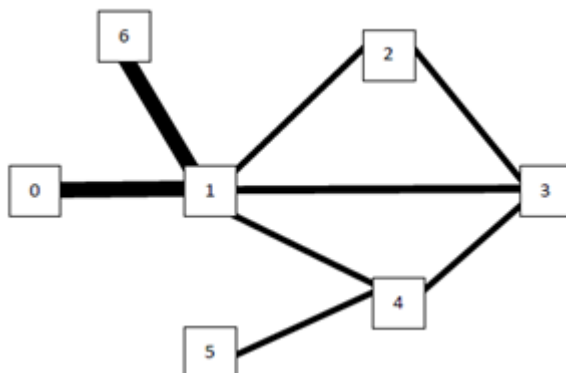
În prezent, în orașul Mihăilești, circulația este reglementată prin marcaje orizontale și verticale. Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport.

Hiperintegrat



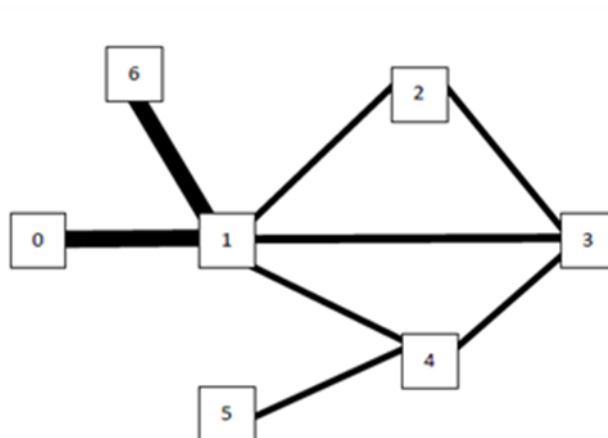
Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).

Hipointegrat



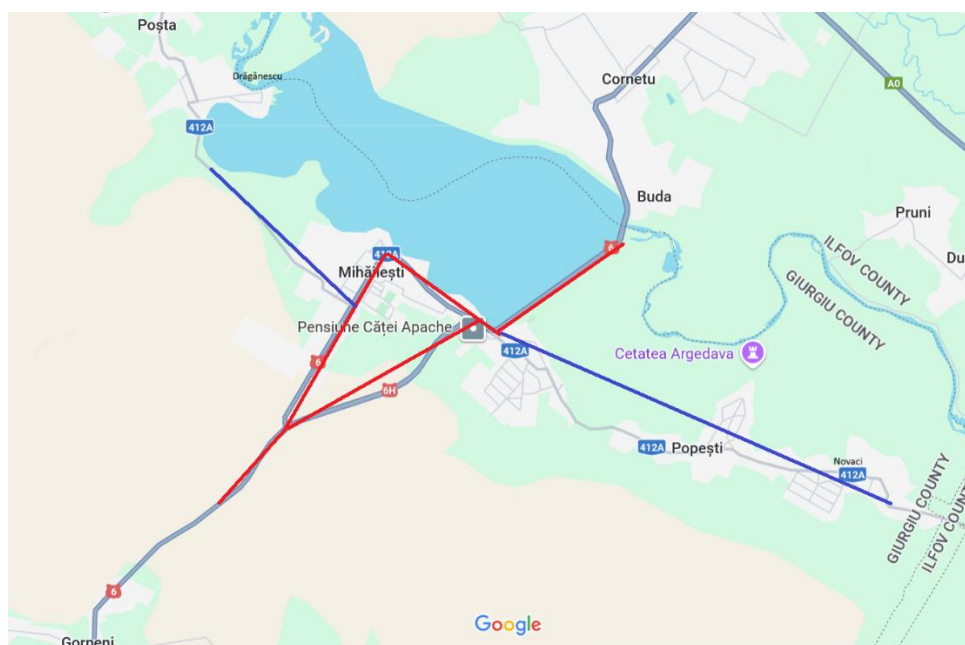
Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.

Integrat rațional



Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

Analizând sub aceste aspecte situația rețelei de drumuri din oraș, se poate concluziona ca există o hiperintegrare, având în vedere că DN6 se suprapune peste artera principală – Calea București, iar DN6H este varianta de ocolire.



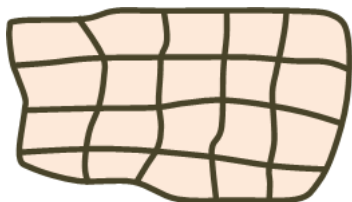
Figură 14 – Rețeaua de drumuri în Mihăilești

Ținând cont de obiectivele elaborării planului de mobilitate integrată, sunt analizate activitățile care ocupă teritoriul și asigură funcționalitatea așezării urbane, evidențiind, în limita datelor disponibile, aspectele de disfuncționalitate pentru care se caută soluții integrate. În acest sens, o primă activitate pregătitoare elaborării PMUD constă în zonificarea sistemului teritorial cu activități economico-sociale din aria Mihăilești, modelarea rețelei de transport (rețeaua de străzi și rețeaua liniilor de transport public) și conectarea celor două subsisteme (cel de activități economico-sociale care ocupă teritoriul și cel de transport prin care se realizează funcționarea spațiului urban) în vederea dezvoltării modelului de transport.

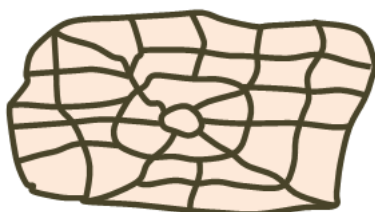
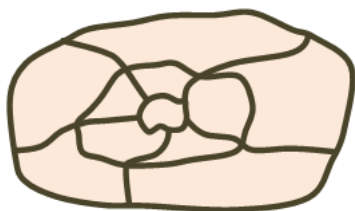
Orașul actual nu reprezintă numai totalitatea clădirilor, construcțiilor și amenajărilor constituite, ci și infrastructurile tehnice complexe, care cuprind amenajări terestre în vederea realizării unei funcționări normale a orașului, unui mediu sănătos și sigur. Dintre toate ramurile administrației orașenești, relațiile cele mai puternice apar între activitățile desfășurate pe teritoriul orașului și sistemul de transport. Configurarea și organizarea unui sistem de transport corespunzător dezvoltării durabile sunt condiționate, într-o mare măsură, de rețeaua străzilor. Posibilitatea de a utiliza o stradă pentru circulație motorizată, într-un sens sau în ambele sensuri și pentru vehicule ale sistemului de transport public este determinată de caracteristicile tehnice (profil longitudinal, lățime, categoria străzii, existența unor lucrări de artă – poduri, pasaje, treceri la nivel etc). Necesitatea și structura rețelei de transport public sunt determinate de amplasarea entităților care trebuie servite (centrul orașului, societăți comerciale, gări, școli, spitale etc.) și, în consecință, depind de forma și structura orașului. De aceea, problemele dezvoltării rețelei de transport public sunt în strânsă legătură cu planul orașului și trebuie analizate concomitent.

Sistemul de străzi, drumuri, bulevarde etc. al unui oraș prezintă o serie de întretăieri și ramificații care constituie modul prin care căile de comunicație terestră își îndeplinesc sarcina: asigurarea accesibilității și conectivității entităților amplasate în diferite zone ale teritoriului. Din acest punct de vedere, se pot evidenția trei structuri relevante pentru formarea orașelor cu un singur pol de dezvoltare - cum este exemplul orașului Mihăilești, descrise mai jos. Fiecare dintre cele trei structuri are avantaje și dezavantaje specifice, dar, ca trăsătură generală, poate fi menționat că:

- structurile rectangulare oferă condiții de repartizare uniformă a traficului și ca urmare cele mai reduse premise pentru congestie, iar
- structurile radiale oferă legături inelare, care permit deplasări periferice zonelor centrale.



- Structura rectangulară (grid) - se întâlnește la orașe construite pe spații libere, fără restricții ale unor construcții existente sau legate de condiții geo-fizice



- Structura radială - se întâlnește la orașe construite în depresiuni (sau în alte situații speciale din punct de vedere al reliefului), în general în jurul centrelor religioase și culturale
- Structura mixtă - se întâlnește în cele mai multe orașe care au parcurs de-a lungul istoriei mai multe etape de dezvoltare urbanistică

2.3. TRANSPORT PUBLIC

2.3.1. TRANSPORT PUBLIC RUTIER

La nivelul orașului Mihăilești nu este organizat un serviciu public de transport călători sub administrația Primăriei sau al Consiliului Local.

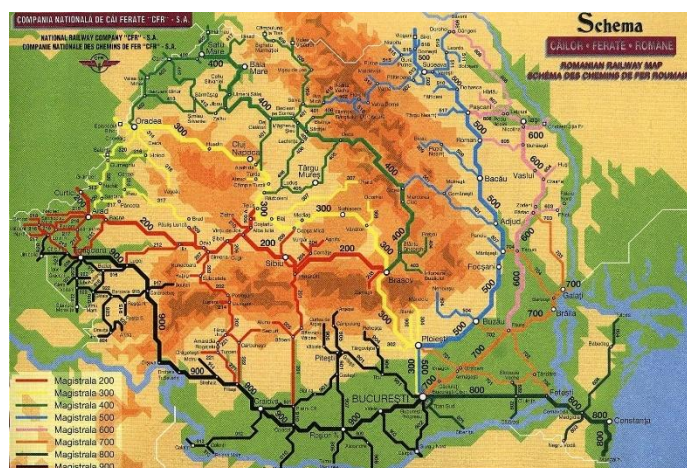
Există companii care asigură transportul public în interiorul orașului și în satele componente Popești, Novaci și Drăgănescu, iar acestea realizează transportul călătorilor prin intermediul microbuzelor și al taxiurilor.

Transportul călătorilor din orașul Mihăilești către capitală și orașul Giurgiu se realizează prin intermediul unei companii private, S.C. ONU S.R.L. Aceasta asigură transportul călătorilor prin microbuzele din dotare.

2.3.2. TRANSPORTUL FEROVIAR DE CĂLĂTORI

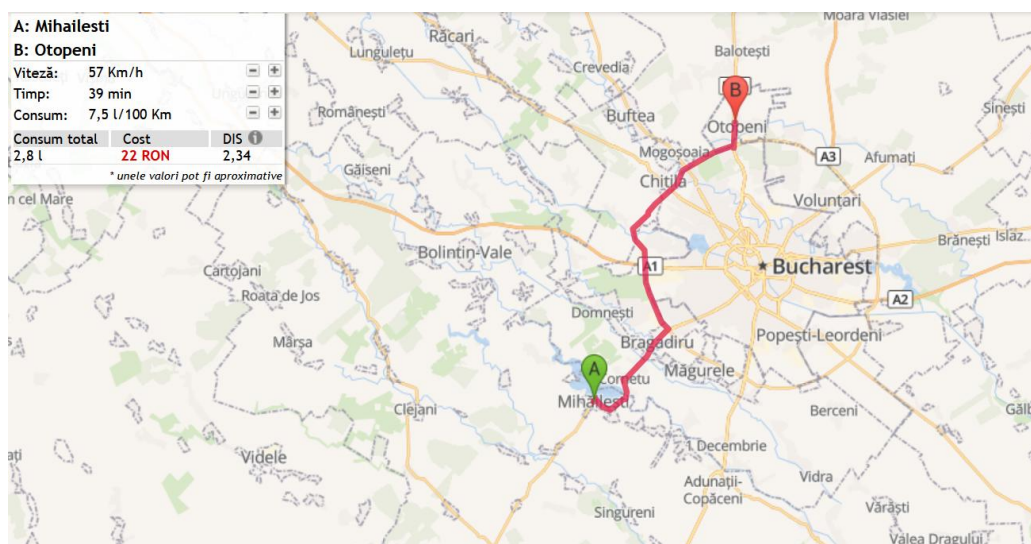
Orașul Mihăilești nu este pe direcția vreunei linii de cale ferată. Cea mai apropiată cale ferată este linia București-Giurgiu, primul traseu de cale ferată construit în România, făcând abstracție de liniile construite anterior în cuprinsul Imperiului Habsburgic (din 1867 Austro-Ungaria) și Otoman, care astăzi se află pe teritoriul României. Construcția a fost concesionată la 1 septembrie 1865 asociației J. T. Barkley & J. Staniforth, care a lucrat — cu o întrerupere

între februarie 1866 și aprilie 1867 — până în august 1869. Linia a fost terminată la 26 august 1869, însă inaugurarea oficială a avut loc abia pe 19/31 octombrie 1869.



2.3.2 TRANSPORTUL AERIAN DE CĂLĂTORI

Cel mai apropiat aeroport este Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni, până la care sunt mai puțin de 40km, utilizând centura Bucureștiului.



Figură 15- distanța până la Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni

De asemenea, în proximitatea orașului mai este aerodromul de mici dimensiuni Clinceni, care oferă servicii de școală de zbor pe aparate ușoare și zboruri de agrement.

2.3.3 SISTEMUL DE TRANSPORT PERSOANE LA NIVEL REGIONAL, NAȚIONAL ȘI INTERNAȚIONAL

Transportul public de călători este caracterizat de faptul ca trebuie să se realizeze în momentul cererii și să fie organizat în așa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport în orice condiții, cu un grad corespunzător de confort și siguranță, funcția principală a sistemului de transport public fiind aceea de a satisface cerințele de deplasare (călătoriile) în teritoriu ale locuitorilor, atât în zone caracterizate printr-o mare densitate a populației (locuințele), cât și în cele suburbane, industriale, comerciale și de agrement.

Orașul Mihăilești, neavând transport public local, este legat de alte localități prin curse de autobuze sau microbuze, administrate de companii private. Câteva exemple sunt:

- București-Mihăilești

Servicii de transport oferite între Mihăilești GR și București:

	Millenium Trans	Ridm Impex	Transalutus
Curse	21 × 	21 × 	6 × 
Distanță	19 km	19 km	-
Durată	44 ^{min}	33 ^{min}	27 ^{min}
Zile	L M M J V S D	L M M J V S D	L M M J V S D
Preț			
Politică anulare	24 ore	24 ore	24 ore

- Mihăilești - Giurgiu

Servicii de transport oferite între Mihăilești GR și Giurgiu:

	Global Development Solutions SRL	Millenium Trans
Curse	3 × 	2 × 
Distanță	62 km	55 km
Durată	1 ^h 30 ^{min}	1 ^h 30 ^{min}
Zile	L M M J V S D	L M M J V S 
Preț		
Politică anulare	24 ore	24 ore

- Mihăilești – Turnu Măgurele

Servicii de transport oferite între Mihăilești GR și Turnu Măgurele:

	Transalutus
Curse	6 x 
Distanță	124 km
Durată	2 ^h 31 ^{min}
Zile	L M M J V S D
Preț	
Politică anulare	24 ore

Având în vedere aria de desfășurare a orașului și satelor ce aparțin de acesta, Primăria orașului consideră necesar un serviciu de transport public care să lege localitatea și zonele limitrofe, pentru care ar dori achiziționarea unor microbuze electrice.

2.3.4 STAȚIILE DE TRANSPORT ÎN COMUN / MAXI TAXI

La nivelul orașului Mihăilești activează Nicu Taxi SRL, fără angajați, conform site-ului <https://www.listafirme.ro/nicu-taxi-srl-18820615>.

De asemenea, la nivelul orașului activează două firme de maxi-taxi: Global Development Solutions SRL, cu 3 microbuze și Millenium Trans, cu 2 microbuze.





Figură 16 – exemple de stații din Mihăilești

Din imagini se poate observa faptul că stațiile, deși funcționale, sunt la distanțe mari unele față de altele, neuniforme, unele chiar arhaice și fără dotări de genul bănci de așteptare, panouri de informare sau automate de bilete de călătorie.

2.4. TRANSPORT DE MARFĂ

Transportul de marfă și călători la nivelul orașului se desfășoară pe axa centrală a orașului, Calea București, care se suprapune DN6 și traversează localitatea. În urma aplicării chestionarelor referitoare la mobilitatea în orașul Mihăilești și deficiențele constatate de locuitori, concluzia este că traficul greu prin oraș s-a redus masiv odată cu deschiderea centurii ocolitoare DN6H. Astfel că, în general, doar vehiculele de marfă ce încarcă sau descarcă marfă de pe raza orașului mai străbat DN6, de-a lungul localității.

2.5. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (DEPLASĂRI CU BICICLETA, MERSUL PE JOS ȘI DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ)

Nevoia de deplasare nemotorizată nu este susținută de o infrastructură specifică (deplasări cu bicicleta, pe jos, prin mijloace specifice persoanelor cu mobilitate redusă). Profilurile străzilor sunt preponderent de tip rural, existând trotuare doar în zona centrală. Există numeroase drumuri secundare ce sunt asfaltate, însă nu sunt mărginite de trotuare sau locuri de parcare.

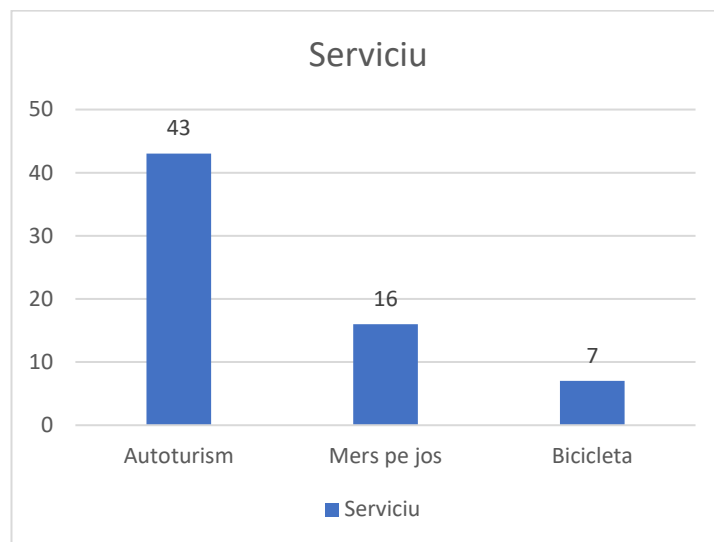
În situația în care locuitorii doresc să utilizeze bicicleta, aceștia vor împărți suprafața carosabilă cu vehiculele motorizate, ceea ce îi poate expune la riscuri.

În aceste condiții este greu să se impună disciplină pietonilor și bicicliștilor, aceștia circulând deseori haotic.

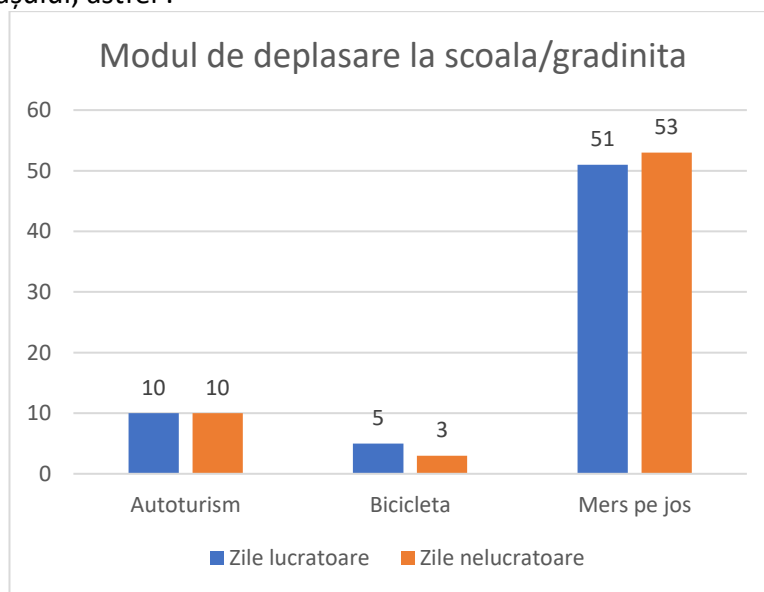
Conform chestionarelor origine-destinație aplicate în luna aprilie 2025, pe un eșantion de 66 de persoane se observă că doar 34% dintre cei care se deplasează în oraș o fac pe bicicletă sau pe jos.

La trecerea prin oraș este ușor de observat absența pistelor pentru biciclete și, în mare măsură, lipsa trotuarelor. Pietonii sunt obligați să se deplaseze pe carosabil, în cea mai mare parte a căilor de comunicație secundare, ceea ce poate fi periculos, având în vedere că pe aceleași drumuri se desfășoară și traficul motorizat de toate tipurile. La întrebarea care sunt cele mai mari probleme întâmpinate de bicicliști și de pietoni, jumătate dintre respondenți au invocat absența pistelor pentru bicicliști și a trotuarelor și starea proastă a trotuarelor, acolo unde ele există.

La întrebarea în ce mod se deplasează pentru a merge la serviciu, cei mai mulți, în proporție de 65%, utilizează autoturismul personal, conform figurii de mai jos:

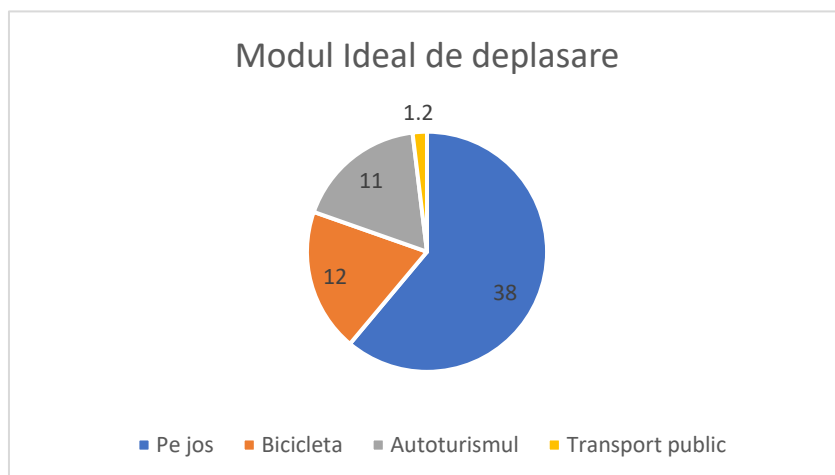


Pentru deplasarea la școală sau la grădiniță, cu precădere părinții care conduc copiii la școală/grădiniță sau în plimbările de recreere, aleg să se deplaseze pe jos, predominant, 80%, motivând că toate instituțiile de învățământ sunt foarte aproape, iar plimbările se desfășoară pe străduțele orașului, astfel :



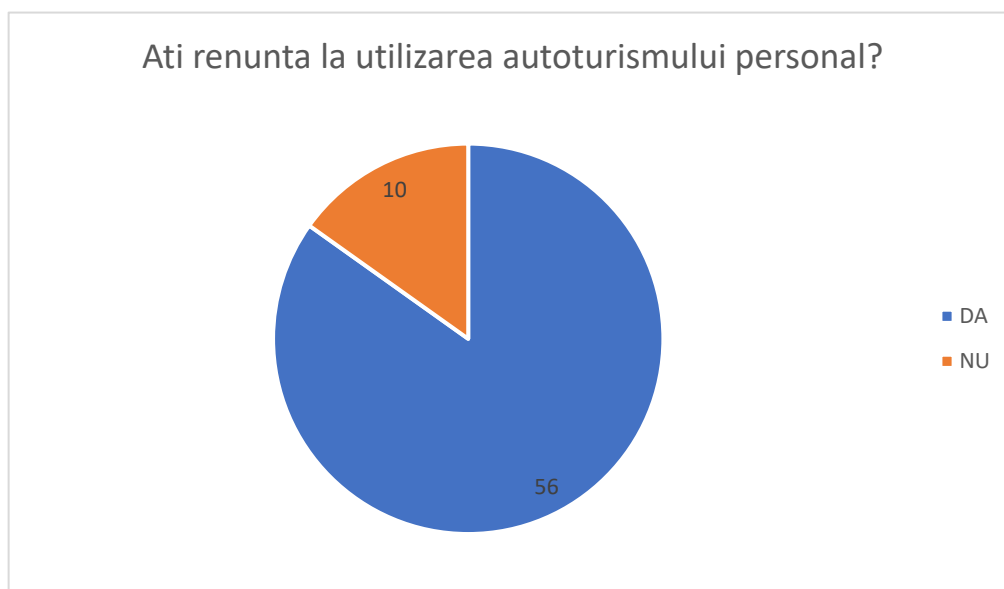
Figură 17 - modul de deplasare la serviciu / scoala-gradinita

La întrebarea “ÎNTR-UN MEDIU IDEAL, ÎN ORAȘUL MIHĂLEȘTI CUM AȚI PREFERA SĂ VĂ DEPLASAȚI?” răspunsul predominant “cu transportul public” a fost oferit de 33% aproximativ 42 respondenți, iar mersul pe jos a fost ales de către 12,6% aproximativ 16 respondenți.



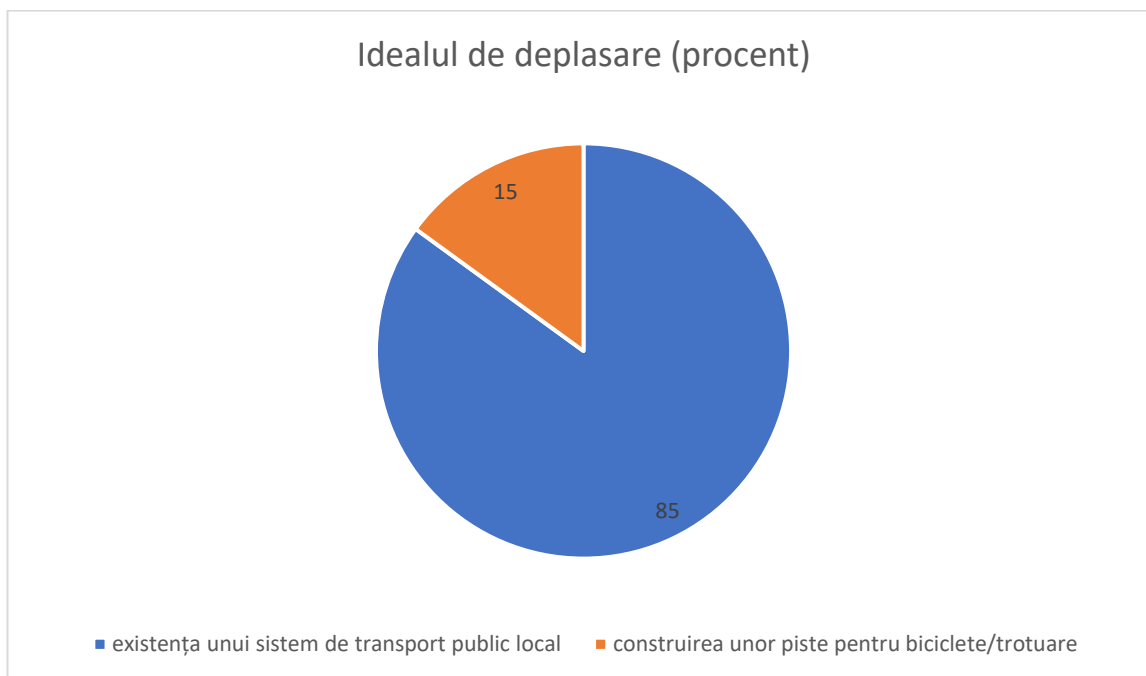
Figură 18 - alegerea modului de deplasare în situația ideală, conform chestionarului realizat

Întrebați ce i-ar determina pe respondenți să renunțe la deplasarea cu autoturismul personal, mai mult de 84% dintre respondenți au răspuns pozitiv.



Figură 19 – situația disponibilității de a renunța la utilizarea autoturismului personal

Răspunsul referitor la ceea ce i-ar determina pe locuitorii orașului să renunțe la autoturismul personal sunt împărțite între existența unui sistem de transport public local – în proporție de 85% și construirea unor piste pentru biciclete/trotuare – 15%.



Figură 20 – motivele pentru care locuitorii ar renunța la deplasarea cu autovehiculul propriu

2.5.1 INFRASTRUCTURA VELO ȘI SISTEME DE ÎNCHIRIERE BICICLETE

Conform răspunsurilor primite de la respondenți, un număr foarte restrâns utilizează bicicleta și dețin o bicicletă, situație determinată de două aspecte specifice localității: suprafața relativ restrânsă și distanțele mici și inexistența pistelor pentru biciclete. Din aceleași considerente, locuitorii se deplasează pe jos în proporție de 25%. De asemenea, disponibilitatea de a renunța la utilizarea autoturismului personal a 84% dintre respondenți este încurajatoare pentru dezvoltarea unui oraș mai curat.

Pentru România, conform standardului în vigoare – STAS 10144/2-91, lățimea unei benzi dedicate deplasării cu bicicleta este de 1, 0 m pe sens, demarcată, de regulă, cu o culoare galbenă, aplicată termic. Până în prezent s-a preferat amenajarea pistelor pe trotuare, dar practica unor țări cu experiență în proiectarea căilor de circulație pentru biciclete arată că amenajarea acestora este de preferat a se realiza și pe partea carosabilă.

Orașul Mihăilești nu deține piste de biciclete, bicicliștii utilizând partea carosabilă, alături de vehicule, pe toată lungimea străzilor orașului.

În oraș nu există stații de închiriere a bicicletelor, ride-sharing sau bike-renting, precum nici spații amenajate pentru parcare a acestora.

2.5.2 DEPLASĂRILE PIETONALE

Mersul pe jos este forma fundamentală a mobilității. Este ieftin, fără emisii, folosește puterea omenească, nu combustibilii fosili, oferă beneficii importante pentru sănătate, este la fel de accesibil pentru toți indiferent de venituri, iar pentru mulți cetățeni este o sursă de mare plăcere.

Ameliorarea calității spațiilor pietonale este una din strategiile ce atinge mobilitatea durabilă. Există două categorii de facilități pentru pietoni: întrerupte (de treceri pentru pietoni) și neîntrerupte (alei).

Aceasta din urmă pot fi clasificate ca atare: holuri, alei, curți, trotuare, drumuri publice și trasee, străzi pietonale și piețe.

Următoarele principii de proiectare reprezintă un set de idealuri, care ar trebui să fie încorporat în fiecare îmbunătățire pietonală. Ele sunt ordonate aproximativ în ceea ce privește importanța relativă:

- Mediul pietonilor ar trebui să fie unul sigur. Trotuarele, aleile de trecere trebuie să fie proiectate și construite pentru a fi libere de pericole și pentru a minimiza conflictele cu factorii externi, cum ar fi zgomotul, traficul de vehicule și proeminențele elementelor arhitecturale;
- Rețeaua pietonilor ar trebui să fie accesibilă tuturor. Trotuarele, aleile și trecerile ar trebui să asigure mobilitatea tuturor utilizatorilor prin satisfacerea nevoilor tuturor persoanelor indiferent de vârstă sau abilitate;
- Rețeaua pietonilor ar trebui să se conecteze la locurile de interes. Rețeaua pietonală ar trebui să ofere rute directe și conexiuni convenabile între destinații, inclusiv între case, școli, zone comerciale, servicii publice, oportunități și tranzitul de recreere;
- Mediul spațiului pietonal ar trebui să fie ușor de utilizat. Trotuarele , rutele trebuie să fie proiectate astfel încât oamenii să poată găsi cu ușurință o cale directă către o destinație întârzierile fiind reduse la minimum;
- Mediul spațiului pietonal ar trebui să ofere spații atractive. Designul bun ar trebui să consolideze aspectul și calitatea mediului pietonal. Mediul pietonal include spații deschise, cum ar fi piețe, grădini , scuaruri precum și fațadele construcțiilor care dau forma spațiului pietonal;
- Dotări cum ar fi mobilier stradal, bannere, arta stradală, plantații de aliniament și vegetație și pavajul special, împreună cu elemente istorice și culturale de referință, ar trebui să promoveze un sentiment de spațiu consolidat;
- Spațiul pietonal ar trebui folosit pentru mai multe activități. Pietonalul ar trebui să fie un loc unde activitățile publice sunt încurajate. Activități comerciale, cum ar fi terase, locuri de întâlnire pot fi permise atunci când nu interferează cu siguranța și accesibilitatea;
- Îmbunătățirile pietonalului ar trebui să fie profitabil economic. Îmbunătățirile pietonale ar trebui să fie concepute pentru a atinge beneficii maxime pentru costul investițiilor, inclusiv costul inițial și costurile de întreținere, precum și reducerea dependenței pentru diferite moduri costisitoare de transport. În cazul în care este posibil, ameliorarea infrastructurii pietonale ar trebui să stimuleze investiții private cum ar fi noi activități economice sau restaurarea/renovarea fondului clădit.

Clasificarea tipurilor de pietonal

Un trotuar tipic este definit de trei zone:

- „Zona construită” – de acces la parterul clădirilor care limitează trotuarul și unde pot fi amplasate terase;
- Centrul trotuarului, numit și culoarul principal de deplasare sau „lățimea efectivă”;
- Zona bordurii – folosită pentru amplasarea dotărilor sau a elementelor de mobilier

De exemplu pentru un trotuar de 3.00 m, culoarul de deplasare ar trebui să aibă minim 1.80 m. Așa cum pentru determinarea capacității părții carosabile există un raport între viteza de deplasare – volumul de trafic – dimensionare (lățime benzi, raze de curbă, etc.) numit și nivel de deservire a traficului, similar, pentru trotuare se definește o capacitate pe baza raportului dintre nr. de pietoni pe mp/pe o perioadă de timp dată – viteza și direcția lor de deplasare – lățimea trotuarului, numit și nivel de deservire pietonal. Se definesc astfel diferite nivele de deservire pietonală de la: mișcare complet liberă, neinconfortabilă (trotuar lejer), până la mișcare complet obstrucționată (congestie totală) – trotuar impracticabil/inaccesibil.

Identificarea nivelului de deservire pietonală este un element de bază în determinarea numărului și tipului de dotări pietonale/elemente mobilier care pot fi amplasate confortabil în spațiul trotuarului.

Cele patru principii care stau la baza proiectării unor spații pietonale adecvate și atractive sunt:

- Spațiile pietonale trebuie să fie sigure și să ofere sentimentul de siguranță;
- Străzi accesibile pentru a sprijini toate tipurile de pietoni.
- Rute pietonale directe pentru a satisface dorința de trasee liniare și de a promova mai mult mersul pe jos.
- Străzi atractive și spații pentru a face mersul pe jos o experiență plăcută.

Standarde de proiectare a trotuarelor

✓Lățime:

- 2 metri - minim preferat pentru două scaune cu roțile pentru a trece unul pe lângă altul;
- 1,5 metri - minim acceptabil pentru un utilizator de scaun cu roțile și un pieton - pentru a trece unul pe lângă altul;
- 1 metru - minim absolut, în cazul în care fluxul de pietoni este scăzut și spațiu este grav constrâns sau un obstacol prezent.

✓Suprafață

- 2-5 mm - lățimea recomandată între dalele de trotuar pentru a reduce pericolul călătoriei;
- 6-10 mm - lățimea recomandată între plăcile trotuarului cu mortar compactat;
- 13 mm - recomandare maximă a deschiderii (capace și grătare).

✓Borduri

- 125 mm - marginea de bordură standard - 140 mm la stațiile de autobuz;
- 50 mm - minim de rebord recomandată pietonilor cu deficiențe de vedere;
- 25 mm – minim de margine pentru suprafețe de nivel pentru a delimita spațiul;
- bordură de picătură nu mai mare de 6 mm - de la partea carosabilă la trecerea desemnată la canalul de evacuare a apei.

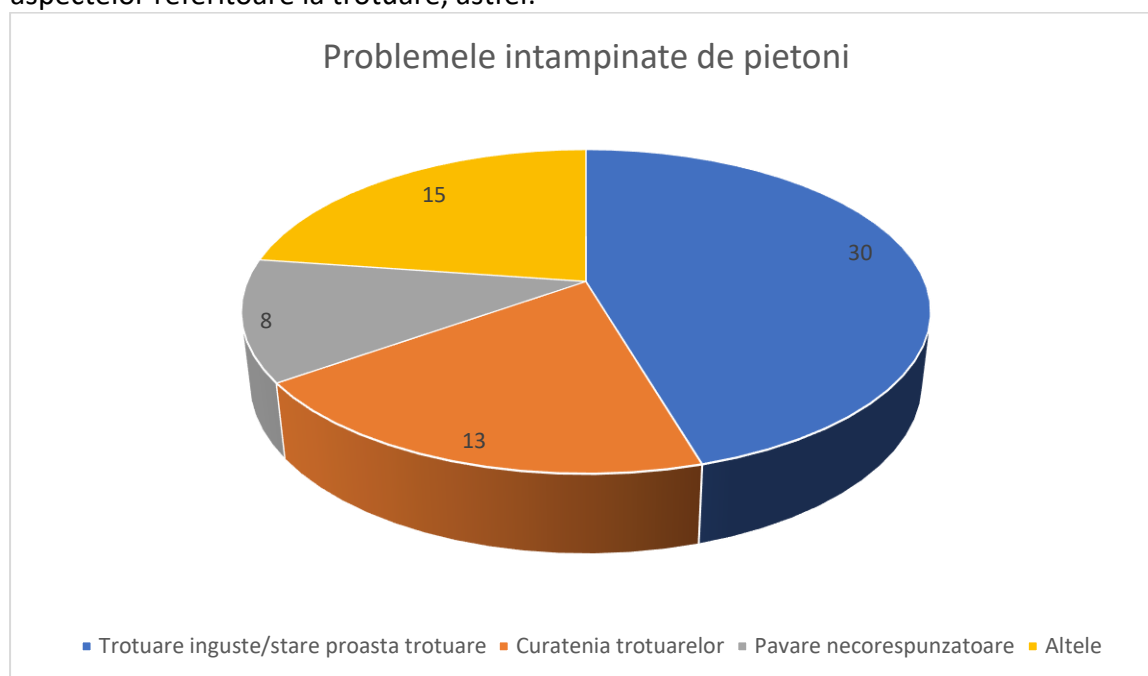


Figură 21 – Exemple de trotuare degradate sau absente



Figură 22 - exemple trotuare în stare satisfăcătoare sau ocupate de stații pentru transportul public

La nivelul orașului Mihăilești, trotuarele sunt organizate, în general, în zona centrală, cea mai mare parte a străzilor nefiind mărginite de spații amenajate pentru deplasarea pietonilor. Chiar și în zonele ce mărginesc DN6 și DJ412A, trotuarele sunt, în mare parte, înguste, neuniforme, cu suprafața deteriorată și întrerupte de vehicule parcate sau lăsate pe termen lung pe suprafața acestora. Cu excepția centrului orașului, unde trotuarele sunt mai late și sunt mărginite de locuri de parcare marcate, pe restul străzilor orașului și satelor componente, acestea sunt foarte înguste sau lipsesc. Cetățenii orașului s-au exprimat foarte clar asupra aspectelor referitoare la trotuare, astfel:



Un procent de 44% dintre locuitorii intervievați și-au exprimat nemulțumirea referitoare la dimensiunile și starea tehnică a trotuarelor, 20% referitor la curățenia și 12% referitor la pavajul acestora.

2.5.3 DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ

În zona centrală coborârile și urcările de pe/pe trotuare sunt realizate cu o denivelare ce permite deplasarea persoanelor în cărucioare cu roțile sau părinților cu copii în cărucioare. Pavajul tactil care ajută persoanele cu deficiențe de vedere la identificarea zonelor pentru traversarea străzilor nu există. În multe situații nu există trotuare sau există o diferență de nivel între trotuar și trecerea pietonală, ceea ce conduce la dificultăți în deplasarea persoanelor cu dizabilități, a celor care se deplasează cu ajutorul cărucioarelor cu roțile, dar și a celor care împing cărucioare cu copii. Astfel, nu este asigurată continuitatea deplasării persoanelor cu dizabilități, acestea întâmpinând probleme, în special, la traversarea străzilor, dar și, în multe cazuri, la deplasarea pe trotuare sau pe străzile secundare, ocupate cu diferite obstacole (de regulă autoturisme parcate neregulamentar, dar nu numai). De asemenea,

starea necorespunzătoare a trotuarelor (în unele cazuri) sau absența acestora face ca deplasarea persoanelor aflate în cărucioare să fie dificilă.

Evaluare moduri alternative de transport:

-  nu există o rețea de piste pentru bicicliști;
-  nu există centre pentru închirierea bicicletelor și spații de parcare amenajate pentru acestea (cu unele excepții reprezentate de anumite instituții, piețe sau zonă centrală);
-  lipsă de trotuare amenajate sau în stare necorespunzătoare în mare parte din oraș și satele componente;
-  lipsa pavajului tactil care ajută persoanele cu deficiențe de vedere la identificarea zonelor pentru traversarea străzilor. În multe situații există o diferență de nivel între trotuar și trecerea pietonală, ceea ce conduce la dificultăți în deplasarea persoanelor cu dizabilități.

2.6. MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, STRUCTURI DE MANAGEMENT EXISTENTE LA NIVELUL AUTORITĂȚII PLANIFICATOARE)

La nivelul orașului Mihăilești nu sunt implementate sisteme care să asigure soluții/funcții minimale ale parcărilor precum:

- Gradul de ocupare – soluția să calculeze și să arate în timp real gradul de ocupare;
- Capacitatea și numărul de autovehicule pentru întreaga locație;
- Contorizarea numărului de autovehicule parcate în zone unde parcare este interzisă sau unde este depășit numărul alocat de locuri de parcare;
- Integrare cu echipamente hardware cum ar fi semafoare/tabele electronice pentru redirectionarea către alte locații etc.

În prezent, în orașul Mihăilești sunt 400 de locuri de parcare în zona centrală, de-a lungul străzii principale, pentru care nu se plătește taxă.

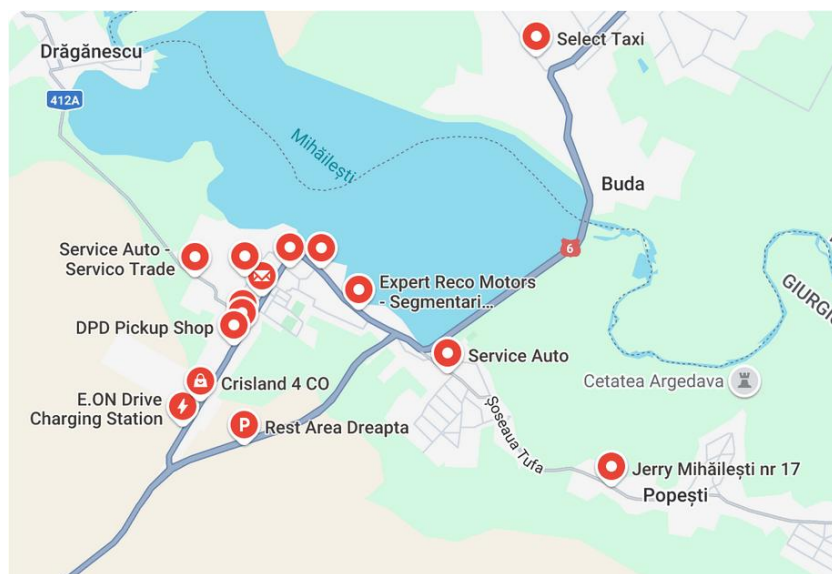
Orașul nu dispune de sisteme inteligente de transport.

La nivelul orașului Mihăilești nu există nicio intersecție semaforizată.

La nivelul orașului Mihăilești nu există o structură dedicată managementului traficului.

2.7. IDENTIFICAREA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE (ZONE CENTRALE PROTEJATE, ZONE LOGISTICE, POLI OCAZIONALI DE ATRACȚIE/GENERARE DE TRAFIC, ZONE INTERMODALE - GĂRI, AEROGĂRI ETC.)

Zona administrativă a orașului este situată în centrul acestuia, însă cele trei sate care aparțin acestuia sunt la distanțe relativ mari de centru.



Figură 23 – harta zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Din imaginea de mai sus reiese ca majoritatea afacerilor ce sunt înregistrate în orașul Mihăilești au sediul în zona centrală, de-a lungul străzii principale.

3. MODELUL DE TRANSPORT (OBLIGATORIU PENTRU LOCALITĂȚILE DE RANG 0 ȘI I)

3.1. PREZENTARE GENERALĂ ȘI DEFINIREA DOMENIULUI

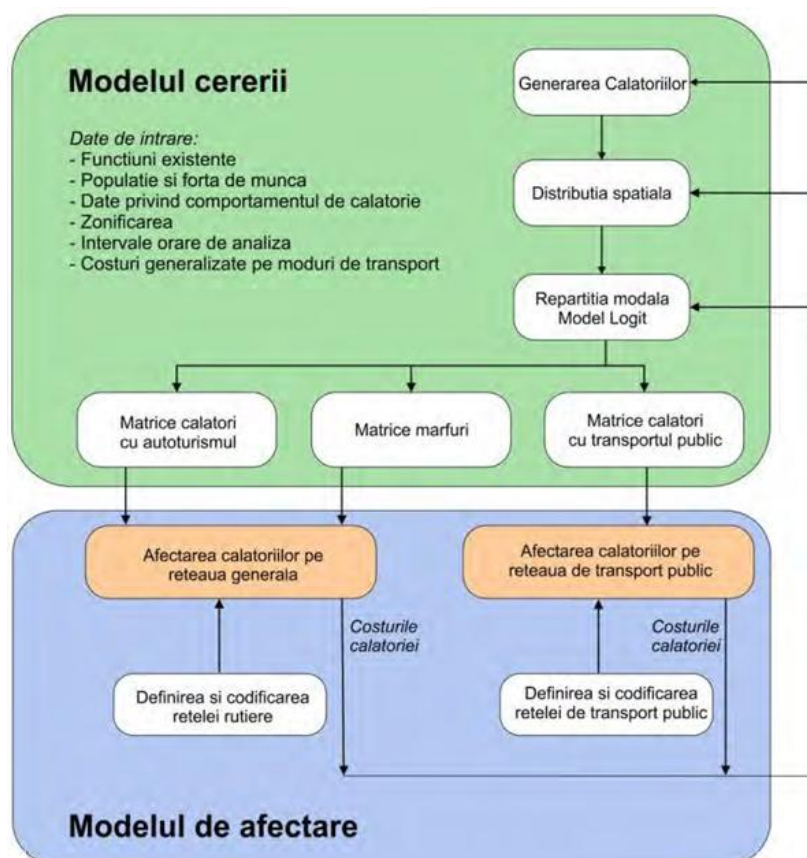
Planul integrat de mobilitate urbană se va baza pe Modelul de Transport și va cuprinde prioritizarea măsurilor aferente optimizării sistemului de transport urban. Modelul de Transport a fost dezvoltat pe baza analizelor situației existente cu privire la tiparele de călătorie existente și va fi utilizat atât la evaluarea proiectelor individuale propuse, cât și la evaluarea întregului plan general de mobilitate.

Structura modelului de macrosimulare

În vederea evaluării planului de asigurare a mobilității urbane durabile, după caracterizarea situației existente, este necesară dezvoltarea unui model de transport. Cu ajutorul modelului de transport se vor putea face propuneri pentru:

- ✚ măsuri și proiecte singulare;
- ✚ evaluarea la nivel integrat a măsurilor și proiectelor propuse pentru asigurarea mobilității urbane durabile.

Modelul de transport include o rețea multimodală pentru transportul public și privat. Modelul a fost implementat cu ajutorul software-ului de planificare a transportului, PTV VISUM.



Figură 24 - Structura modelului de Transport

Modelul de transport este realizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană al orașului Mihăilești cu scopul de reflecta cât mai real situația traficului în momentul realizării studiului. Modelul de transport realizat trebuie să permită evaluarea impactului asupra traficului în cadrul scenariilor propuse. De asemenea, în modelare sunt integrate fluxurile de vehicule externe provenite din

UAT-urile limitrofe ce au ca punct de destinație Mihăilești sau doar tranzitează, utilizând rețeaua rutieră aferentă acestuia.

Modelul de transport este dezvoltat pe următoare structură:

- Zonificarea – zonele în care a fost împărțit UAT-ul au derivat din structura zonală a orașului Mihăilești conform PUG, adaptate nevoilor de modelare a traficului;
- Rețeaua de transport - construită pentru infrastructura rutieră a orașului Mihăilești, conectată la rețeaua națională de transport;
- Moduri de transport;
- Modelarea și identificarea matricelor O-D pentru fiecare mod de transport în parte;
- Alocarea pe itinerarii;
- Calibrarea și validarea modelului - pentru fiecare etapă în parte a modelului de transport utilizând datele culese în orașul Mihăilești.

Pentru modelarea interacțiunii dintre activitățile mediului economic, social și transporturilor sunt conceptualizate, pe de o parte, activitățile de utilizare a terenului și, pe de altă parte, sistemul de transport, ca „obiecte” (=subsisteme) ale unui sistem (UT-T (utilizarea terenului - transport)).

Cele mai multe din experiențele de pretutindeni demonstrează că valoarea traficului este determinată de nivelul activităților de utilizare a terenului și de performanțele sistemului de transport.

Analiza de sistem oferă un cadru convenabil pentru planificarea, proiectarea și conducerea sistemelor tehnice mari. Unul dintre primele obiective ale planificării oricărui sistem de transport și a soluțiilor de amenajare a terenului este acela de a oferi siguranța că există un echilibru eficient între activitatea de utilizare a terenului și capacitățile de transport.

Dezvoltarea modelului în patru etape

Modelarea traficului la nivel macroscopic a avut la bază modelul standard în patru etape, calibrat și validat la standardele internaționale acceptate. Un model (funcție) de cerere poate fi definit ca o relație matematică care constă din asocierea datelor sistemului de activități economico-sociale și cele ale ofertei de transport, unei dimensiuni medii a cererii, descrisă de cele mai relevante caracteristici, într-o perioadă determinată de timp.

Formal se poate scrie:

$$d_{od}(C_1, C_2, \dots) = f(UT, T)$$

unde fluxul mediu de deplasări între zona o și d, d_{od} , având caracteristicile $C_1, C_2, \dots$, este exprimat ca o funcție de vectorul UT al variabilelor sociale și economice (cum este exemplul numărul de familii rezidente sau numărul de locuri de muncă din diferite sectoare ale unei zone de studiu) și de vectorul T al variabilelor ofertei de transport (de exemplu, durate de transport, costuri monetare, distanțe de parcurs etc. sau costuri generalizate).

Conform „Modelele de cerere sunt reprezentări schematice și simplificate ale unei realități complexe cu scopul unor cuantificări, reprezentări realizate prin intermediul unei relații între variabilele relevante ale fenomenului.”

Fiecare transport este rezultatul unei serii de alegeri realizate de călător.

Alegerile care determină cererea de transport, cu specificitățile sale, sunt multiple. În cazul utilizatorului individual, 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 când este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, această alegere va conține și etapa opțiunii pentru un anumit mod de transport.

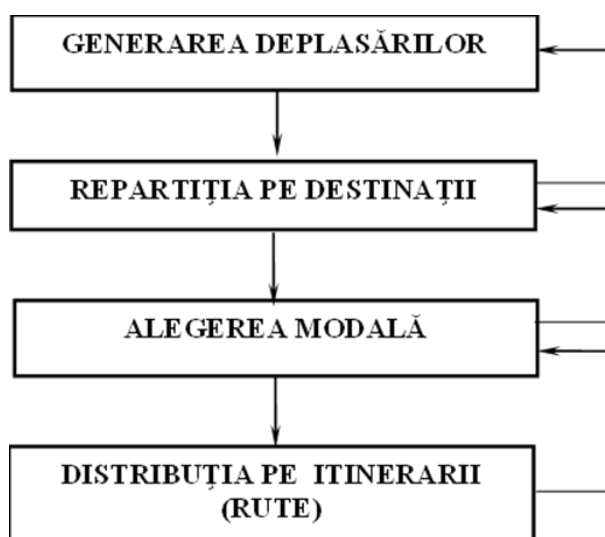
Modelele de cerere formalizează alegerile utilizatorului referitoare la: decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop, (s), destinația deplasării, (d), modul de transport folosit, (m) și itinerariul străbătut, (k), într-un interval de timp de referință predeterminat, (h).

Deși alegerile amintite sunt interdependente, ele având loc simultan, din considerații de tratare analitică și statistică se adoptă separarea funcției de cerere globală în submodele interconectate, fiecare model referindu-se la un anumit nivel de alegere.

Secvența de submodele cea mai utilizată este următoarea:

$$d_{sodmkh} = d_{soh} [UT, T] \cdot P_{soh} (d) [UT, T] \cdot P_{sodh} (m) [UT, T] \cdot P_{sodmh} (k) [UT, T]$$

În această secvență se poate utiliza o notație simplificată care presupune ca implicate argumentele [UT, T] dar și h , intervalul de timp referință. În relația aceasta, cererea este exprimată ca produsul dintre numărul de deplasări generat pentru un anumit scop s, în zona de origine o, în perioada considerată - și probabilitățile de alegere: a unei anumite destinații d, pentru motivul considerat, , a unui anumit mod de transport, m pentru a atinge destinația d și scopul , a itinerariului k relativ la modul m, pentru destinația d și scopul . Modelul cu această structură este cunoscut sub denumirea de “modelul în patru etape”.



Figură 25 - Structura modelului de cerere „în patru etape”

Modelul de transport este un model de macrosimulare în patru etape, calibrat și validat la standardele internaționale acceptate. Figura 25 prezintă succesiunea etapelor de construcție a modelului de transport.

Primele două etape ale determinării cererii de transport mai sunt considerate și modele de interacțiune între sistemul de activități și sistemul de transport și prezintă un nivel ridicat de agregare a variabilelor economice utilizate în modelare.

Generarea deplasărilor – determinarea cererii globale

Modelul de cerere globală sau de generare furnizează numărul mediu de deplasări efectuate din zona generică, O , pentru un motiv, s , în intervalul de referință dat.

Uneori scopul deplasării este individualizat la un unic motiv, de exemplu “la locul de muncă”, “la cumpărături” ...etc.

În categoria modelelor de determinare a cererii globale de transport se găsesc modelele matematice cu ajutorul cărora se determină numărul total de deplasări generate de fiecare zonă indiferent de destinație, itinerariu sau mod.

Cererea generată depinde de caracteristicile economice și sociale ale spațiului analizat și de caracteristicile rețelei. În plus, cererea generată depinde de intervalul orar din zi și de scopurile deplasării.

Repartiția pe destinații

Această etapă sunt concentrate multe studii pentru modelul în migrație alternantă. În această etapă, numărul de deplasări generate în fiecare zonă în parte este repartizat destinațiilor potențiale din aria de analiză și din afara ei.

Atractivitatea unei zone este data de măsurători asupra intensității activităților din fiecare zonă în parte. Există trei tipuri de zone:

- Zonele rezidențiale (care au locuințe) sunt cele care generează călătorii
- Zonele industriale sunt cele care atrag călătorii;
- Zonele mixte care au și locuințe și alte activități sunt cele care generează și atrag călătorii.

Fluxurile generate de zonele care generează călătorii (rezidențiale și mixte) sunt atrase în mai mare măsură către zonele cu activități care au intensitate mai mare și care se găsesc mai aproape de zona generatoare.

Modelele gravitaționale sunt modelele cele mai utilizate în practică. Originea lor se datorează încercărilor de a formaliza schimburile de bunuri dintre două orașe, pentru care s-a folosit o relație inspirată din legea gravitației universale. Principiul acestor modele constă în a considera fluxul t_{ij} , între două sectoare ale i și j ale unei zone de studiu, proporțional cu populația (sau alt element generator de deplasări - numit în cele ce urmează „generare”) zonei de origine i , g_i și numărul de locuri de muncă (sau alt element care să atragă deplasări - numit mai departe

"atrageră") din sectorul de destinație j , a_j și descrește cu distanța dintre cele două sectoare, d_{ij} .

În general, modelul gravitațional se poate scrie :

$$t_{i,j} = g_i \times a_j \times f(d_{i,j})$$

unde:

g_i reprezintă numărul de călătorii generate de zona i ;

a_j – numărul de călătorii atrase de zona j ;

$f(d_{i,j})$ – funcția dificultăților la deplasare ("rezistență la deplasare" sau "impedanță a deplasării") între zona de origine i și zona de destinație j .

Alocarea modală

Prin intermediul modelelor de alocare modală se obține proporția din totalul deplasărilor care, provenind dintr-o zonă de origine, o , se efectuează către o zonă de destinație, d , pentru un motiv, s , când se utilizează modul de transport, m , $P_{sod}(m)$.

În general se consideră modul de transport și nu mijlocul de transport, astfel că de exemplu, pentru sistemul urban de transport mersul pe jos poate fi considerat ca un mod de deplasare.

Distribuția pe itinerarii

Afectarea cererii pe itinerare reprezintă ultima etapă în modelul de determinare a cererii de transport „în patru etape”. Obiectivele etapei, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relație din „matricea modală O-D” sunt:

- analiza perechilor O-D care solicită un anumit arc;
- evaluarea unor indicatori de utilizare a rețelei modale;
- estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O-D, când cererea are un anumit nivel;
- identificarea celor mai solicitate arce.

Datele de intrare necesare modelului de afectare pe itinerare sunt:

- rețeaua de transport, codificată cu noduri și arce, cu atributele setate pentru fiecare în parte,
- matricea cererii modale O-D, pentru intervalul de timp de referință considerat (ea conține rezultatele celor trei etape anterioare ale determinării cererii de transport),
- principiile de selectare a rutelor, considerate relevante pentru problema în studiu.

Factorii care influențează alegerea rutei sunt, în general, aceiași cu cei care influențează alegerea modului, cu conotații psihologice și sociale mult mai reduse și cu pondere mare a

factorilor care descriu oferta modală a rețelei: durată, distanță, cost monetar, durate de așteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturii asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciu etc. Cea mai utilizată aproximare a factorilor care influențează alegerea rutei este o combinație care ține cont doar de durata de parcurgere a rutei și de costul monetar implicat. În funcție de metoda de constituire a acestui cost generalizat au fost dezvoltate mai multe modele de afectare pe itinerare.

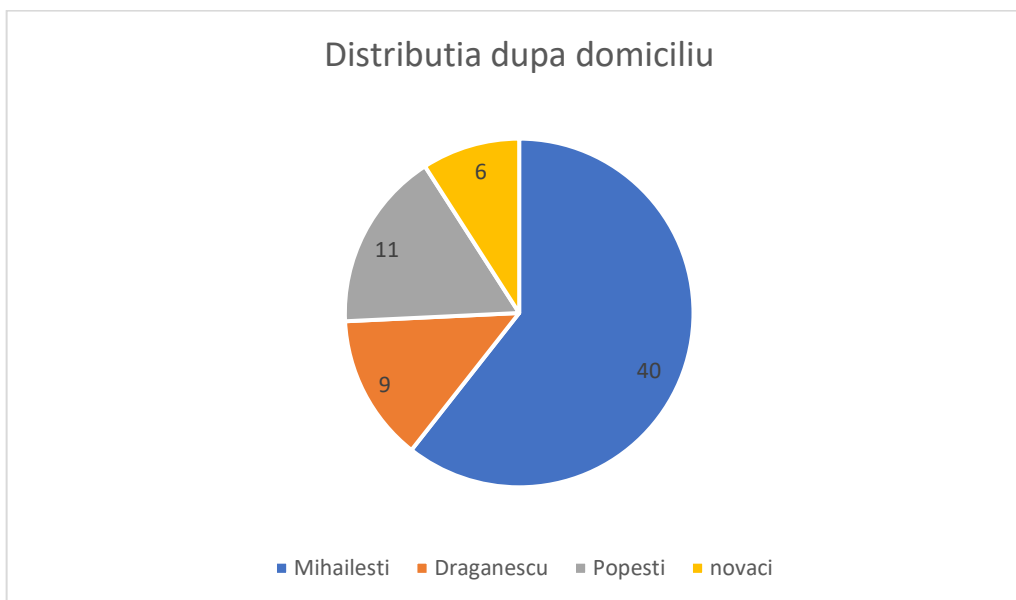
În model au fost distribuiți pe itinerarii separat utilizatorii infrastructurii rutiere cu ajutorul metodei echilibrului cu ponderi 10% pentru fiecare pas în parte. Pentru transportul public alocarea a fost realizată luând în considerare programul de circulație la transportul public.

3.2. COLECTAREA DE DATE

Pentru colectarea datelor necesare elaborării planului de mobilitate urbană durabilă a orașului Mihăilești, s-au realizat „anchete la domiciliu”. Ele ajută la colectarea datelor privind gospodăriile (numărul membrilor, de autovehicule, venitul lunar, informații privind deplasările – zi, scop, origine, destinație, mod de transport etc.). Anchetele la domiciliu furnizează informații legate de caracteristicile gospodăriilor și obiceiurile privind deplasările membrilor acestora. Persoanele intervievate au fost rugate să furnizeze următoarele tipuri de informații:

- Informații generale privind mărimea gospodăriei, incluzând numărul de persoane, autovehicule disponibile, mărimea veniturilor etc.;
- Date caracteristice despre fiecare membru al gospodăriei (vârsta, sexul, ocupația, deținerea unui autovehicul, locul de munca sau de studiu etc.);
- Informații caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei (sunt obținute informații pentru fiecare deplasare ce includ originea, destinația, ora de plecare și de sosire, modul de transport, scopul, etc.).

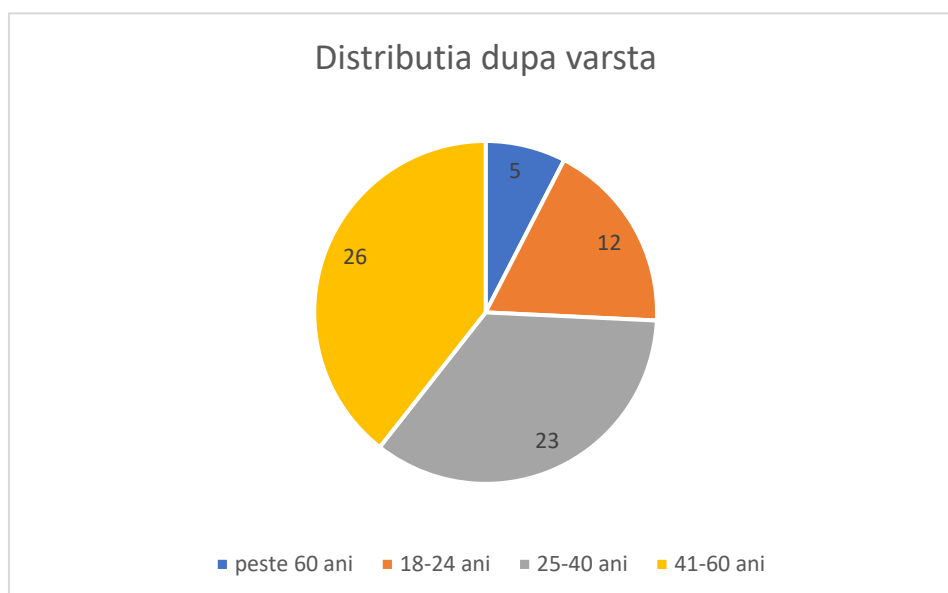
Astfel, anchetele la domiciliu reprezintă o componenta esențială pentru realizarea studiului de mobilitate la nivelul orașului Mihăilești. Chestionarul are patru pagini (Anexa 1) și conține 17 întrebări, fiind intervievate 66 de persoane. Din prelucrarea datelor obținute în această anchetă au rezultat:



Figură 26 – Distribuția respondenților după zona în care locuiesc

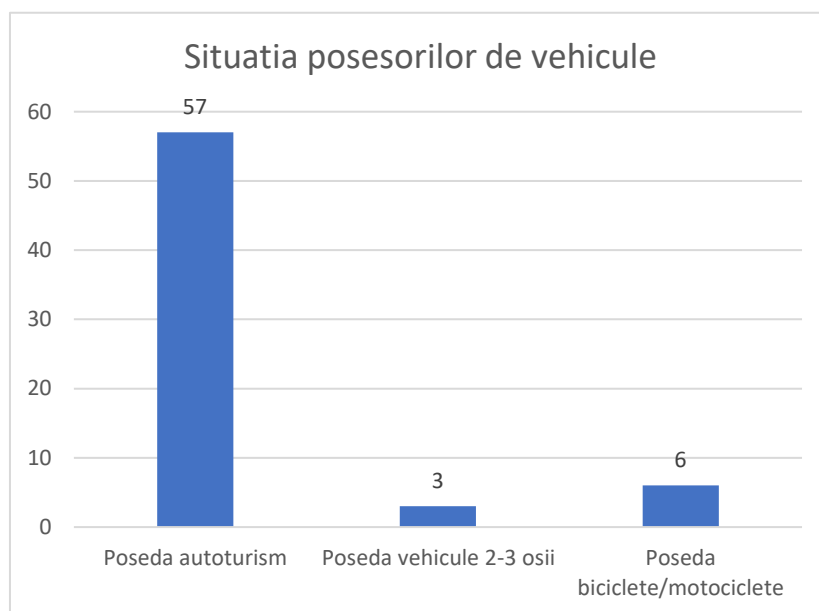
Din totalul de 66 de persoane intervievate, cele mai multe locuiesc în orașul Mihăilești, respectiv 40 de persoane, reprezentând 60,6%, 11 persoane locuiesc în Popești – 16,6%, 9 persoane locuiesc în Drăgănescu – 13,6%, 6 persoane locuiesc în Novaci – 9%.

Distribuția după vârsta persoanelor intervievate se prezintă astfel: 39,39% dintre cei intervievați au între 41 și 60 de ani, 34,84% au între 25 și 40 de ani, 18,18% au între 18 și 24 de ani și 7,95% au peste 60 de ani.



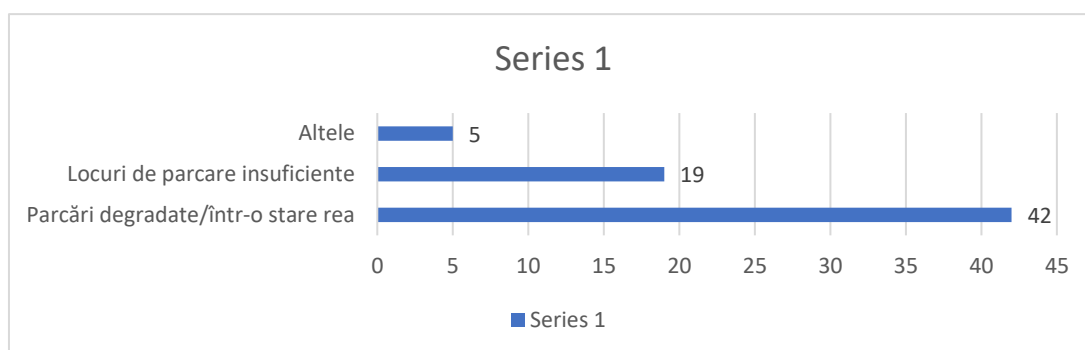
Figură 27 – distribuția după vârstă a persoanelor intervievate

Majoritatea celor intervievați posedă un autoturism – 86,36% și doar 13,63% nu au un autoturism personal.



Figură 28 – Situația posesorilor de vehicule

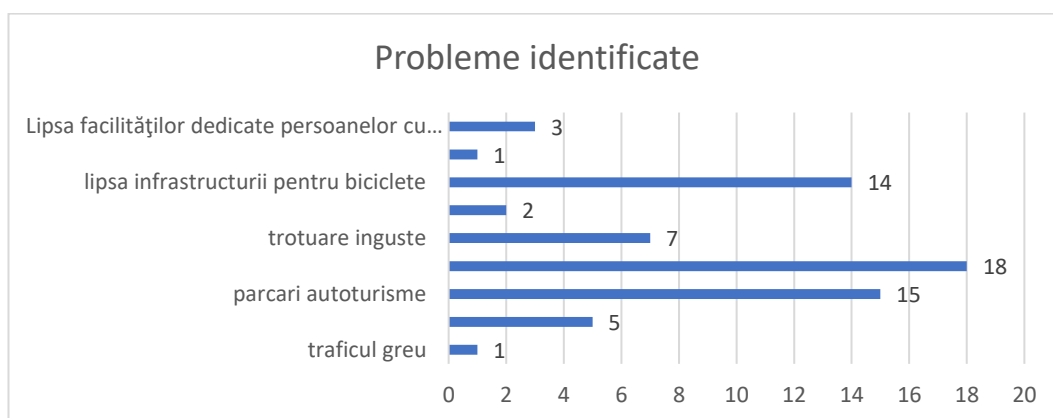
La întrebarea care sunt principalele probleme întâlnite la deplasarea în interiorul orașului am oferit posibilitatea respondenților de a enumera mai multe deficiențe, situația prezentându-se astfel:



Figură 29 – probleme de parcare identificate

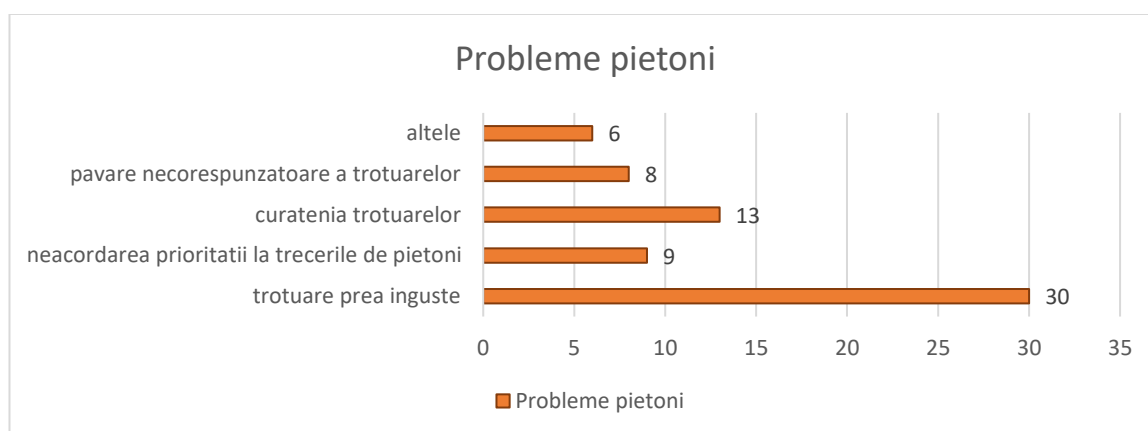
Astfel, cei mai mulți respondenți au punctat starea deficitară a locurilor de parcare (64%), locuri de parcare insuficiente – (28%).

La întrebarea despre problemele identificate în timpul deplasărilor în interiorul orașului, cei mai mulți sunt de părere că cea mai mare problemă este lipsa trotuarelor pe majoritatea străzilor secundare 27%, probleme au fost identificate în ceea ce privește parcările pentru autoturisme – 23%, lipsa infrastructurii pentru biciclete – 21%.



Figură 30 – deficiențe în deplasarea în interiorul orașului

Întrebați despre problemele pe care le întâmpină pietonii în interiorul orașului, răspunsurile au avut în vedere dimensiunile și starea trotuarelor, curățenia și pavajul acestora și prioritatea pietonilor la trecerile de pietoni.



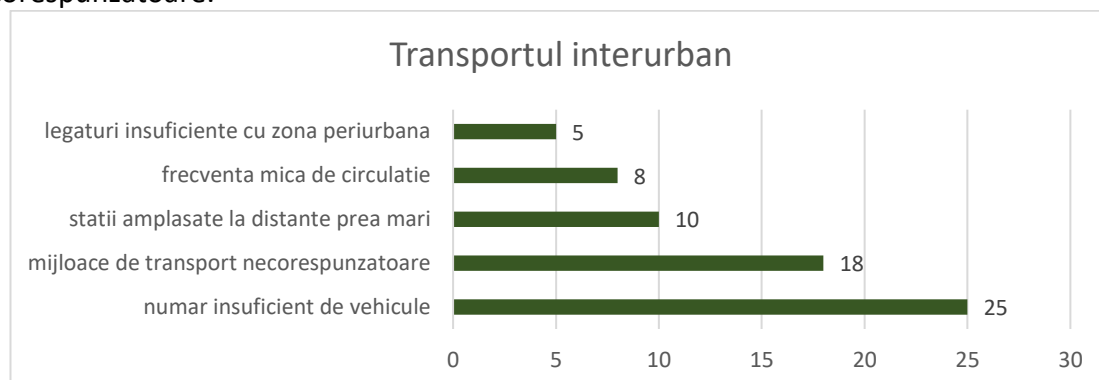
Figură 31 – problemele identificate de pietoni

Referitor la piste de biciclete din oraș, majoritatea respondenților au subliniat lipsa acestora și faptul că cei care doresc să utilizeze acest mijloc de deplasare sunt obligați să utilizeze partea carosabilă, care este frecvent tranzitată de vehicule de mare tonaj, dar și de un număr mare de autovehicule, ceea ce pune în pericol viața bicicliștilor, dar nu numai a lor.

Așa cum am menționat la capitolul 2.3.3., transportul public în interiorul orașului nu este organizat. Autoritățile locale susțin doar transportul elevilor la școlile de pe teritoriul localității, cu microbuze. Primăria Mihălești își dorește organizarea unui transport public ce va realiza legătura orașului cu satele aparținătoare cu vehicule electrice și realizarea unui management al traficului.

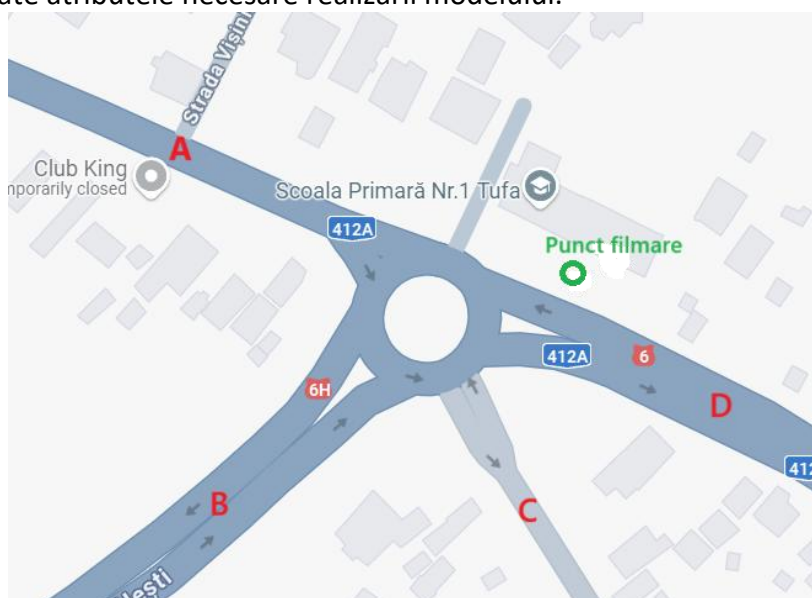
În acest moment prin localitate tranzitează o serie de mijloace de transport zonale sau interjudețene, care au stații pe teritoriul orașului. Referitor la acest aspect, cei intervievați au răspuns că frecvența cu care circulă transportul public interurban este prea mică și legăturile cu zona urbană funcțională este redusă, iar stațiile existente sunt la distanțe prea mari,

amenajate necorespunzător, precum și părerea negativă despre mijloacele de transport necorespunzătoare.



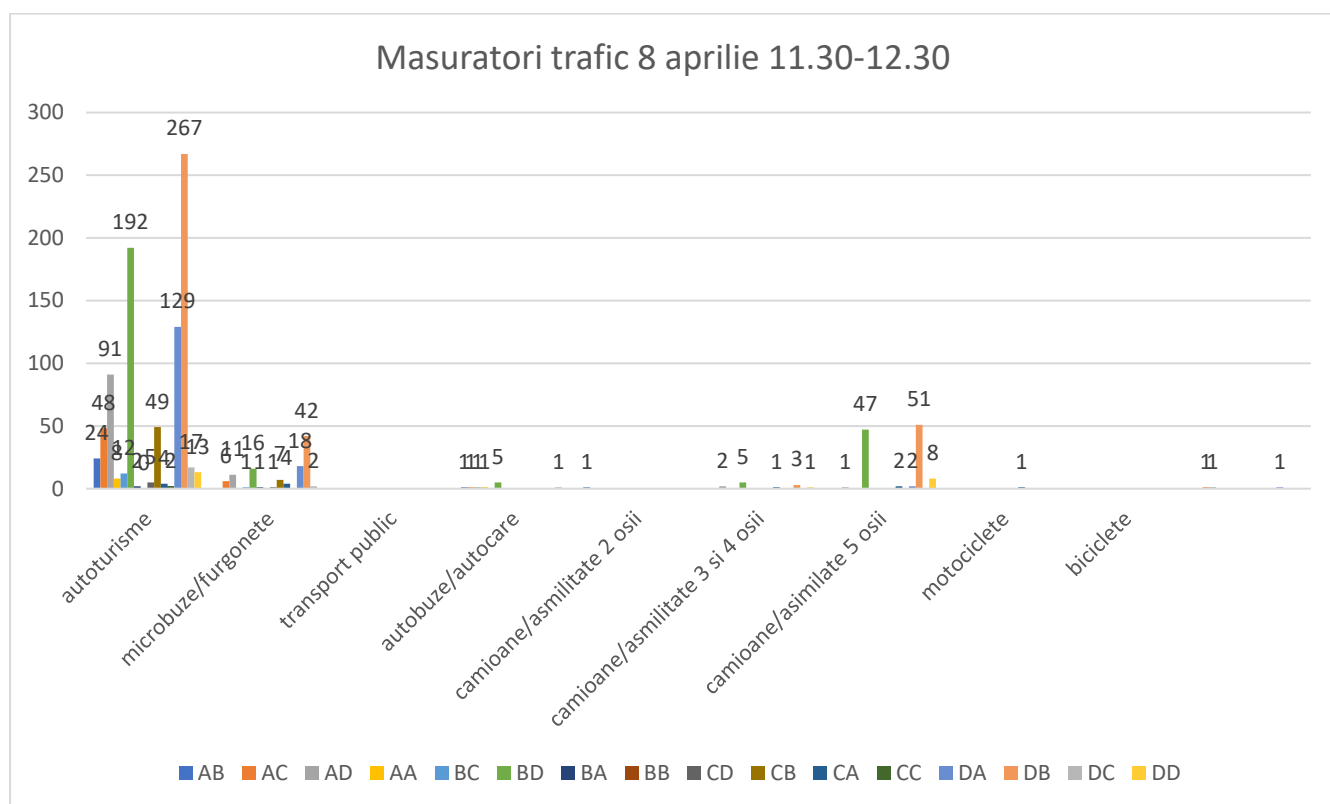
Figură 32- Parerea respondentilor despre transportul public interurban

Pentru realizarea modelului de transport au fost efectuate măsurători ale valorilor de trafic în ziua de 08 aprilie 2025, între orele 11.30 și 12.30 și în data 16 aprilie 2025, între orele 17.30 și 18.30. Măsurătorile de trafic au fost realizate în trei puncte de analiză, astfel încât să fie asigurate toate atributele necesare realizării modelului.



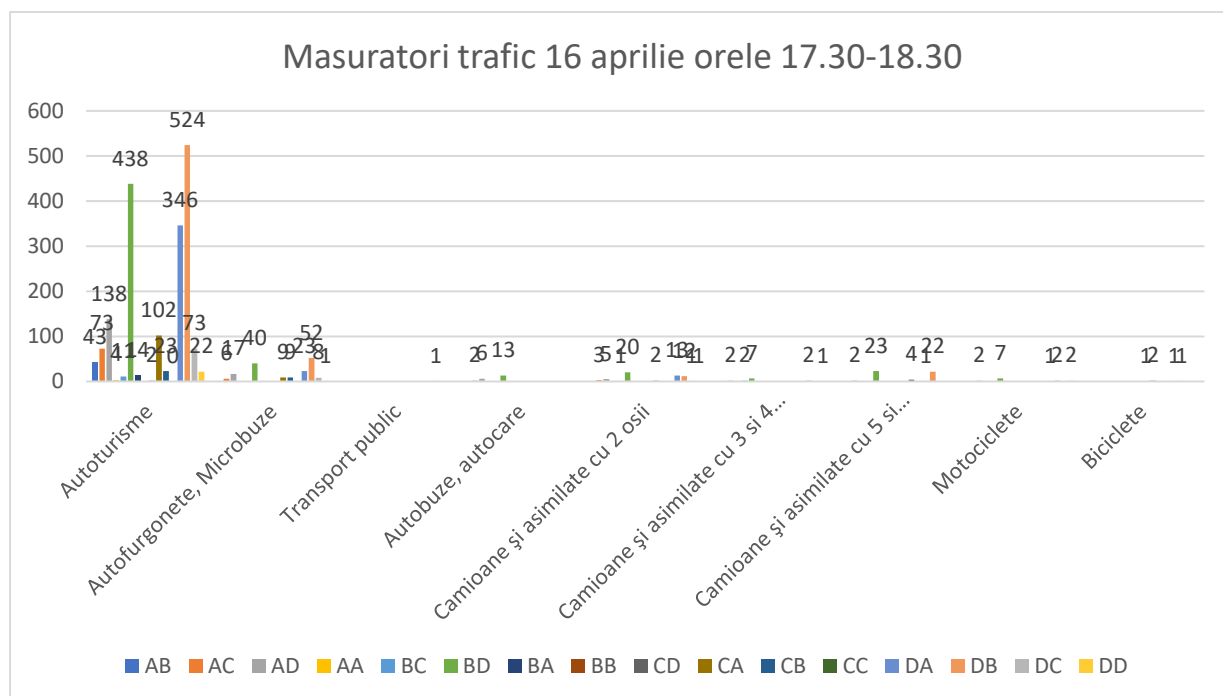
Figură 33 - reprezentarea arterelor rutiere ale intersecției DN6 cu DN6H

La intersecția dintre DN6/Calea București cu DN6H (varianta ocolitoare), valorile de trafic înregistrate în data de 8 aprilie, între orele 11.30 și 12.30 au fost următoarele:



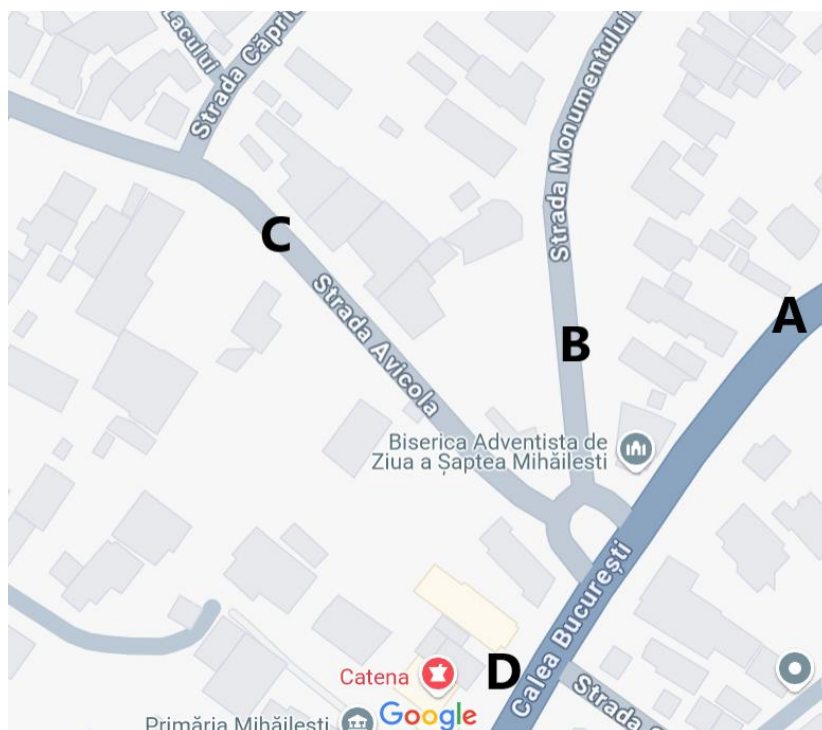
Figură 34 – valorile de trafic măsurate în data de 8 aprilie, între orele 11.30 și 12.30

Valorile de trafic înregistrate în aceeași intersecție, în data de 16 aprilie, între orele 17.30 și 18.30 :



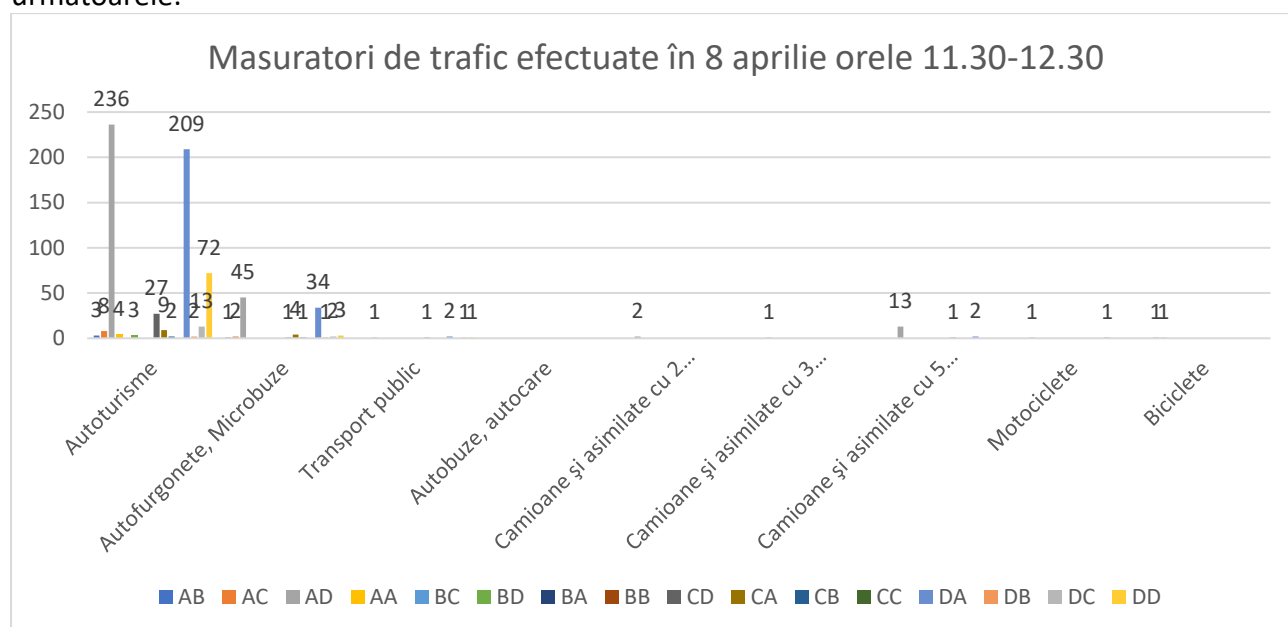
Figură 35 - valorile de trafic măsurate în data de 16 aprilie, între orele 17.30 și 18.30

Următoarea intersecție unde au fost înregistrate valorile traficului în cele două zile, 8 aprilie (11.30-12.30) și 16 aprilie (17.30-18.30) este

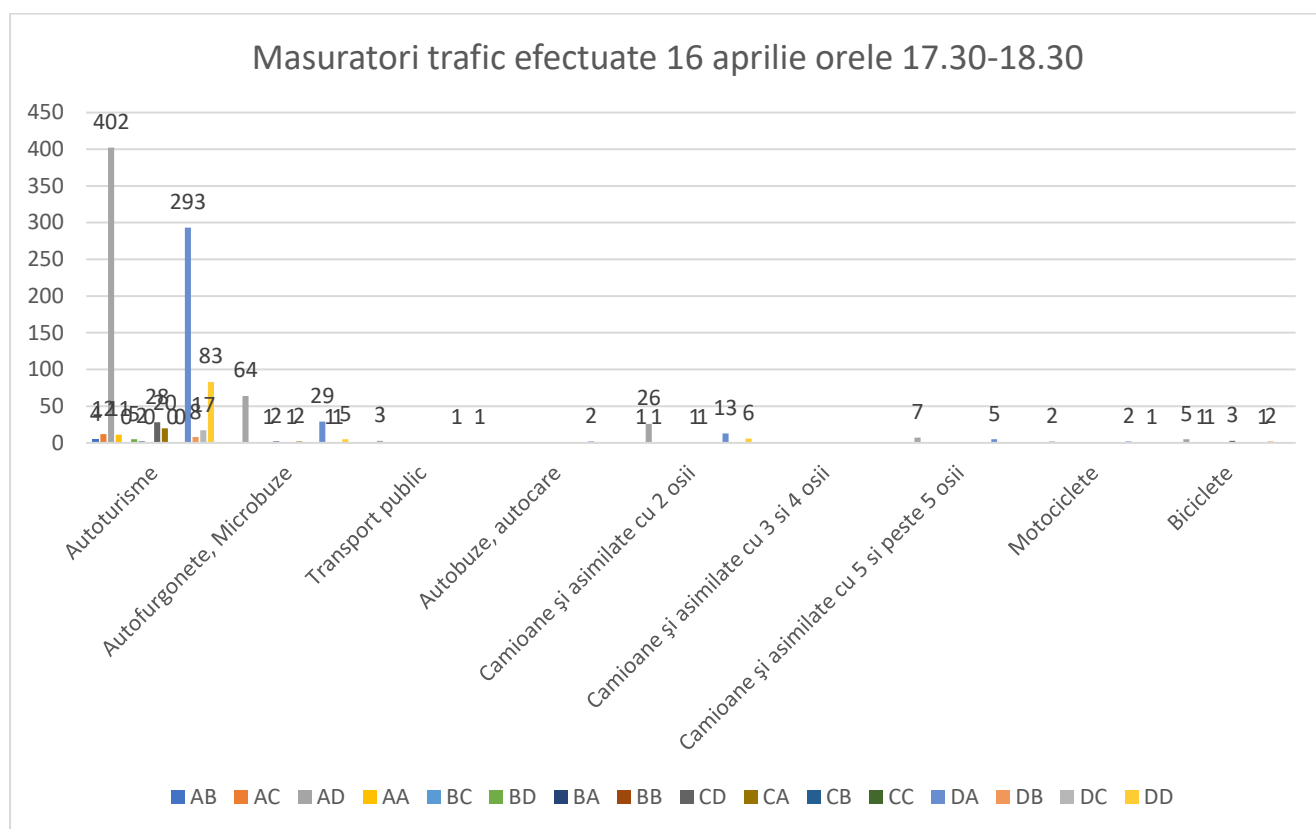


Figură 36 - reprezentarea arterelor intersecției Calea București cu strada Monumentului

Astfel, valorile de trafic înregistrate în data de 8 aprilie, între orele 11.30 și 12.30 sunt următoarele:

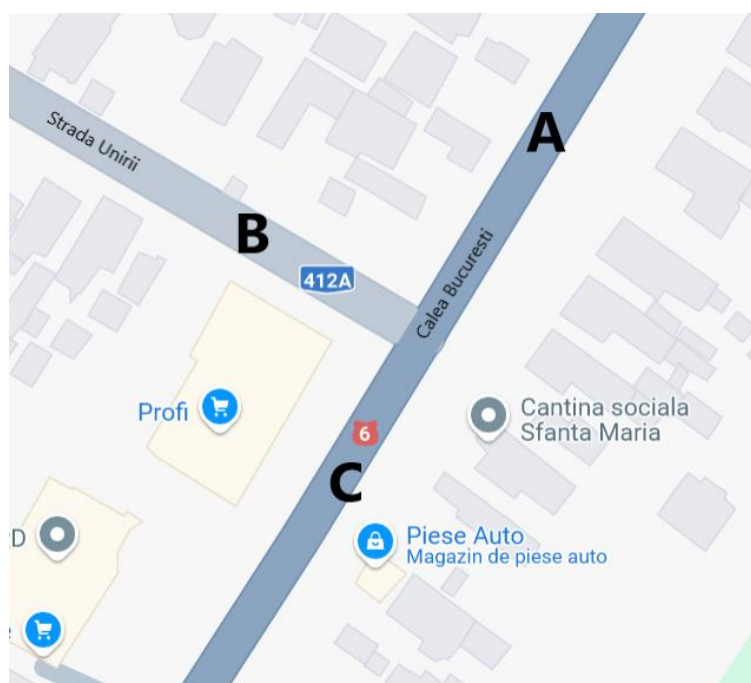


Figură 37 - valorile de trafic măsurate în data de 8 aprilie, între orele 11.30 și 12.30



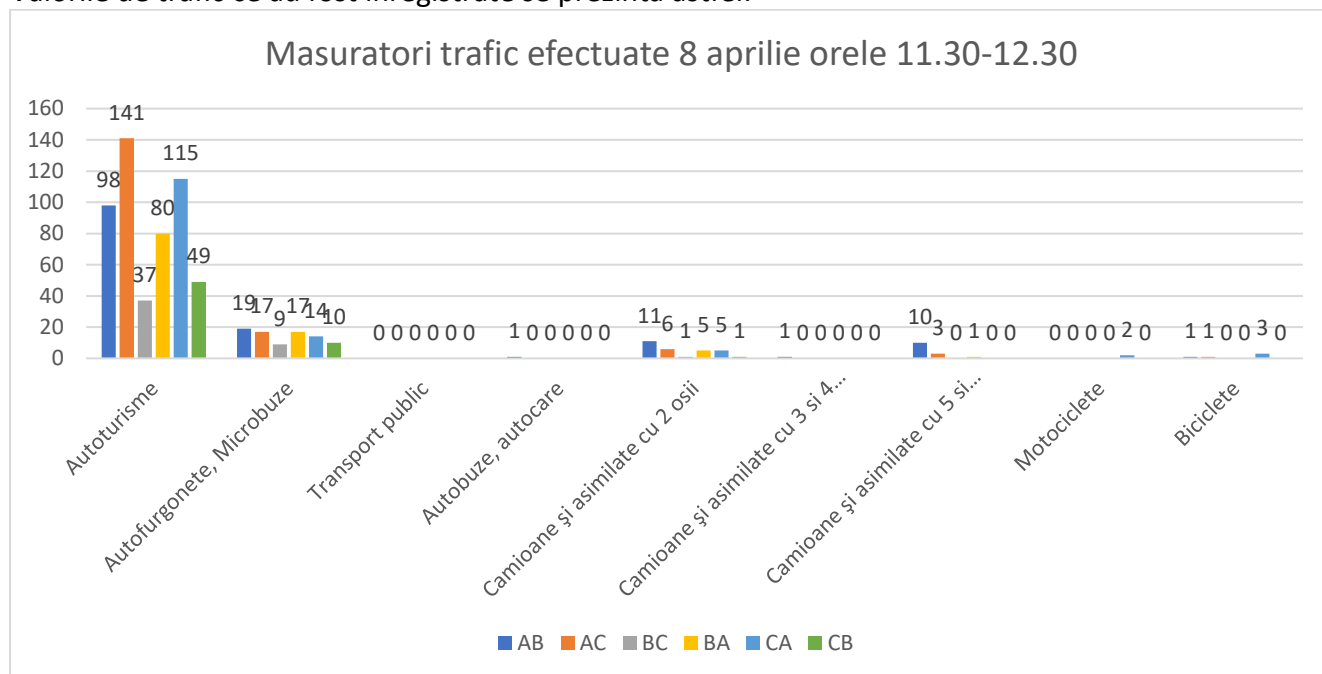
Figură 38 - valorile de trafic măsurate în data de 16 aprilie, între orele 17.30 și 18.30

Cea de-a treia locație unde au fost înregistrate valorile traficului în cele două zile este intersecția dintre Calea București și strada Unirii.

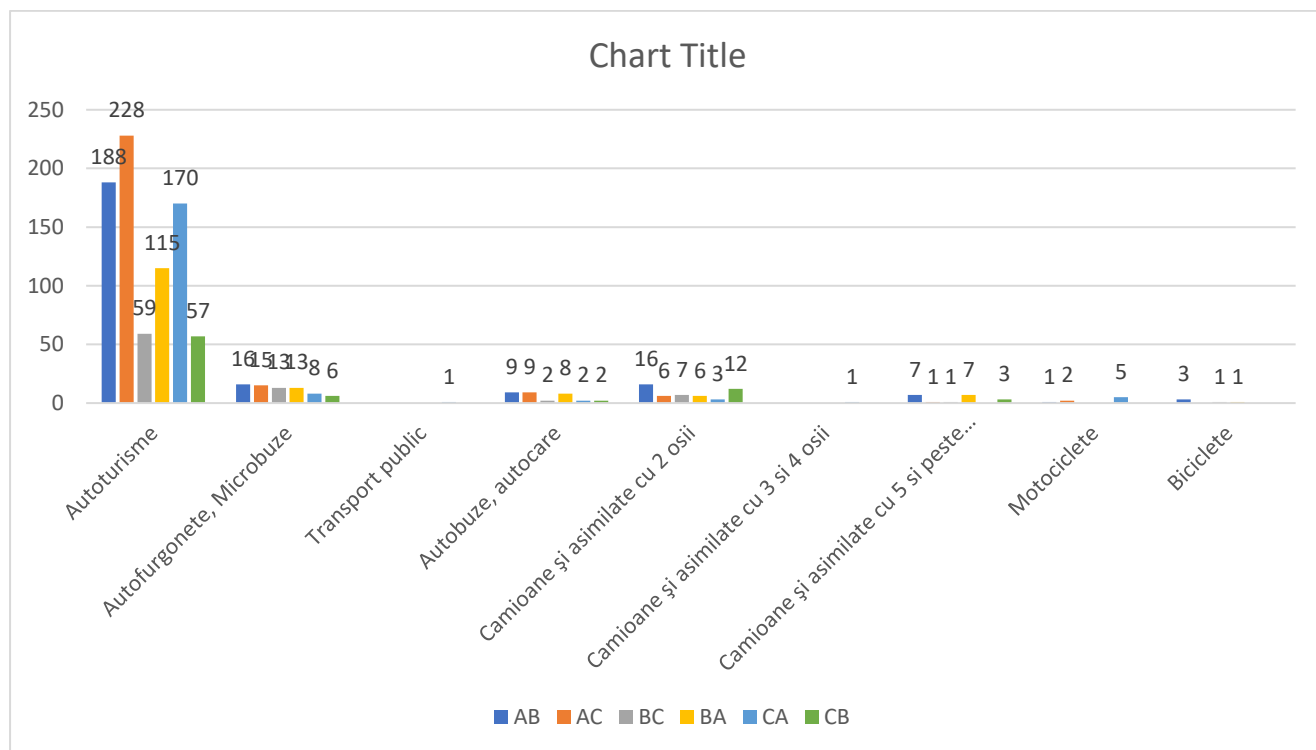


Figură 39 - reprezentarea arterelor rutiere intersecția Calea București-strada Unirii

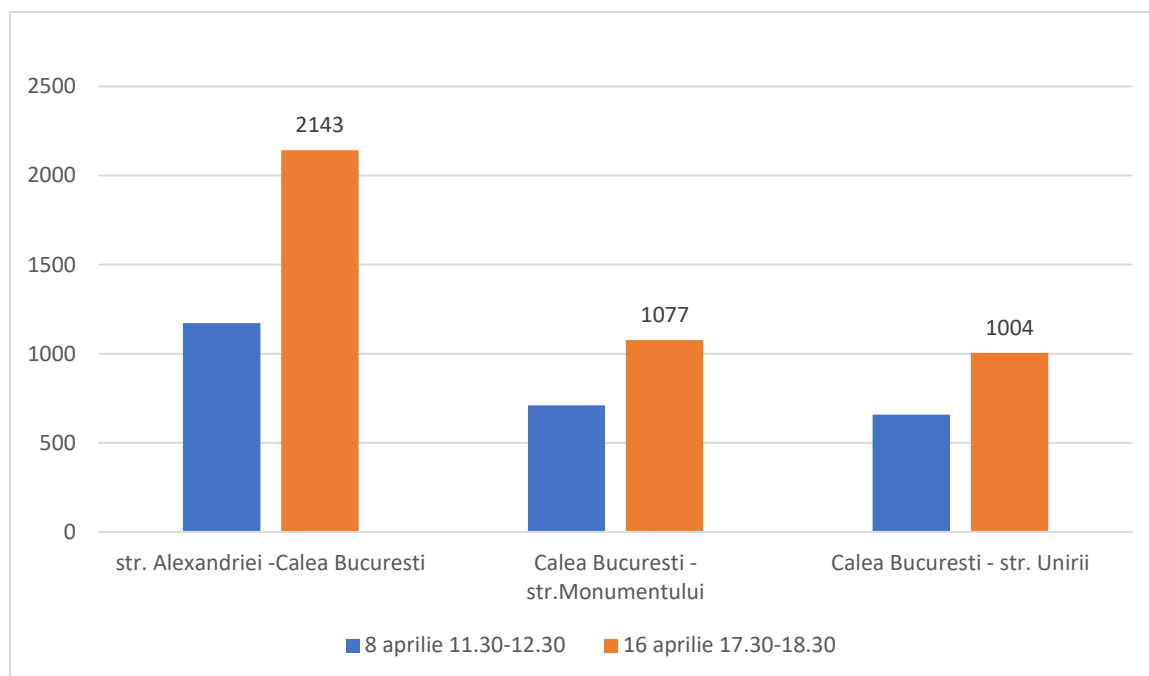
Valorile de trafic ce au fost înregistrate se prezintă astfel:



Figură 40 - valorile de trafic măsurate în data de 8 aprilie, între orele 11.30 și 12.30



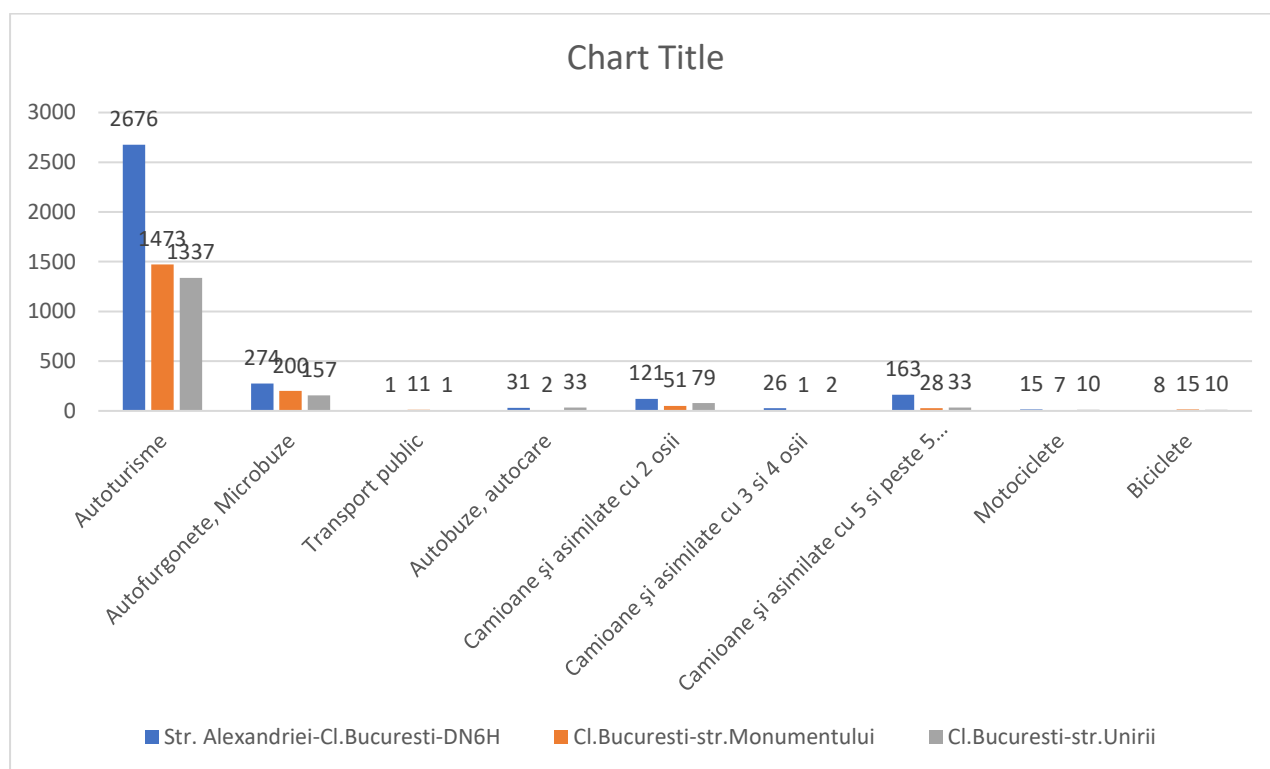
Figură 41 - valorile de trafic măsurate în data de 16 aprilie, între orele 17.30 și 18.30



Figură 42 – comparatia valorilor de trafic în cele trei intersecții, cele două intervale orare

La o analiză succintă în figura de mai sus, reiese că valorile de trafic sunt mult mai ridicate la amiază, când sunt ore de vârf, uneori fiind aproape duble. De asemenea, numărul vehiculelor înregistrate în intersecția cu varianta ocolitoare (str. Alexandriei – Cl. București – DN6H) este mult mai mare decât al celor care străbat orașul.

Înregistrările realizate pentru realizarea studiului de trafic au mai relevat o serie de alte informații. Între acestea, numărul foarte mare al autovehiculelor proprii, în detrimentul celor de transport public.



Figură 43 – graphic comparative valori traffic pe categorii de vehicule

Conform datelor înregistrate, numărul vehiculelor este de 7-10 ori mai multe decât microbuzele sau furgonetele sau oricare alte tipuri de vehicule.

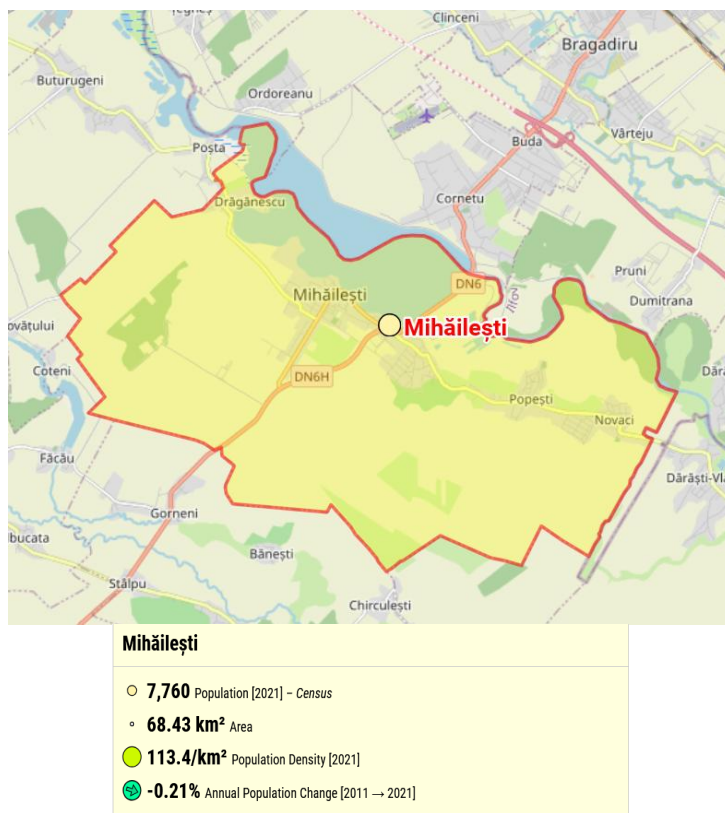
3.3. DEZVOLTAREA REȚELEI DE TRANSPORT

Dezvoltarea rețelei de transport în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă se realizează plecând de la principiul existenței a două categorii de sisteme de transport. Au fost, astfel, evaluate așa numitele moduri de transport private în care au fost modelate deplasările cu autoturismul, cu bicicleta și pietonale. La acestea se adaugă, bineînțeles, transportul de marfă.

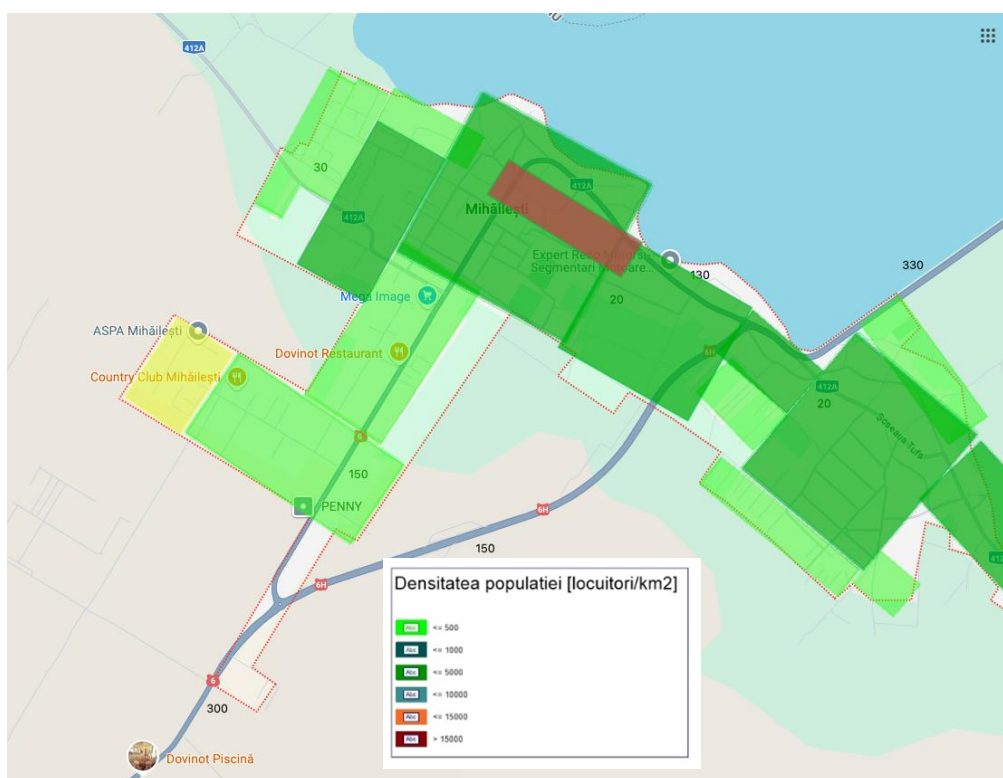
Modul de transport public în Mihăilești este limitat la câteva linii intrajudețene care leagă UAT-ul de orașele mai mari din zonă. Din acest motiv, deși în modelare există etapa de alegere modală lipsa unei oferte de transport a redus cererea pentru un astfel de mod de transport, populația orientându-se către utilizarea autoturismului personal, situație similară cu a majorității localităților din țara noastră.

3.4. CEREREA DE TRANSPORT

În vederea determinării volumului de trafic ce solicită infrastructura de transport aferentă UAT Mihăilești s-a ținut cont de caracteristicile demografice ale rezidenților, cum ar fi de exemplu densitatea acestora raportată la Km².



Figură 44 – densitatea populației (<https://www.citypopulation.de/en/romania/giurgiu>)



Figură 45 - Imagine VISUM densitatea populației (diagrama de modelare)

Alte date socio-demografice utilizate în model și pentru care a fost nevoie să se realizeze o reactualizare a valorilor utilizate au fost determinate de modul în care au fost stabilite grupele de populație. Criteriile relevante de grupare sunt după ocupație (salariați, pensionari, elevi/studenti) și disponibilitatea autoturismelor.

Grupurile demografice utilizate în modelare:

Nr. crt.	Cod grup	Descriere
1	E	Persoane angajate ce nu dețin autovehicul
2	EC	Persoane angajate ce dețin autovehicul
3	NE	Persoane ne-angajate ce nu dețin autovehicul
4	NEC	Persoane ne-angajate ce dețin autovehicul
5	R	Persoane retrase din activitate ce nu dețin autovehicul
6	RC	Persoane retrase din activitate ce dețin autovehicul
7	P	Elevi în învățământul primar și gimnazial
8	S	Elevi în învățământul de tip liceu
9	U	Studenti

Modelul de cerere din PMUD Mihăilești a fost dezvoltat utilizând deplasările de tip pendular fiind identificate șase tipuri de deplasări. Acestea sunt modelate pentru principalele activități desfășurate de utilizatorii sistemelor de transport și anume: școală, serviciu, afaceri/călătorii în scop de serviciu, cumpărături, altele. În consecință cele șase tipuri de deplasări sunt pentru următoarele perechi de activități: Acasă – Școală, Acasă – Serviciu, Acasă – Afaceri/ Interes de serviciu, Acasă – Cumpărături, Acasă– Altele, Altele – Altele.

În cadrul modelului sunt efectuate o serie de calcule separat pentru un set de 13 straturi de cerere:

Cod Strat de cerere	Cod Strat de cerere	Cod Strat de cerere
HB	Acasă – Afaceri/ Interes de serviciu fără vehicul disponibil	E
HB_C	Acasă - Afaceri/ Interes de serviciu cu vehicul disponibil	EC
HE_P	Acasă-Școală generală	P
HE_S	Acasă-Liceu	S
HO	Acasă-Altele fără vehicul disponibil	E, NE, P, R, S, U

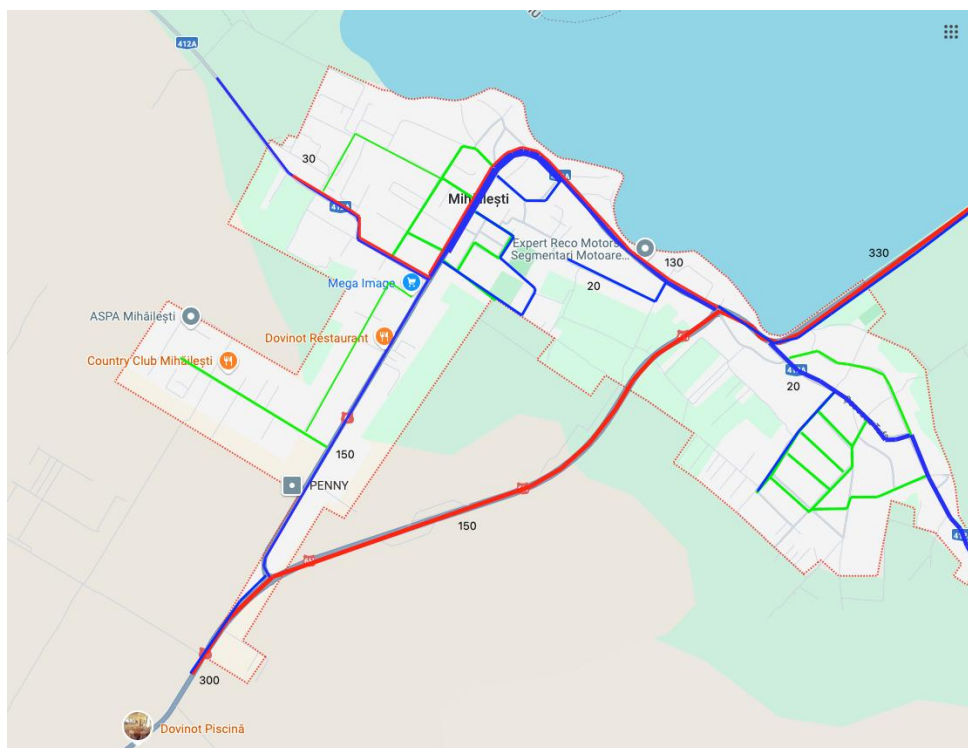
HO_C	Acasă-Altele cu vehicul disponibil	EC, NEC, RC
HS	Acasă-Cumpărături fără vehicul disponibil	E, NE, P, R, S, U
HS_C	Acasă-Cumpărături cu vehicul disponibil	EC, NEC, RC
HW	Acasă-Serviciu fără vehicul disponibil	E
HW_C	Acasă-Serviciu cu vehicul disponibil	EC
OO	Altele-Altele fără vehicul disponibil	E, NE, P, R, S, U

În modelare sunt integrate și fluxurile de vehicule externe obținute prin contorizarea lor în punctele de acces pe infrastructura Mihăilești.

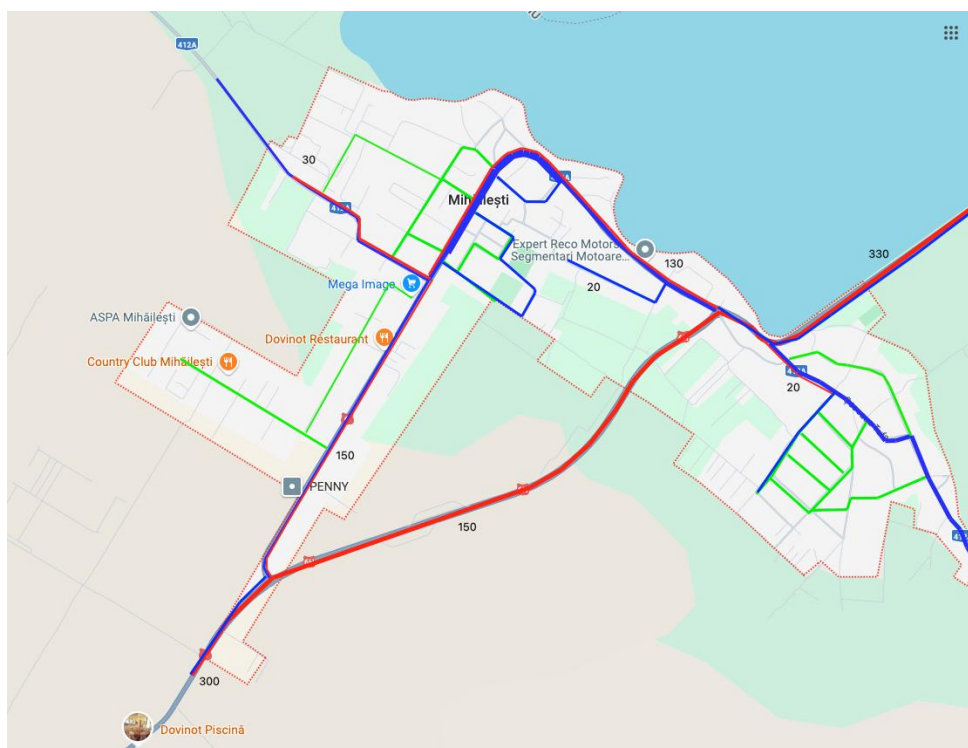
În urma realizării rulării procedurilor de calcul realizate în platforma software PTV Visum au fost obținute fluxurile asociate deplasării cu autoturismul pentru întreaga zi (figura de mai sus). De asemenea au fost realizate modelări pentru prima parte a zilei 11.30-12.30, respectiv pentru vârful de după amiază 17.30-18.30.



Figură 46 - Imagine VISUM fluxuri trafic într-o zi (MZA)



Figură 47 - Imagine VISUM fluxul de vehicule de dimineata (interval de analiza AM)



Figură 48 - Imagine VISUM fluxul de trafic de vehicule dupa-amiaza (interval de analiza PM)

3.5. CALIBRAREA ȘI VALIDAREA DATELOR

Calibrarea modelului s-a realizat pe baza volumelor de trafic contorizat în punctele de acces în UAT Mihăilești. Valorile parametrilor modelului au fost determinate utilizând o modelare neliniară cu ajutorul aplicației Solver. Modelarea neliniară a permis obținerea unui nivel inadvertență de maxim 3.5%. Valorile utilizate în calibrare sunt prezentate în Tabelul de mai jos:

Direcția de acces	Intrare in UAT		Ieșire din UAT		Valoare contorizată totală [veh/zi]	Valoare rezultată din model [veh/zi]	Nivel inadvergent (contorizare / model)
	Intrare în urban	Preluare DN6H	ieșire din urban	Preluare DN6H			
DN6 direcția Alexandria	154	548	86	616	1928	1650	1,17
DN6 direcția București	385	616	172	548	2143	1694	1,27
DJ 412A (A1 - Bolintin Vale)	233		320		1004	670	1,5
DJ 412A (Oltenita)	174		256		753	549	1,37

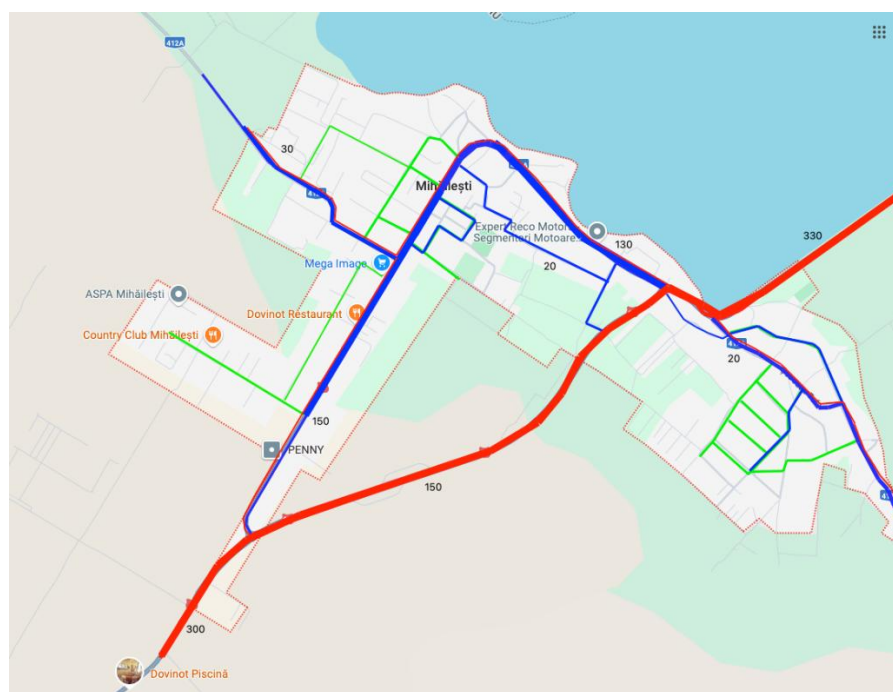
Pentru validarea rezultatelor obținute prin modelare au fost utilizate valorile de trafic contorizate pe DN6. Valorile măsurate și valorile obținute prin modelare sunt prezentate în Tabelul de mai jos:

Direcția spre București din model	Direcția spre Alexandria din model	Direcția spre București valoare contorizată - intrare [veh/zi]	Direcția spre Alexandria valoare contorizată - ieșire [veh/zi]	Nivel de inadvergent direcția spre Brașov (contorizare / model)	Nivel de inadvergent direcția spre Brașov (contorizare / model)
1443	1310	1721	1404	1,19	1,07

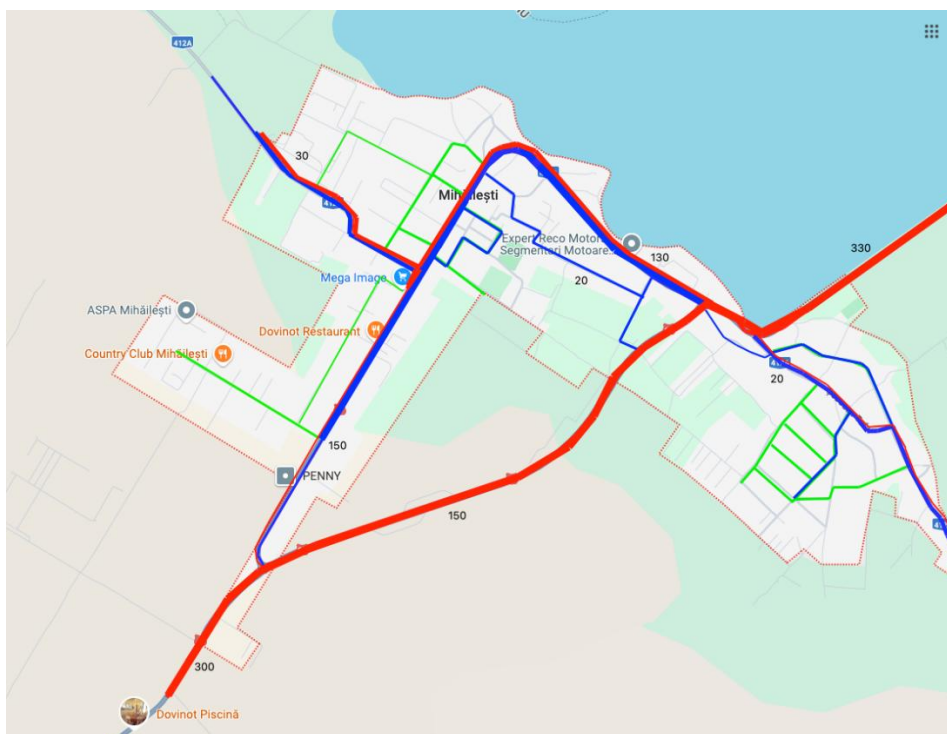
3.6. PROGNOZE

Pentru a realiza prognoza traficului în UAT Mihăilești cu ajutorul Modelului de Transport realizat cu ajutorul instrumentului software Visum, s-a ales un orizont de 20 și respectiv 30 ani. Totodată s-au propus o serie de trei scenarii de evoluție după cum urmează:

- **Scenariul de bază:** populația prezintă tendință de stagnare a numărului de locuitori. Rata de motorizare crește cu 1,5% în fiecare an, iar traficul de tranzit crește cu 10%. Infrastructura de transport nu suferă modificări majore.
- **Scenariul optimist:** populația prezintă o rată de creștere asemănătoare cu cea a județelor din centrul României de 0, 5% pe an, rata de motorizare rămâne constantă.
- **Scenariu pesimist:** populația urmează o tendință de descreștere de 0,1% pe an, Rata de motorizare crește cu 1,5% în fiecare an, iar traficul de tranzit crește cu 50%.



Figură 49 - Imagine variația volumului trafic - 20 ani - scenariu baza versus situația actuală



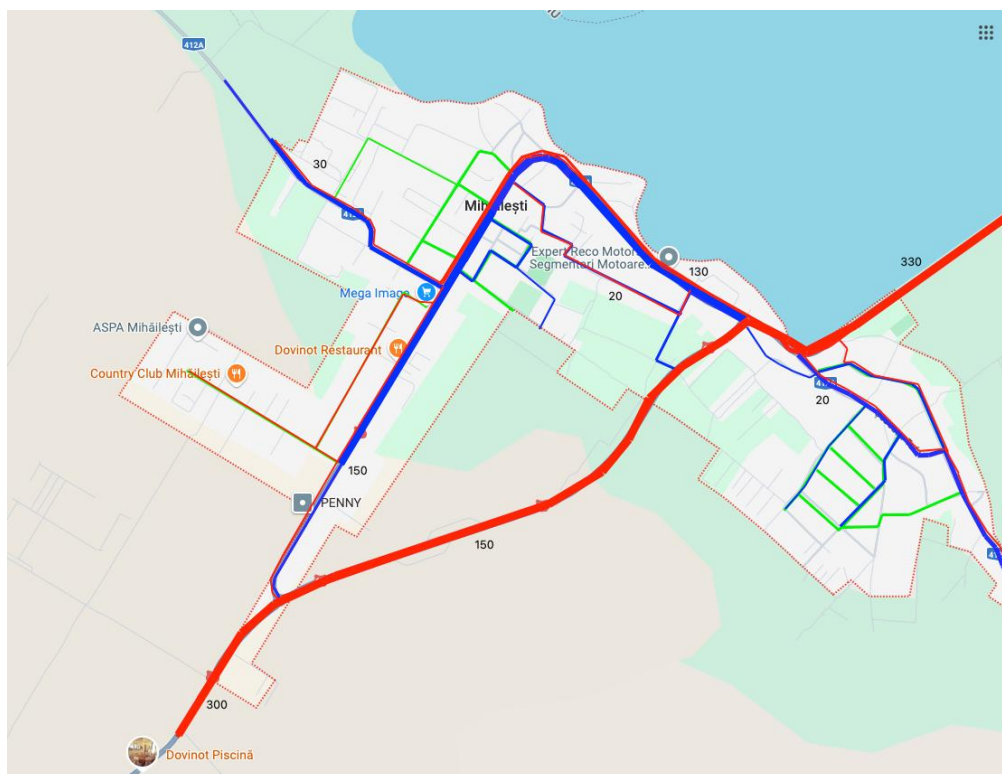
Figură 50 - Imagine variatia volum trafic - 30 ani – scenariul baza versus situatia actuala



Figură 51 - Imagine variatia volum trafic - 20 ani – scenariul optimist orizont timp 20 ani versus situatia actuala



Figură 52 - Imagine variatia volum trafic - 30 ani – scenariul optimist orizont timp 30 ani versus situatia actuala



Figură 53 - Imagine variatia volum trafic - 20 ani – scenariul pesimist orizont timp 20 ani versus situatia actuala



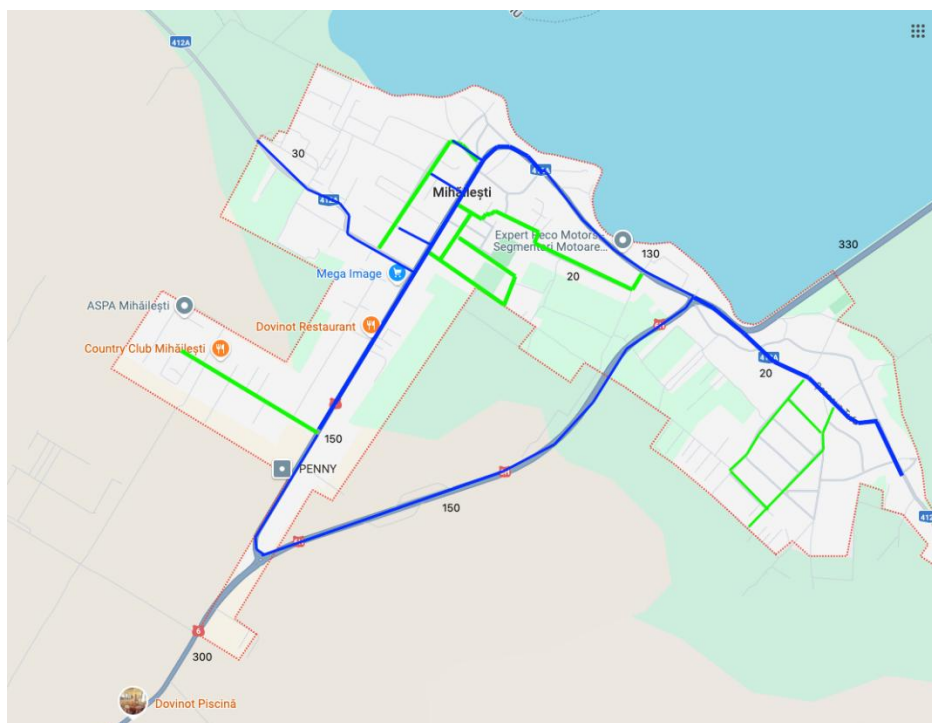
Figură 54 - Imagine variația volum trafic - 30 ani – scenariul pesimist orizont timp 30 ani versus situația actuală

3.7. TESTAREA MODELULUI DE TRANSPORT ÎN CADRUL UNUI STUDIU DE CAZ

Dezvoltarea scenariilor de perspectivă va include schimbări ale rețelei de transport. Este o bună practică în a pregăti și furniza toate schimbările utilizând rețeaua de bază (de referință), astfel încât comparațiile între diferitele scenarii să poată fi analizate și vizualizate cu o bază grafică comună.

Odată dezvoltat în VISUM modelul de transport (calibrat și validat pentru anul de bază și pentru situația actuală) poate simula modificările de fluxuri care apar de pildă în cazul introducerii unor legături noi sau al închiderii unor artere de circulație.

Pentru testarea acestuia s-a analizat apariția unui eveniment major (accident, realizarea lucrări de mentenanță, calamitate naturală) care să conducă la blocarea circulației pe DN6. Rezultatele obținute sunt prezentate în următoarea figură. Cu roșu este simbolizat suplimentarea volumului de trafic pe artere adiacente, în timp ce cu verde este reprezentată variația negativă a volumului de trafic în urma opririi circulației pe segmentul analizat. Se observă că în această situație arterele din centrul orașului vor fi nevoite să preia un volum de trafic consistent.



Figură 55 - Imagine variatia volumului trafic generat de blocarea circulatiei pe DN6 (principalul generator de trafic extern)

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

4.1. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ

Conform analizei datelor din recensământ de trafic realizat am identificat două probleme după cum urmează:

- Existența unui volum mare de trafic ce tranzitează infrastructura urbană de transport a orașului Mihăilești. Principala stradă afectată de acest volum mare de tranzit este DN6. Acest volum mare de trafic de tranzit afectează duratele de deplasare ale rezidenților orașului.
- Lipsa unor conexiuni directe a principalelor zone ale orașului în interiorul UAT-ului, care în final să conducă la atragerea în zonă a agenților economici.

Pentru creșterea eficienței economice se consideră necesară realizarea măsurilor pentru rezolvarea problemelor de mai sus.

4.1.1. Emisii de substanțe poluante

Calitatea aerului este un factor important în asigurarea dezvoltării durabile a unui oraș. Având în vedere că emisiile de substanțe poluante pot avea efecte negative atât asupra mediului, cât și asupra sănătății populației, care în mediul urban prezintă densitate ridicată, acestui aspect negativ al transporturilor trebuie să i se acorde o atenție deosebită.

Potrivit unui raport al Agenției Europene de Mediu², substanțele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul. Totodată, monoxidul de carbon apare printre substanțele emise de vehicule. Potențiale efecte ale acestor compuși chimici sunt descrise pe scurt în continuare:

- NO₂: expunerea populației la concentrații ridicate de dioxid de azot poate duce la apariția tusei și a dificultăților în respirație. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii. De asemenea, a fost demonstrat faptul că în urma reacțiilor dintre NO_x și alte substanțe din atmosferă apar ploile acide, care au efecte negative asupra plantelor și animalelor;
- PM_{2.5} și PM₁₀: dimensiunea acestor particule, de cel mult 2,5 pm, respectiv 10 pm, permite inhalarea lor de către om, existând posibilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncții respiratorii, moarte prematură;
- HC: hidrocarburile rezultă din combustia materiilor fosile (combustibili utilizați pentru autopropulsarea vehiculelor) sub formă gazoasă sau de particule. Aceste substanțe sunt cunoscute drept cancerigene pentru om;
- CO: monoxidul de carbon împiedică transportul oxigenului către organele vitale ale organismului. Expunerea la monoxid de carbon provoacă amețeli, oboseală, dureri de cap și amplifică efectele generate de afecțiunile cardiace. Inspirația în concentrații mari, este fatală.

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație, variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată, care ține seama de ecuațiile de variație a cantităților de emisii, elaborate în cadrul proiectului CORINAIR (Agenția Europeană de Mediu).

4.1.2. Zgomotul

În ultima perioadă, creșterea gradului de urbanizare și a mobilității populației, reprezintă factori care au contribuit semnificativ la creșterea nivelului de zgomot în mediul urban.

Nivelul de zgomot asociat sectorului transporturi reprezintă o problemă de mediu de importanță tot mai mare. Expunerea oamenilor la zgomot nu este doar o dezutilitate în sensul că aceștia resimt un disconfort, ci contribuie la apariția deficiențelor de sănătate, la reducerea productivității muncii și la ineficiența timpului alocat activităților de recreere.

Zgomotul se definește ca un sunet sau amestec de sunete, discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuiet, tunet etc. Zgomotul este un sunet nedorit și neplăcut auzului. Este caracterizat de cele două însușiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli [dB] și frecvența, măsurată în hertzi [Hz]. Scara de măsură a intensității zgomotului este logaritmică. O conversație normală are circa 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deși diferența dintre conversația normală și strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

- > Costurile de stres: zgomotul asociat transportului induce tulburări, rezultând costuri sociale și economice, precum restricții ale activităților recreaționale și de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconveniențe fizice (dureri), etc;

- > Costurile de sănătate: zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacții de stres precum modificarea ritmului cardiac, creșterea tensiunii arteriale și tulburări hormonale, creșterea riscului apariției de boli cardiovasculare și reducerea calității somnului.

- > Impactul zgomotului produs de activitatea de transport este direct influențat de următorii factori cheie:

- > Perioada din zi în care se produce: tulburările cauzate de zgomot în timpul nopții vor avea un impact mai mare față de cele din timpul zilei;

- > Densitatea populației din apropierea sursei de zgomot: schimbările nivelului de zgomot vor avea impact numai asupra celor care îl pot auzi;

- > Nivelul zgomotului de fond din zona analizată.

Valoarea monetară a costurilor de zgomot asociate sectorului transporturi pe uscat, la nivelul anului 2010, conform Master Planului General de Transport al României, 2014:

Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi când se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/suburban	Rural
Rutier	Autoturism	Zi	0,35	0,05	0,005
		Noapte	0,63	0,10	0,01
	Motocicletă	Zi	0,70	0,11	0,01
		Noapte	1,27	0,20	0,02
	Autobuz	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul ușor de marfă	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul greu de marfă	Zi	3,20	0,50	0,06
		Noapte	5,83	0,91	0,10
Feroviar	Tren transport călători	Zi	10,78	9,40	1,17
		Noapte	35,56	15,68	1,96
	Tren transport marfă	Zi	19,12	18,26	2,28
		Noapte	78,00	30,87	3,85

Aplicarea acestor valorilor asupra rezultatelor modelului de transport (structura și volumele fluxurilor de trafic pe fiecare segment al rețelei considerate) aferent zonei de studiu la nivelul anului de bază - 2021 și la nivelul orizontului de prognoză 2036, scenariul "A face minim", s-au obținut efectele traficului actual zilnic din arealul de studiu asupra mediului generate de zgomot, exprimate în unități monetare [EUR].

4.1.3. Emisii de gaze cu efect de seră (GES) provenite din transporturi

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale omenirii în anii următori. Creșterea temperaturilor, topirea ghețarilor, secetele și inundațiile din ce în ce mai frecvente sunt toate semne că schimbările climatice se petrec cu adevărat. Riscurile pentru

Întreaga planetă și pentru generațiile viitoare sunt enorme, astfel că trebuie să se acționeze urgent. Modelarea fenomenelor climatice și a impactului economic al schimbărilor climatice reprezintă preocupări de interes major la nivel mondial. Problema centrală a evaluării impactului tuturor sectoarelor de activitate asupra schimbărilor climatice este cuantificarea realistă a prețului carbonului. Efectele transporturilor care influențează schimbările climatice și încălzirea globală sunt, în principal, cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră, dintre care cel mai important este dioxidul de carbon (CO₂).

Cantitatea de CO₂ deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată, care ține seama de ecuațiile de variație a emisiilor elaborate în cadrul proiectului CORINAIR (Agenția Europeană de Mediu).

La nivelul anului de bază autoturismele reprezintă categoria de autovehicule responsabilă pentru aproximativ 60% din totalul cantității de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi. Prin implementarea proiectelor din Scenariul A face minim se obține o ușoară scădere a impactului autoturismelor (modelul de calcul ține seama de caracteristicile parcului de autovehicule), însă condițiile de trafic determină accentuarea impactului negativ asociat vehiculelor de marfă.

În ansamblu, analizând impactul mobilității actuale asupra mediului prin prisma emisiilor de substanțe poluante, a zgomotului și a emisiilor de gaze cu efect de seră, se desprinde concluzia că autoturismele (reprezentate atât de fluxurile locale, cât și de cele în tranzit) și autovehiculele grele de marfă (reprezentate în special de fluxurile de tranzit și penetrație) constituie categorii de autovehicule cu impact major asupra mediului. Creșterea cererii de transport prognozată nu este compensată de îmbunătățirea performanțelor tehnice ale autovehiculelor cu privire la emisiile de CO₂.

Principale probleme pertinente, prioritizate, care determină creșterea impactului negativ al activității de transport asupra mediului, pentru care sunt necesare măsuri de rezolvare sunt:

- lipsa unui sistem de transport public local eficient (care să funcționeze în baza unui contract întocmit în acord cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători);
- sisteme alternative de transport slab dezvoltate - rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- deficiențe privind managementul traficului în zona centrală; deficiențe privind organizarea logisticii urbane.

Rezultatele Modelului de Transport au fost utilizate pentru estimarea cantității totale de emisii poluante generate de transportul rutier.

Transportul reprezintă și el un sector cu implicații semnificative asupra calității aerului, iar la nivelul județului Giurgiu s-a evidențiat în ultima perioadă un trend de creștere a emisiilor poluante rezultate din trafic în totalul emisiilor. Traficul auto reprezintă principala sursă de emisii poluante pentru amoniac, pulberi în suspensie, și emisii de metale grele.

Dezvoltarea societății s-a realizat în cea mai mare măsură pe baza interacțiunii dintre oameni, a comunicărilor interumane și pe baza transportului (de mărfuri și de persoane). Prin comunicare oamenii și-au împărtășit descoperirile, ceea ce a ajutat la dezvoltarea și modernizarea civilizației. Oamenii trebuie să se deplaseze pe ruta acasă-serviciu și înapoi (criteriul Origine – Destinație). Un plan sustenabil de mobilitate urbană este un concept care contribuie la atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiența energetică stabilite de liderii UE. A fost promovat extensiv de Comisia Europeană, spre exemplu prin Planul de acțiune pentru mobilitate urbană (2009) și Cartea albă a transporturilor (2011) că un nou concept de planificare capabil să se adreseze provocărilor și schimbărilor legate de transport din zonele urbane într-un mod mai sustenabil și integrativ. Este de așteptat că planurile sustenabile de mobilitate urbană să rămână pe agenda politică a Comisiei Europene și a statelor membre.

Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate.

Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile societale mai extinse, cu scopul de a “internaliza costurile” și a sublinia importanța evaluării. Recunoscând rolul important pe care planurile de mobilitate urbană sustenabilă îl pot juca, Comisia Europeană a propus în al său Plan de Acțiune asupra Mobilității Urbane din 2009 să accelereze dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă în Europa prin oferirea de materiale orientative, promovarea schimburilor de bune practici și sprijinirea activităților educaționale pentru specialiștii de mobilitate urbană. În iunie 2010, Consiliul Uniunii Europene și-a declarat sprijinul pentru „dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă pentru orașe și arii metropolitane [...] și încurajează dezvoltarea de stimulente, precum asistenta de specialitate și schimbul de informații, pentru crearea unor asemenea planuri”.

Acest document de orientări asupra „Dezvoltării și implementării unui plan de mobilitate urbană sustenabilă” prezintă principalii pași pentru definirea politicilor de mobilitate în contextul unei viziuni clare și obiectivele măsurabile pentru rezolvarea provocărilor pe termen lung ale mobilității urbane. Procesul dorește să asigure implicarea actorilor din domeniu în etapele corespunzătoare și colaborarea dintre domeniile relevante de politici și autorități.

Mobilitatea urbană sustenabilă poate fi obținută printr-o abordare a planificării integrate care are în vedere toate modalitățile de transport din orașe și din zonele limitrofe.

Din punct de vedere al influenței transporturilor asupra mediului și în corelare cu Planul de Mobilitate Urbană s-au efectuat o serie de analize documentare care s-au concretizat în dezvoltarea analizei punctuale la nivelul orasului Mihăilești.

Analiza stării actuale a mediului a avut ca principal scop evidențierea influenței sectorului de transporturi actual asupra calității mediului înconjurător. S-au identificat efectele produse de sectorul transporturi asupra următoarelor componente de mediu: aer, schimbări climatice, apă, sol, deșeuri, biodiversitate, populație și sănătate umană, zgomot, peisaj natural, patrimoniu cultural, transport durabil, eficiență energetică, conservare/utilizare resurse

regenerabile naturale, gradul de conștientizare asupra problemelor de mediu provenite din transporturi.

Pentru calcul cantităților de gaze cu efect de seră în anul de bază 2025 a fost utilizat Instrumentul JASPERS de calculare a emisiilor GES, Anexa 15.b la Documentul cadru de implementare a Axei 4, POR 2014-2020 (Model M). Pentru calculul emisiilor se utilizează următorul centralizator de volume de transport:

Proiecția evoluției deplasărilor pe categorii de vehicule în aria de analiză (veh x mii km / an) - SCENARIUL ACTUAL											
An	Autoturism	LGV	OGV1	OGV2	PSV	PSV Electric	Electric	Motociclete	Biciclete	TOTAL	Viteza medie
2025	3.454.795	182.675	155.870	339.538	61.554	0	34.897	70.489	58.575	4.358.392	44,50
2026	3.484.702	184.502	157.428	342.933	62.169	1.152	39.887	71.194	59.161	7.927.717	44,06
2027	3.514.244	186.347	159.003	346.362	62.791	1.152	45.591	71.906	59.753	8.006.982	43,57
2028	3.543.323	188.210	160.593	349.826	62.791	1.152	52.111	72.625	60.350	8.086.413	43,09
2029	3.571.825	190.093	162.199	353.324	62.791	1.152	59.562	73.351	60.954	8.166.638	42,62
2030	3.599.622	191.993	163.821	356.857	62.791	1.304	68.080	74.084	61.563	8.247.817	42,15
2031	3.626.563	193.913	165.459	360.426	62.791	1.476	77.815	74.825	62.179	8.329.826	41,68
2032	3.652.479	195.853	167.113	364.030	62.791	1.671	88.943	75.574	62.801	8.412.676	41,23
2033	3.676.597	197.811	168.784	367.671	62.791	1.892	102.240	76.329	63.429	8.496.379	40,77
2034	3.699.100	199.789	170.472	371.347	62.791	2.141	117.525	77.093	64.063	8.580.946	40,30
2035	3.719.697	201.787	172.177	375.061	62.791	2.437	135.094	77.863	64.703	8.666.401	40,77
2036	3.738.048	203.805	173.899	378.811	62.791	2.773	155.291	78.642	65.350	8.752.749	41,24
2037	3.753.765	205.843	175.638	382.599	62.791	3.156	178.507	79.429	66.004	8.840.004	41,71
2038	3.766.401	207.901	177.394	386.425	62.791	3.591	205.194	80.223	66.664	8.928.180	42,19
2039	3.776.241	209.980	179.168	390.290	62.791	4.087	235.070	81.025	67.331	9.017.294	42,68
2040	3.782.128	212.080	180.960	394.193	62.791	4.651	269.296	81.835	68.004	9.107.362	43,15
2041	3.783.432	214.201	182.769	398.135	62.791	5.276	308.506	82.654	68.684	9.198.386	43,64
2042	3.779.433	216.343	184.597	402.116	62.791	5.985	353.424	83.480	69.371	9.290.398	44,13
2043	3.769.303	218.506	186.443	406.137	62.791	6.789	404.883	84.315	70.065	9.383.419	44,62
2044	3.752.094	220.692	188.307	410.198	62.791	7.702	463.834	85.158	70.765	9.477.470	45,12
2045	3.726.719	222.898	190.191	414.300	62.791	8.737	531.368	86.010	71.473	9.572.575	45,62
2046	3.691.933	225.127	192.092	418.443	62.791	9.911	608.735	86.870	72.188	9.668.760	46,14
2047	3.646.308	227.379	194.013	422.628	62.791	11.244	697.367	87.739	72.909	9.766.052	46,65
2048	3.589.114	229.653	195.953	426.854	62.791	12.755	797.997	88.616	73.639	9.864.484	47,17
2049	3.517.834	231.949	197.913	431.123	62.791	14.469	913.148	89.502	74.375	9.964.087	47,70
2050	3.430.377	234.269	199.892	435.434	62.791	16.396	1.044.916	90.397	75.119	10.064.883	48,23
2051	3.324.348	236.611	201.891	439.788	62.791	18.580	1.195.697	91.301	75.870	10.166.924	48,76
2052	3.197.010	238.977	203.910	444.186	62.791	21.055	1.368.236	92.214	76.629	10.270.254	49,30
2053	3.045.226	241.367	205.949	448.628	62.791	23.859	1.565.673	93.136	77.395	10.374.923	49,85
2054	2.865.408	243.781	208.009	453.114	62.791	27.038	1.791.599	94.068	78.169	10.480.983	50,40
2055	2.911.978	246.219	210.089	457.645	62.791	30.639	1.791.599	95.008	78.951	10.588.496	50,96

Proiecția evoluției deplasărilor pe categorii de vehicule în aria de analiză (veh x km / an) - CU PROIECT

Utilizarea categoriilor de drumuri									
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%				
Suburbană	0%	0%	0%	0%	0%				
Rurală									
Autostradă									
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Distributia vehiculelor inregistrate pe categorii de drum

Calcul emisiilor GES provenite din transporturi se face în conformitate cu Modelul GES agregat:

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic										
Date de ieșire										
Emisiile totale GES (tCO2e)		578,55								
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2024										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Emisii GES (tCO2e)	232,134	6,853	115,453	210,538	13,569	0,000	0,000	0,000		
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2024										
Date de intrare										
Anul evaluării		2024								
Anul de referință pentru datele de trafic										
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual										
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Kilometri parcurși de vehicule	2.458.998	58.453	254.829	265.178	20.065	0	0	0	26.085	
Viteze medii										
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule										
		Categoria de viteză km/h	Descrierea							
		71,52777778	Urbană							
		71,52777778	Suburbană							
		75	Rurală							
		100	Autostradă							

Exemplu de calculul emisiilor GES anuale pentru scenariul minimal

NOTA: In modelul de calcul a emisiilor GES s-a utilizat urmatoarea distributie a combustibililor traditionali versus tractiune nepoluanta local (electric):

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%	0%	0%	0%
Suburbană							0%	
Rurală							0%	
Autostradă							0%	
	100%	100%	100%	100%	100%	0%	0%	0%

Distributia combustibililor in functie de modul de transport

Tabelele de calcul GES se gasesc in Anexa 2 – Model de calcul a emisiilor GES.

Pentru evaluarea impactului asupra mediului a intervențiilor propuse prin PMUD va fi utilizată:

- Poluarea atmosferică (pulberi) (tone-an)
- Emisii GES (tone-an)

Concluzii referitoare la principalele aspecte de poluare GES identificate: principalele cauze și efectele problemelor de mediu, precum și intervențiile propuse pentru atenuarea acestor disfuncționalități, sunt prezentate în tabelul următor.

Cauza	Efect identificat	Mod de combatere / rezolvare / atenuare
Trafic greu in zona centrala urbana	- poluare cu emisii GES - poluare fonica - intarzieri in transportul de marfa	- realizarea cel puțin a unui hub logistic care sa permita transbordarea marfurilor distribuite local din vehiculele grele catre cele de consum redus; - incurajarea crearii unor flote de vehicule nepoluante local (electrice) pentru distributie - directionarea catre calea alternativa pentru transportul de marfa (varianta ocolitoare) - reabilitarea rutelor peri-urbane astfel incat acestea sa fie atractive pentru transportatori - dotarea cu panouri de afisare si sistem de management a traficului astfel incat transportul greu sa fie dirijat catre rutele optime
Lipsa serviciului de transport public organizat de administratia locala (primarie)	- utilizarea de flote private de transport ce utilizeaza vehicule vechi si neconforme - poluare cu emisii GES - poluare fonica - intarzieri in deplasarea pietonilor - utilizarea excesiva a vehiculului personal - Gradul de siguranță în trafic scăzut	- Implementarea serviciului de transport public - Dotarea cu vehicule de transport public moderne si atractive - Implementarea unui sistem modern de taxare (eTicketing) - Realizarea de statii de calatori moderne si estetice, dotate cu

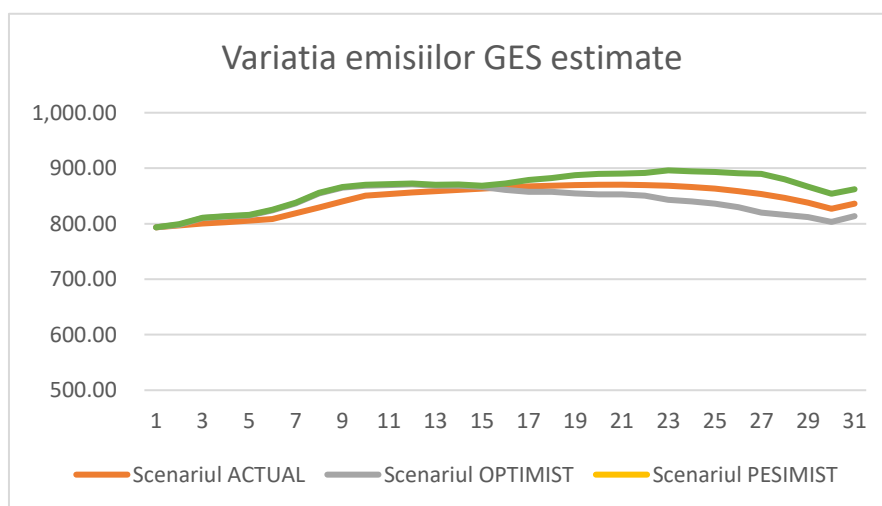
		panouri de afisare a orarului de calatorie.
Lipsa facilitatilor pentru incarcare vehicule electrice	- poluare cu emisii GES - poluare fonica	- Amenajarea punctelor de incarcare pentru autovehicule electrice - Publicarea si promovarea acestora pe principalele portaluri de promovare astfel incat posesorii de vehicule electrice sa fie incunostintati cu privire la acestea (ex. PlugShare, Tesla, Byd, NextGenCharge, iHunt etc.)
Depășiri ale concentrației maxime de pulberi sedimentabile și de pulberi în suspensie Depășiri ale limitei de poluare fonică Poluare fonică semnificativă în zona centrală, datorată traficului intens	- Mediul urban puțin atractiv pentru recreere si promenada	- Construirea infrastructurii pentru traficul velo - Realizarea unui hub logistic pentru distributia locala, in vederea izolarii traficului greu in afara orasului -

În tabelul urmator sunt centralizate emisiile anuale ale principalilor poluanți atmosferici, pe principalele artere rutiere ale orașului, în scenariul de bază (situație corespunzătoare anului 2025, calculul GES conform Model M, metoda „agregată”).

Calculul a avut la bază principiile din ”EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019” al Uniunii Europene, metodologia corespunzătoare nivelului 1 (Tier 1). Estimările s-au făcut ținând cont de lungimea arterelor de circulație, media zilnică a fluxului de vehicule și compoziția acestuia (autoturisme, vehicule ușoare pentru transportul mărfurilor, vehicule grele de marfă/autobuze), coeficienții de emisie corespunzători.

An	Scenariul ACTUAL	Scenariul OPTIMIST		Scenariul PESIMIST	
	Valoare	Valoare	% variație	Valoare	% variație
2025	793,49	793,49	0,00%	793,49	0,00%
2026	797,08	798,36	0,16%	799,16	0,26%
2027	800,18	809,94	1,22%	810,82	1,33%
2028	802,88	812,92	1,25%	813,88	1,37%
2029	805,66	814,76	1,13%	815,81	1,26%
2030	808,63	823,83	1,88%	824,96	2,02%
2031	818,98	836,67	2,16%	837,90	2,31%
2032	829,41	854,38	3,01%	855,70	3,17%
2033	839,90	864,93	2,98%	866,36	3,15%
2034	850,48	868,68	2,14%	870,21	2,32%
2035	853,38	869,42	1,88%	871,04	2,07%
2036	856,14	870,95	1,73%	872,66	1,93%
2037	858,74	868,36	1,12%	870,16	1,33%
2038	861,15	868,64	0,87%	870,54	1,09%
2039	863,40	866,25	0,33%	868,24	0,56%
2040	865,50	860,82	-0,54%	872,25	0,78%
2041	867,29	857,66	-1,11%	879,08	1,36%
2042	868,73	857,61	-1,28%	882,10	1,54%
2043	869,76	854,36	-1,77%	887,50	2,04%
2044	870,32	853,09	-1,98%	889,99	2,26%
2045	870,33	852,75	-2,02%	890,43	2,31%
2046	869,70	850,74	-2,18%	891,27	2,48%
2047	868,33	843,23	-2,89%	896,11	3,20%
2048	866,18	840,45	-2,97%	894,68	3,29%
2049	863,09	836,08	-3,13%	892,96	3,46%
2050	858,88	830,02	-3,36%	890,66	3,70%
2051	853,37	820,18	-3,89%	889,56	4,24%
2052	846,38	815,74	-3,62%	880,07	3,98%
2053	837,68	811,63	-3,11%	866,84	3,48%
2054	827,02	803,20	-2,88%	853,98	3,26%
2055	836,06	813,40	-2,71%	861,98	3,10%

Centralizatorul emisiilor GES anuale pentru scenariul minimal



Figură 56 – Graficul de variație pentru estimarea emisiilor GES, comparativ

4.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Efectele generate asupra mediului de desfășurarea activităților de transport sunt diverse și cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile.

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

Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante, conform Agenției Europene de Mediu, în cadrul proiectului CORINAIR (COReINventory of AIRemissions), sunt cele din Nomenclatorul pentru raportare (NFR - Nomenclature For Reporting), așa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizația Națiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE - United Nations Economic Commission for Europe), linii directoare pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu "Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reduce gradul de acidificare, eutrofizare și nivelul de ozon troposferic".

Criterii Selectie: la data de 06.05.2025, Impozit pe mijloace de transport

Cod Debit	Tip pers.	Impozit/ taxă	Nr. crt	Mijloc de transport	Număr cazuri
43	PF	Impozit pe mijloace de transport			3381
			1	alt autovehicul cu masa totală maximă autorizată ≤ 12 t	250
			2	autobuz	1
			3	autocar	1
			4	autoturism	2,858
			5	barcă cu motor	1
			6	cvadriciclu	2
			7	microbuz	2
			8	motocicletă	47
			9	motoretă	13
			10	remorcă	85
			11	rulotă	10
			12	scuter	73
			13	scuter de apă	1
			14	semiremorcă	19
			15	tractor înmatriculat	10
			16	triciclu	2
			17	Vehicule cu capacitate cilindrică	5
			18	Vehicule fără capacitate cilindrică evidențiată	1

Cod Debit	Tip pers.	Impozit/ taxă	Nr. crt	Mijloc de transport	Număr cazuri
26	PJ	Impozit pe mijloace de transport			428
			1	alt autovehicul cu masa totală maximă autorizată ≤ 12 t	119
			2	autoturism	236
			3	barcă cu motor	1
			4	cvadriciclu	2
			5	microbuz	6
			6	motocicletă	1
			7	remorcă	12
			8	scuter	1
			9	scuter de apă	1
			10	semiremorcă	40
			11	tractor înmatriculat	2
			12	triciclu	1
			13	Vehicule cu capacitate cilindrică	4
			14	Vehicule fără capacitate cilindrică evidențiată	2

Figură 57 – statistica vehiculelor înregistrate la Biroul de taxe și impozite al Primăriei Mihăilești

Criterii Selectie: la data de 06.05.2025, Impozit pe mijloace de transport marfa

Cod Debit	Tip pers.	Impozit/ taxă	Nr. crt	Mijloc de transport	Număr cazuri
33	PF	Impozit pe mijloace de transport marfa			32
			1	vehicul cu 2 axe	26
			2	vehicul cu 3 axe	5
			3	vehicul cu 4 axe	1

Cod Debit	Tip pers.	Impozit/ taxă	Nr. crt	Mijloc de transport	Număr cazuri
25	PJ	Impozit pe mijloace de transport marfa			59
			1	vehicul cu 2 axe	25
			2	vehicul cu 2+3 axe	4
			3	vehicul cu 3 axe	3
			4	vehicul cu 4 axe	27

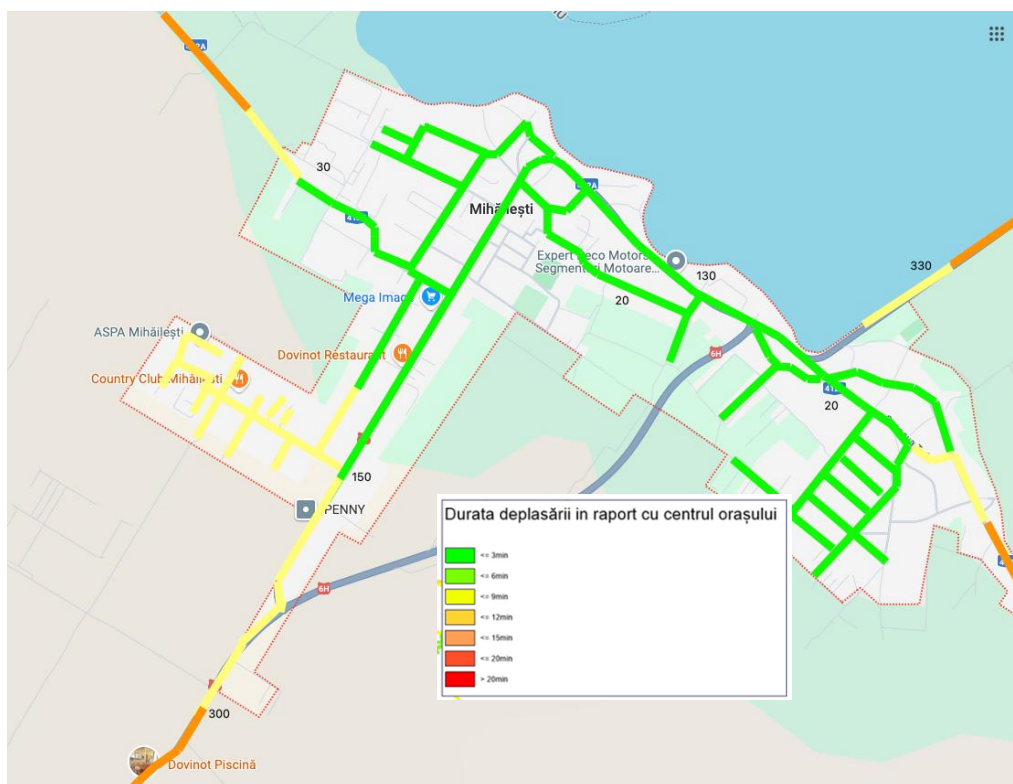
Figură 58 – statistica vehiculelor grele de marfă înregistrate la Biroul de taxe și impozite al Primăriei Mihăilești

Datele referitoare la structura parcului de vehicule înregistrate în orașul Mihăilești au fost comunicate de Primăria Mihăilești. Din acestea reiese că numărul cel mai mare este

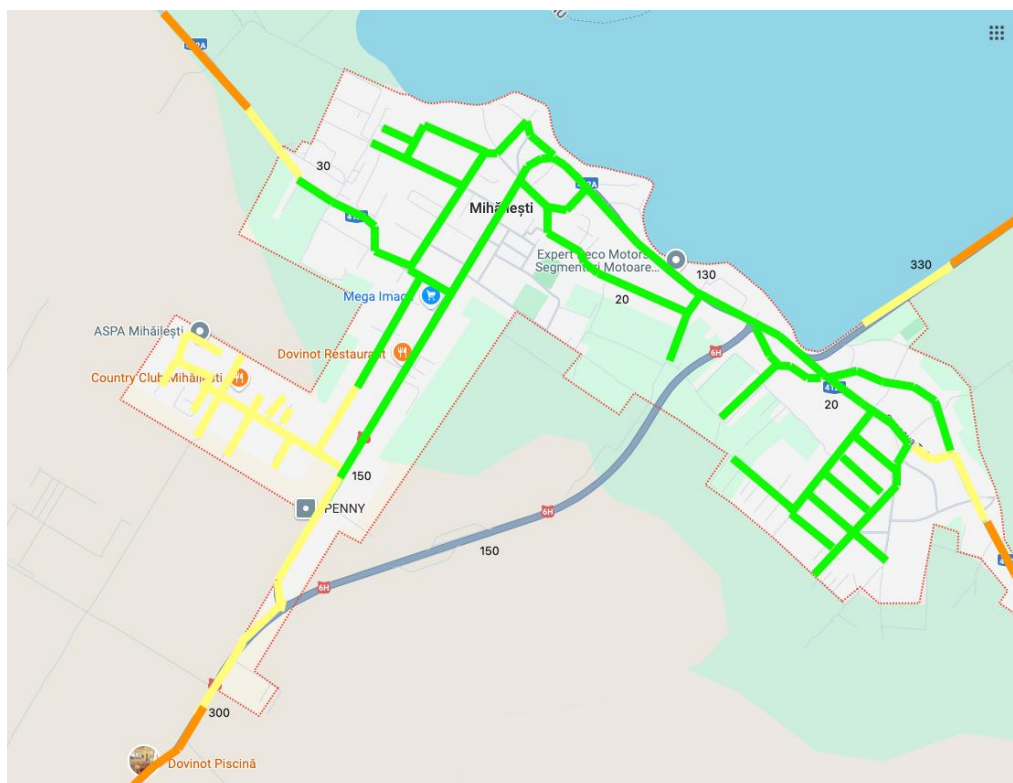
reprezentat de autoturisme – 3094, urmat de alte vehicule cu masa sub 12t – 369. Aceste înregistrări confirmă prezența vehiculelor în trafic, dominată de autoturisme.

4.3. ACCESIBILITATE

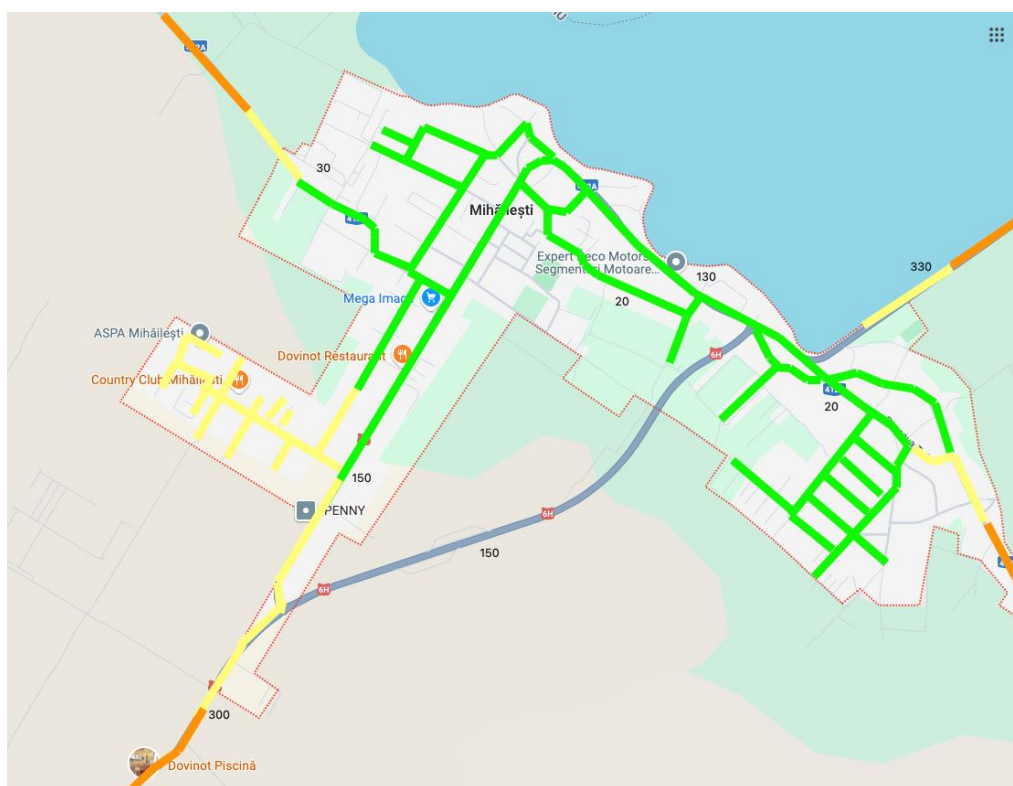
În evaluarea accesibilității au fost determinate izocronele privind durata de deplasare în raport cu centrul orașului. Acestea sunt reprezentate în figura 59 - 61.



Figură 59 - Duratele de deplasare raportate la traficul zilnic



Figură 60 - Duratele de deplasare raportate la traficul zilnic, interval de dimineata (AM)



Figură 61 - Duratele de deplasare raportate la traficul zilnic, interval dupa amiaza (PM)

4.4. SIGURANȚĂ

La momentul actual s-au identificat o serie de puncte pozitive și negative din punct de vedere al mobilității urbane în raport cu utilizatorii vulnerabili, după cum urmează:

➤ Pozitive:

- Administrația UAT Mihăilești va face demersurile pentru implementarea unui sistem de supraveghere a traficului rutier și se va interveni pentru reducerea impactului acestora.
- Administrația UAT Mihăilești va face demersurile pentru implementarea unui sistem de transport public, cu utilizarea unor vehicule electrice.

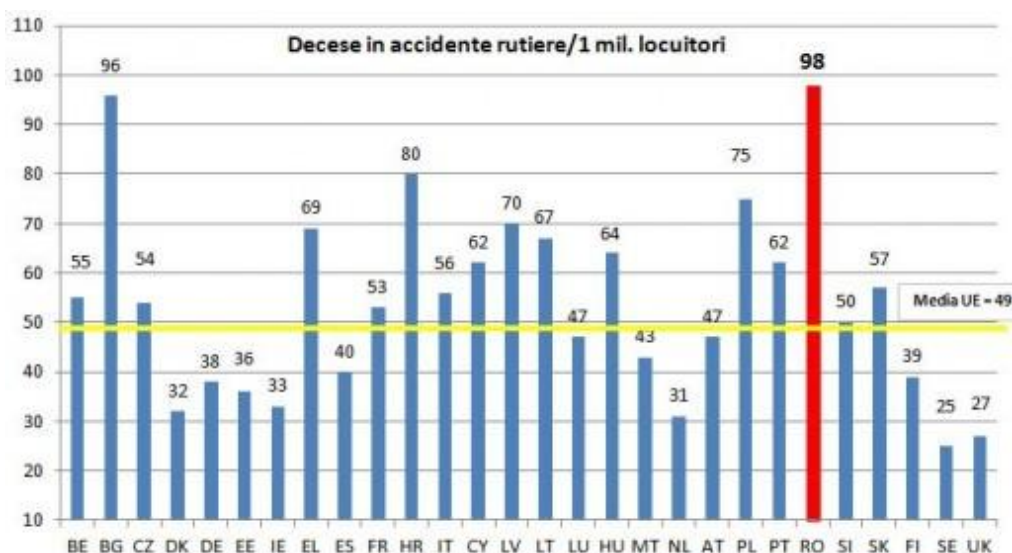
➤ Negative:

- Traficul de tranzit prin UAT Mihăilești conduce la interacțiunea dintre pietoni și bicicliști cu vehicule grele de marfă.

Siguranța rutieră reprezintă unul din punctele cele mai importante în ceea ce privește mobilitatea, accidentele rutiere având în general o caracteristică de creștere o dată cu mobilitatea cetățenilor, astfel ca reducerea numărului de accidente este un deziderat esențial în orice politică publică legată de transport și mobilitate.

În acest context, valabil peste tot în lume, în iulie 2021 deputații din Comisia pentru protecția consumatorilor au aprobat reguli pentru asigurările auto care să protejeze mai bine victimele accidentelor rutiere în UE. Noile reguli mai trebuie aprobate prin votul întregului Parlament, după care statele UE vor avea 2 ani termen să le implementeze. De asemenea, pe 5 octombrie 2021 Parlamentul a adoptat rezoluția privind Politica UE pentru siguranță rutieră prin care se stabilesc principalii pași de urmat pentru a se ajunge la zero victime pe șoselele europene până în 2050. Acești pași includ limite de viteză sigure (30km/h în zone rezidențiale), toleranță zero pentru condusul sub influența alcoolului și elemente de siguranță suplimentare integrate în autovehicule și infrastructura rutieră. Această rezoluție este răspunsul la cadrul trasat de Comisia Europeană privind politica UE pentru siguranță rutieră 2021-2030.

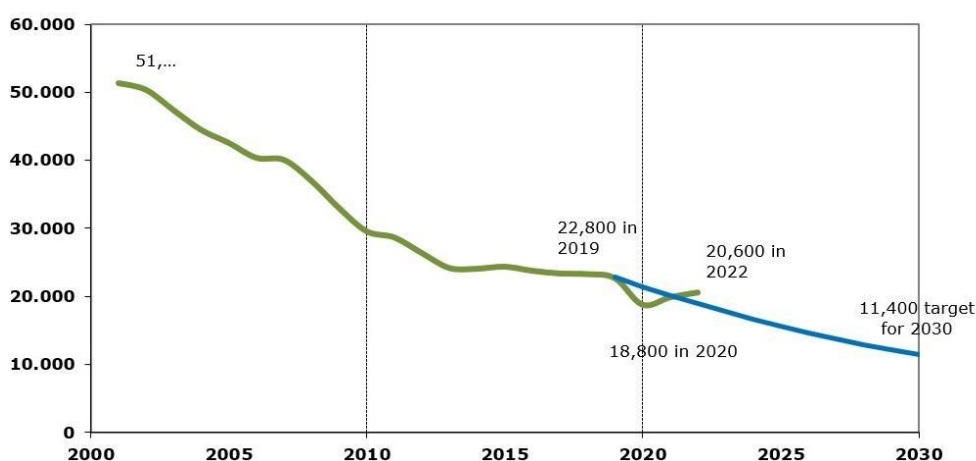
La nivelul Uniunii Europene, statistica privind accidentele grave și efectele acestora arată următoarele date:



Figură 62 - Statistica accidentelor grave (nr. de victime / 1 mil locuitori / an) la nivelul statelor UE (sursa: www.acr.ro/siguranta)

La nivelul întregii UE, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în 2022 a crescut cu 3 % față de anul precedent, nu în ultimul rând ca urmare a reluării nivelurilor de trafic după pandemie. Este important de remarcat faptul că multe dintre câștigurile obținute pe perioada pandemiei de COVID-19 (inclusiv o scădere de 17 % între 2019 și 2020) s-au păstrat. În comparație cu 2019, numărul deceselor din 2022 a scăzut cu 10 %.

Deși ponderea crescută a ciclismului în mixul de mobilitate în multe state membre este extrem de binevenită, o cauză serioasă de îngrijorare o reprezintă tendința crescândă a numărului de bicicliști uciși pe drumurile din UE. Acesta este singurul grup de participanți la trafic în cazul căruia nu se observă o scădere semnificativă a numărului de decese în ultimul deceniu, fapt care poate fi pus mai ales pe seama lipsei persistente a unei infrastructuri bine echipate.



Figură 63 - Tintele UE privind reducerea numarului de accidente rutiere in urmatoarea decada (sursa: Comisia Europeana)

Din pacate, rata accidentelor rutiere fatale în România este de două ori mai mare decât rata medie la nivelul Uniunii Europene.

Aceasta valoare este relativ constanta raportat la indicele de motorizare (numarul de vehicule la mia de locuitori) ceea ce face necesara implementarea de masuri de crestere a sigurantei rutiere (semaforizare intersectii inclusiv pentru benzile de biciclete, treceri de pietoni semaforizate, garduri de protectie a pietonilor in special in zona unitatilor de invatamant, realizarea de parcarl laterale fata de drumul principal si eliminarea vehiculelor care fac dificila vizibilitatea etc.);

4.5. CALITATEA VIEȚII

Starea actuală a infrastructurii contribuie, într-o mare măsură, la calitate vieții la nivel local, mai ales în zona centrală cu infrastructura pietonală deja dezvoltată, prin calmarea traficului.

Trebuie ameliorată însă accesibilitatea spre principale zone ale UAT-ului: Drăgănescu, Popești, Novaci, prin introducerea unui sistem de transport public în comun și prin realizarea de noi conexiuni ale rețelei de infrastructuri de transport între aceste zone și centrul UAT-ului, respectiv între aceste zone și rețeaua de transport națională/regională, în special către București.

Prin proiectele propuse în acest document, calitatea vieții locuitorilor va fi ameliorată prin îmbunătățirea infrastructurii rutiere, care va fi determinată de proiectele de organizare și semnalizare rutieră, precum și de cele prin care se propune construirea unor parcuri de capacitate mare, dintre care una intermodală, ce va diminua traficul rutier, în același timp și noxele din aer.

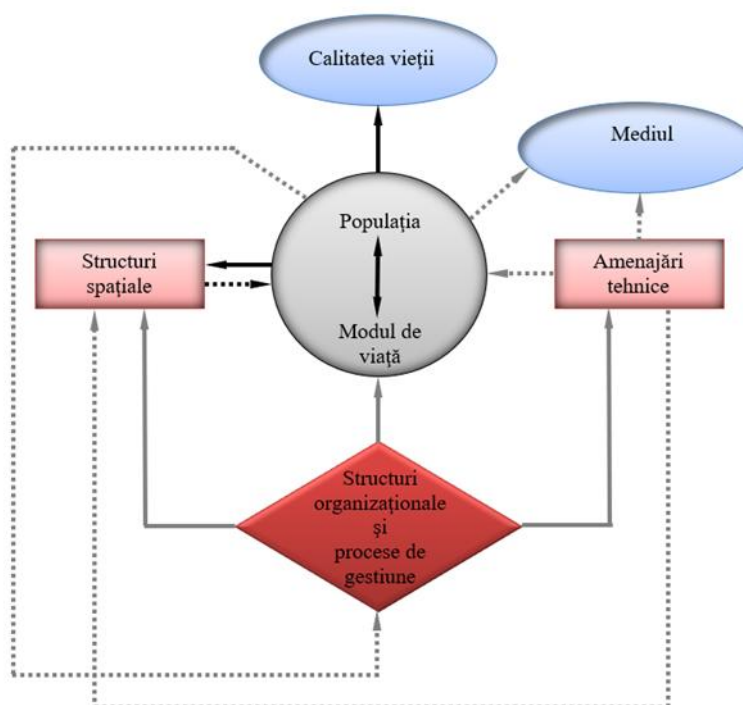
Instituirea serviciului de transport public local, ce folosește vehicule ecologice, va determina o mai bună accesibilitate a locuitorilor ce nu posedă autovehicul, a celor care locuiesc și muncesc în locuri diferite, a elevilor în drumul spre și dinspre școală. Acest serviciu va duce la reducerea aglomerației traficului, a numărului de autovehicule personale, precum și noxelor. De asemenea, siguranța traficului și a persoanelor care se deplasează pietonal.

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. VIZIUNEA PREZENTATĂ PENTRU CELE 3 NIVELURI TERITORIALE

Mobilitatea urbană se referă la capacitatea unui spațiu urban de a permite fluxul și mișcarea diverselor elemente componente, cum ar fi vehiculele, pietonii și informațiile, și de a se adapta în mod flexibil la cerințe de funcționalitate specifice. Este important de subliniat faptul că dreptul la mobilitate trebuie să fie corelat cu cerințele de durabilitate, având în vedere în special consumul de energie și impactul negativ asupra mediului. Situația aglomerărilor urbane și chiar procesele de urbanizare rurală sunt exemple evidente ale necesității de a asigura continuitatea dezvoltării. Prin urmare, trebuie să ne concentrăm pe investigarea cerințelor mobilității durabile în ceea ce privește deplasarea și schimbarea voluntară a poziției geografice a bunurilor și persoanelor pentru a satisface nevoi sociale și/sau economice.

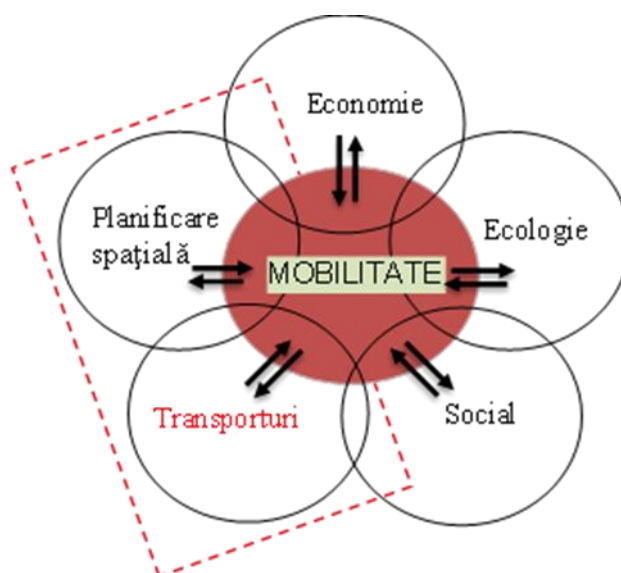
Configurațiile tehnice influențează modul de viață al populației și au consecințe asupra mediului, deoarece structurile spațiale, reprezentate prin localizarea locuințelor și a obiectivelor socio-economice, generează fluxuri materiale, energetice și informaționale care au impact ecologic. Structurile organizaționale și procesele de gestiune sunt responsabile atât de structurile și amenajările create de om, cât și de modul de viață, subliniind prezența autorității juridice într-o comunitate urbană (fig. 54).



Figură 64 - Relațiile între structurile organizaționale și structurile și amenajările antropice

Într-o eră caracterizată de mobilitate, structurile spațiale, amenajările tehnice și organizarea internă a entităților exercită o influență semnificativă asupra modului de viață al populației, depășind limitele tradiționale ale teritoriilor.

În cadrul dezvoltării durabile, o atenție deosebită este acordată organizării durabile a mobilității urbane, care reprezintă un obiectiv central. Aceasta presupune abordarea complexă a problemei mobilității, cu interconexiuni între multiplele domenii, cum ar fi: planificarea spațială, transporturile, ecologia, economia și aspectele socio-culturale, cu impact în sfera legislativă și fiscală (fig. 58).



Figură 65 - Organizarea durabilă a mobilității urbane

Prin urmare, mobilitatea poate fi descrisă ca un sistem dinamic de mișcare, rezultat al comportamentului individual și colectiv în ceea ce privește deplasările, care poate fi modelat pentru a satisface diverse nevoi de mobilitate. Aceasta implică alegerea dintr-o gamă de opțiuni disponibile în cadrul unei oferte fizico-spațiale și de transporturi, aspecte economice și socio-politice, care interacționează într-un mod complex.

Modul în care oamenii se deplasează în mediul urban și potențialele lor opțiuni de mobilitate arată o strânsă corelație între forma urbană și mobilitatea urbană. Astfel, obiectivele unei mobilități urbane durabile pot fi clasificate pe două domenii principale.

Pe de o parte, planificarea spațială, care implică obiective ce țin de structura urbană (organizare policentrică, sistem rutier cu o bună conectivitate), densitatea urbană (existența unui prag minim pentru asigurarea masei critice necesare dezvoltării transportului colectiv public), programe urbanistice noi, infrastructuri pentru circulație și staționare, precum și de structura și configurația spațiilor pentru circulația nemotorizată.

Pe de altă parte, domeniul transporturilor implică formularea de obiective care țin de dezvoltarea infrastructurilor pentru transport public nepoluant, organizarea intermodalității și dezvoltarea tehnologiilor de transport nepoluante. Adesea, eficiența celui mai potrivit mod de transport este determinată de tipul de structură urbană. Structura spațială, în sensul gradului de monocentricitate și densitate, exercită un impact direct asupra distanței călătoriei, a

posibilității de tranzit și a utilizării autovehiculelor personale, și, în cele din urmă, asupra nivelului de poluare.

Din această perspectivă, mobilitatea înseamnă mai mult decât un simplu mijloc de proiectare - reprezintă un instrument esențial pentru a cunoaște și a înțelege procesele de transformare ale orașului contemporan. Aceasta acoperă atât aspectele temporale, cât și cele teritoriale, însă aceste dimensiuni sunt rar abordate într-un mod integrat în politicile publice.

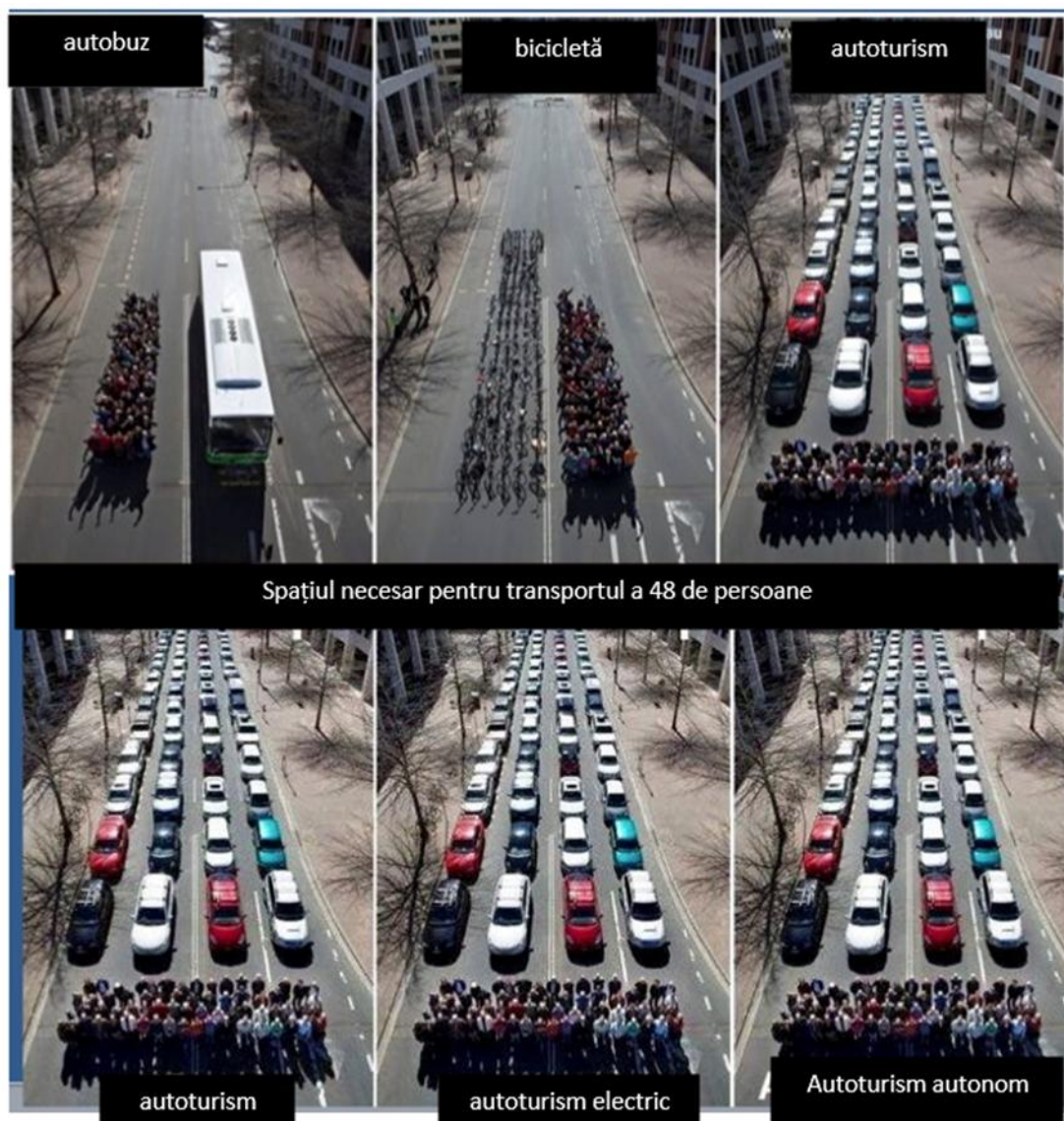
Planificarea în transportul urban reprezintă procesul complex de proiectare, organizare și gestionare a infrastructurii, serviciilor și politicilor pentru a asigura o mobilitate eficientă, durabilă și accesibilă într-un mediu urban, luând în considerare nevoile și interesele populației, dezvoltarea urbană și protecția mediului înconjurător.

În tabelul 56 sunt comparate elementele clasice ale planificării în transportul urban cu aceleași elemente analizate din perspectiva mobilității durabile.

Elemente clasice de planificare	Componente ale planificării din perspectiva mobilității durabile
Dimensiune fizică	Dimensiune socială
Mobilitate	Accesibilitate
Trafic (în special al autovehiculelor)	Oamenii și nevoile de deplasare
Proiecte pe scară largă	Proiecte locale integrate în proiecte regionale/naționale
Arterele stradale – infrastructură de transport	Artera stradală – spațiu urban
Transport motorizat	Toate modurile de transport într-o ierarhie cu prioritate pentru deplasările nemotorizate
Proгноză de trafic	Viziune integratoare asupra orașului
Evaluare economică	Analiză multicriterială care să țină cont și de efectele sociale și ambientale
Transportul – cerere derivată	Transportul – activitate cu valoare intrinsecă, cât și cerere derivată
Creșterea vitezei de deplasare	Reducerea vitezei de deplasare
Reducerea duratei de deplasare	Durate de deplasare rezonabile și creșterea fiabilității acestora
Segregarea persoanelor și a traficului	Integrarea persoanelor și a traficului

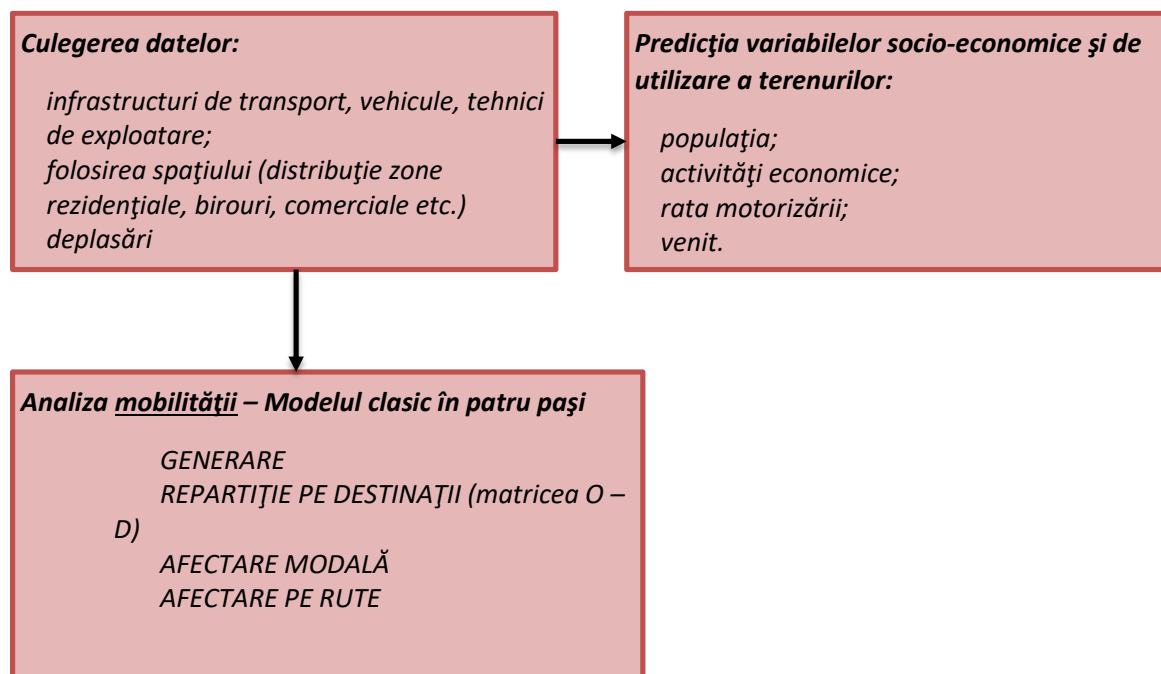
Figură 66 - Aspecte contrastante ale planificării în transportul urban

Prin adoptarea unor forme urbane de tip policentric, se poate asigura o lungime medie a deplasărilor care se încadrează în limitele admise pentru deplasările pietonale sau pentru deplasările cu vehicule nemotorizate. Scopul nu este interzicerea completă a utilizării autovehiculului, deoarece ar fi dificil de realizat și ar îngreuna libertatea de alegere a indivizilor. Combinând strategii de planificare coerente, zonele urbane pot fi concepute la scară personală care să asigure un nivel înalt de accesibilitate și un mediu plăcut.



Figură 67 Spațiul necesar pentru deplasare a 48 de persoane cu diferite moduri de transport (autoturism, autobuz/ transport public, bicicletă) (sursa: prelucrare după Urban Cycling Institute)

În ceea ce privește nevoia de mobilitate, aceasta se poate identifica prin diferite modele. Date fiind problemele specifice modelului clasic în patru pași, utilizat în determinarea cererii de transport, specialiștii în domeniu au dezvoltat modele alternative, ce combină diferite etape ale modelului clasic. Modelele combinate au ca obiectiv abordarea unitară a determinării cererii, având la bază principiul maximizării utilității în funcție de deciziile comportamentale ale utilizatorilor, în timp ce modelul în patru pași se compune dintr-o serie de sub-modele care prezintă o lipsă de coerență în ceea ce privește durata deplasării și efectele congestiei. În general, structura generală a unui model de determinare a cererii de transport se prezintă ca în figura 64.

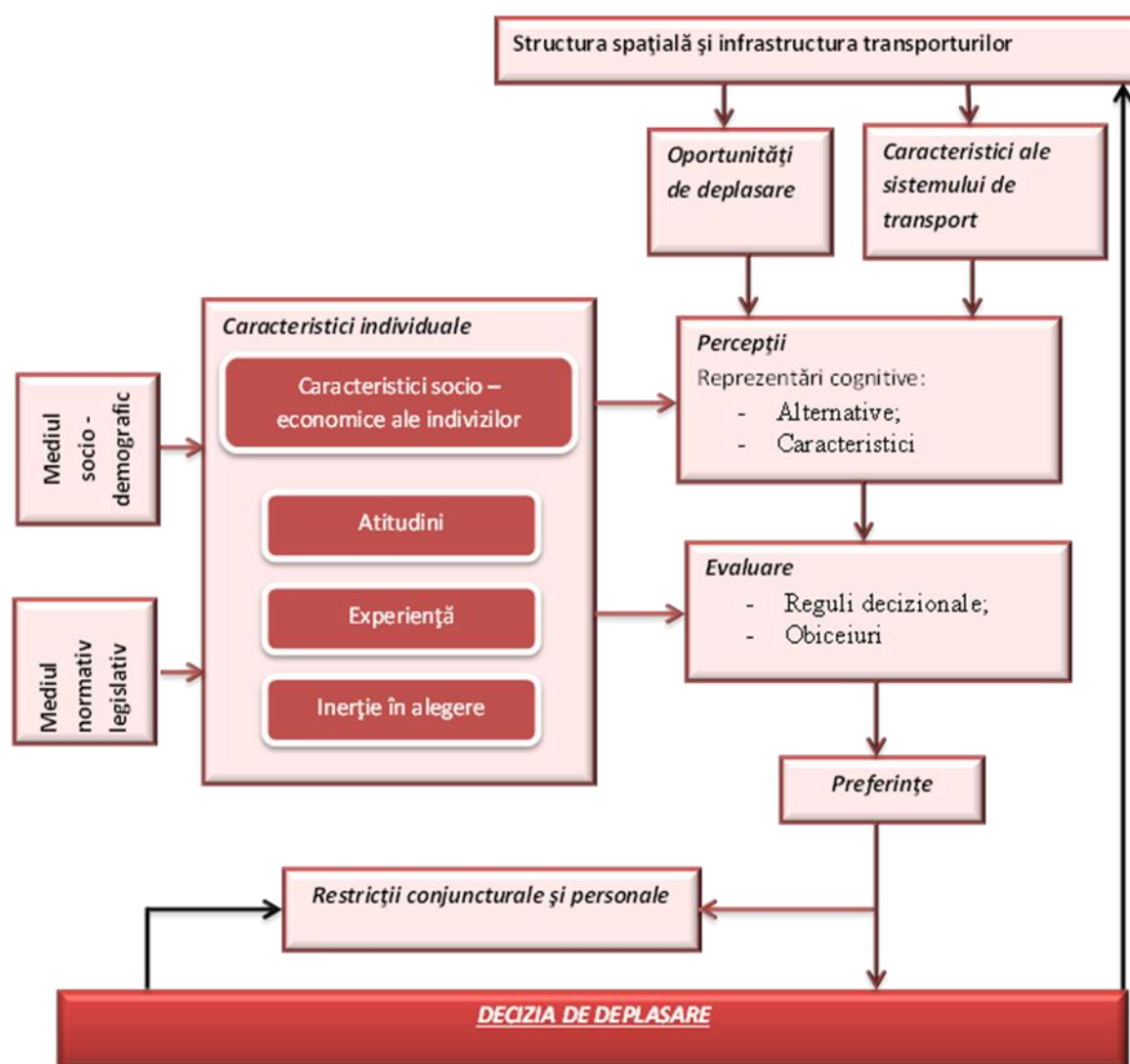


Figură 68 Structura generală a unui model de determinare a cererii de transport

În mod obișnuit, pentru a determina cererea de transport, este necesar să se ia în considerare o rețea de transport și o zonificare a zonei de studiu, precum și să se dispună de date generale privind utilizarea spațiului și informații socio-economice colectate prin intermediul sondajelor.

Principalele categorii de probleme vizate de informațiile obținute din sondajele de transporturi se referă la comportamentul de deplasare, utilizarea spațiului și deciziile de localizare, relațiile de transport, calitatea serviciilor de transport, precum și efectele transportului asupra mediului natural și asupra calității vieții. Acestea pun în evidență caracterul derivat al transportului și corelațiile cu amenajarea teritoriului și activitățile umane.

Cererea de transport este influențată de o varietate de factori, inclusiv motivul deplasării și distanța parcursă. Călătoriile pot fi mai lungi și mai scurte, în funcție de natura lor și de asemenea, dimensiunea grupului de călători joacă un rol semnificativ în decizia de a utiliza automobilul pentru deplasări pe distanțe lungi. Comportamentul de deplasare este puternic corelat cu structura spațială a activităților umane, cu caracteristicile socio-economice individuale și cu funcția de performanță a transporturilor. De aceea, deciziile sunt interdependente, existând diferite niveluri de decizie, în special dependente de orizontul de timp pentru realizarea lor (fig. 63).



Figură 69 - Schema procesului deciziei de deplasare

Este important de înțeles că traficul, aglomerația și poluarea reprezintă doar manifestările exterioare ale unei probleme mai profunde. În centrul acestei probleme se află decizia de deplasare a oamenilor, nu traficul în sine.

Pentru scoaterea în evidență a priorităților de acțiune pentru rezolvarea problemelor de mobilitate prezentate anterior, se pot determina următoarele domenii de intervenție:

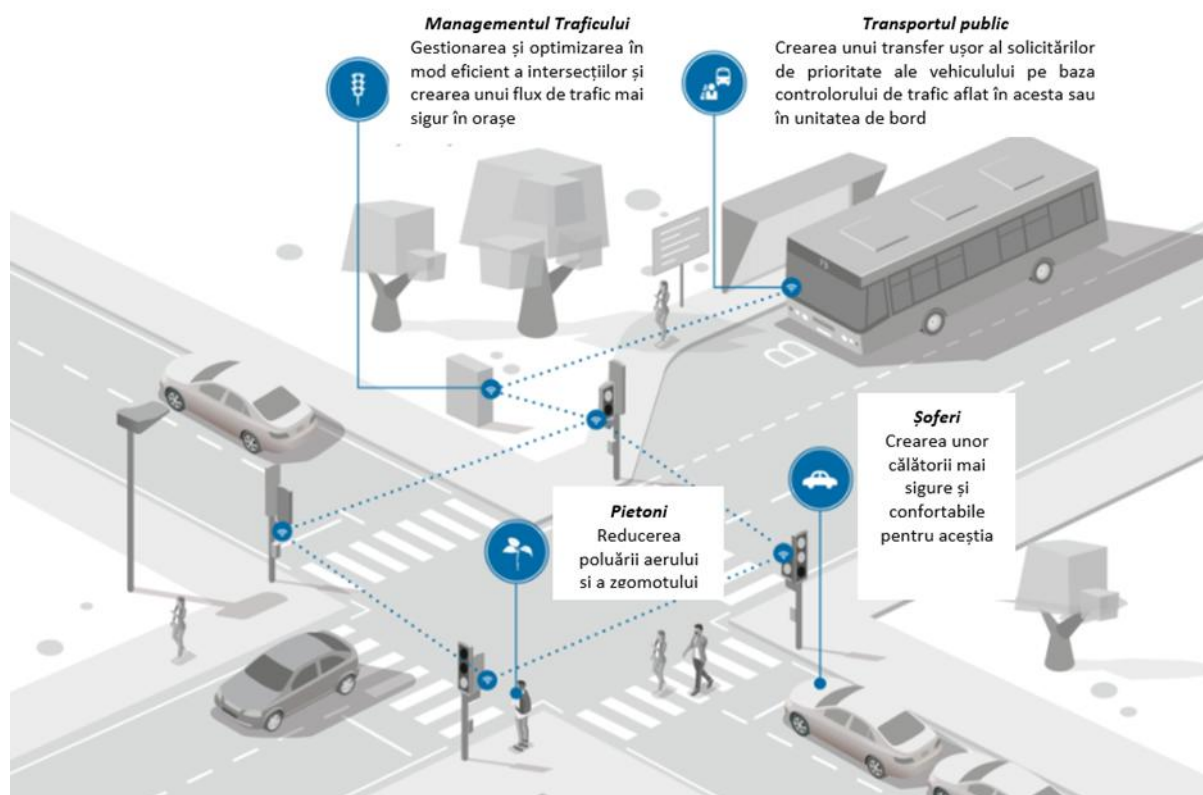
- Este prioritară dezvoltarea serviciilor de transport public, a intermodalității, a traficului pietonal și ciclist, și tratarea complexă și neseparată a diferitelor moduri de transport;
- Dezvoltarea sistemului de transport trebuie abordată în mod integrat, prin acordarea unei atenții deosebite traficului pietonal și ciclist, respectiv pentru înlăturarea obstacolelor întâlnite de acesta;
- Este necesară dezvoltarea diferențiată a traficului în mișcare și a celui staționar;

- Trebuie urmărită concentrarea proceselor de suburbanizare, utilizarea variată a spațiilor, prin concentrarea de funcții și de locuire;
- Tipologia de ofertă – nu trebuie urmărită conformarea la nevoile actuale, ci trebuie utilizată în mod inteligent instrumentele de „push și pull” care sunt accesibile. Nevoile care apar trebuie tratate cu respectarea principiului durabilității.
- Trebuie aplicată o gândire la nivel de relații, regională, cu luarea în calcul a navetei și a altor nevoi de concentrare/aglomerare, nu la nivelul teritoriului administrativ al orașului;
- Condiția fiecărei intervenții este parteneriatul, planificarea publică.

Pentru a crea un sistem de transport eficient și pentru a diminua simptomele cu care se confruntă orașele în prezent, trebuie să se pună accentul pe trei elemente cheie, mai exact: versatilitatea mobilității, vizibilitatea și optimizarea.

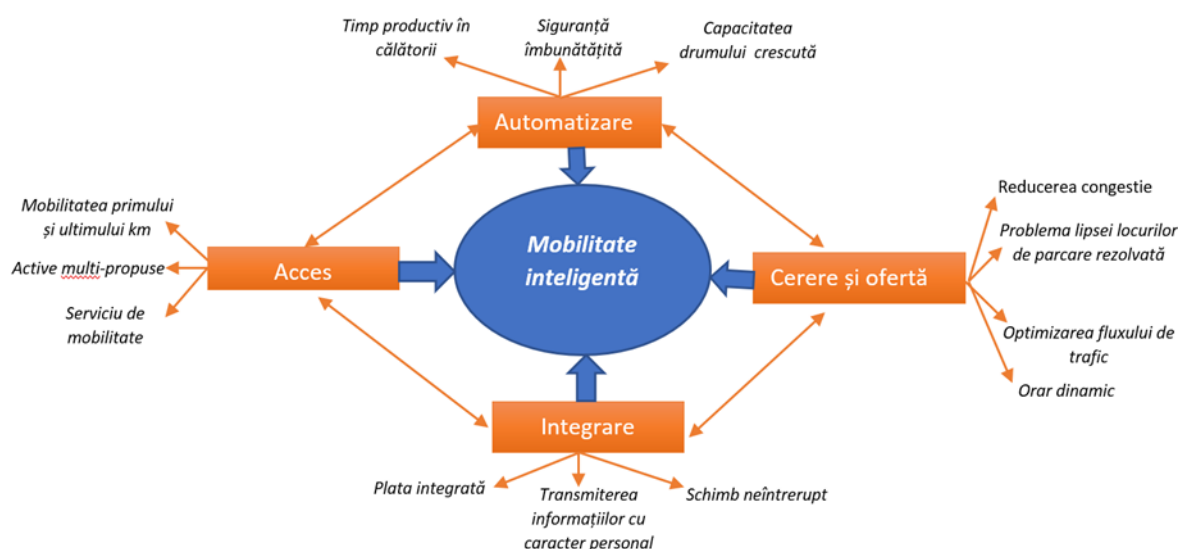
Astfel, este nevoie de o piață de mobilitate versatilă care să ofere o varietate de servicii, cum ar fi transportul public, servicii de transport privat, servicii de bike-sharing și ride-sharing, și oricare alte servicii de mobilitate. În acest mod, piața de mobilitate permite oricui să planifice și să rezerve cea mai potrivită soluție de mobilitate.

Acest concept este cunoscut ca „mobilitatea ca serviciu” sau „serviciu de mobilitate” (MaaS), descris ca o dezvoltare practică a „transportului colaborativ”, care presupune achiziționarea de servicii de mobilitate ca un pachet bazat pe nevoile utilizatorilor în loc să se achiziționeze doar mijloacele de transport.



Figură 70 - Efectele pozitive ale mobilității ca serviciu din punct de vedere al deplasărilor

După ce se formează o piață competitivă și versatilă pentru toate serviciile de mobilitate, orașele trebuie să dobândească o înțelegere clară a modului în care oamenii se deplasează și să aibă vizibilitate asupra acestor deplasări. Dat fiind faptul că piața mobilității este foarte fragmentată, orașele de obicei nu au acces la o imagine globală a mișcării oamenilor. Furnizorii de servicii de mobilitate dispun de propriile lor aplicații și metode de colectare a datelor, dar, în majoritatea cazurilor, orașele nu sunt conectate efectiv la fiecare furnizor individual pentru a accesa aceste informații. Dacă aceste elemente ar fi în permanentă legătură, s-ar putea vorbi despre mobilitatea inteligentă, care îmbină patru teme esențiale: cererea și oferta, integrarea, accesul și automatizarea serviciilor (fig. 65).



Figură 71 - Cele patru teme ale mobilității inteligente

Viziunea de dezvoltare trebuie să se potrivească cu viziunea prezentă la nivel european, național, regional și județean, astfel că trebuie să se atingă următoarele obiective strategice:

- creșterea accesibilității – trebuie să se ofere opțiuni care să permită accesul tuturor cetățenilor la serviciile existente;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- protejarea mediului – reducerea efectelor externe negative, ca: emisiile de gaze cu efect de seră, consumul de energie, zgomotul, etc.
- creșterea eficienței economice – creșterea eficienței serviciului de transport;
- îmbunătățirea calității vieții.

5.2. CADRUL/ METODOLOGIA DE SELECTARE A PROIECTELOR

Strategia de dezvoltare reprezintă un document-cheie al cărui scop este reprezentat de asigurarea unei viziune coerente de dezvoltare la nivelul municipiilor, orașelor și zonelor

metropolitane, transpuse într-un portofoliu de propuneri prioritare, ideal sprijinite de comunitate și finanțabile de către Uniunea Europeană.

Ca instrument de planificare, o Strategie Integrată (SIDU) trebuie să răspundă la nevoile locale de dezvoltare prin implementarea unui proces participativ în care buna guvernare, colaborarea și implicarea comunității să reprezinte piloni de dezvoltare și să asigure continuitatea pe termen lung a viziunii de dezvoltare. Elaborarea unei SIDU pentru o unitate administrativ teritorială este esențială, cu atât mai mult în acest moment, în care încep deja depunerile de proiecte pe axele prioritare ale Programelor Operaționale. În acest context, unitățile administrativ-teritoriale ce propun o listă de proiecte coerentă, integrată, prioritarizată și asumată de către diferiți actori la nivel local vor avea un avantaj în competiția cu alte unități administrativ-teritoriale pentru finanțarea diferitelor categorii de investiții.

Strategia propriu-zisă trebuie să pornească de la contextul său strategic, respectiv conceptele cheie ce urmează să fie abordate, tendințele internaționale și exemplele de bune practici în domeniul strategiilor locale, precum și corelarea cu documente programatice - strategii relevante la nivel național, regional, județean și local, precum și programele de arhitectură pentru Programele Operaționale Regionale.



Figură 72 - Schema de elaborare a unei SIDU

Conform art. 23 din propunerea CE de Regulament comun RDC, o strategie teritorială trebuie să prezinte zona geografică vizată, să analizeze în detaliu necesitățile de dezvoltare și potențialul zonei, precum și să descrie o abordare integrată care răspunde atât nevoilor de dezvoltare identificate, cât și implicarea partenerilor (ADR Centru).

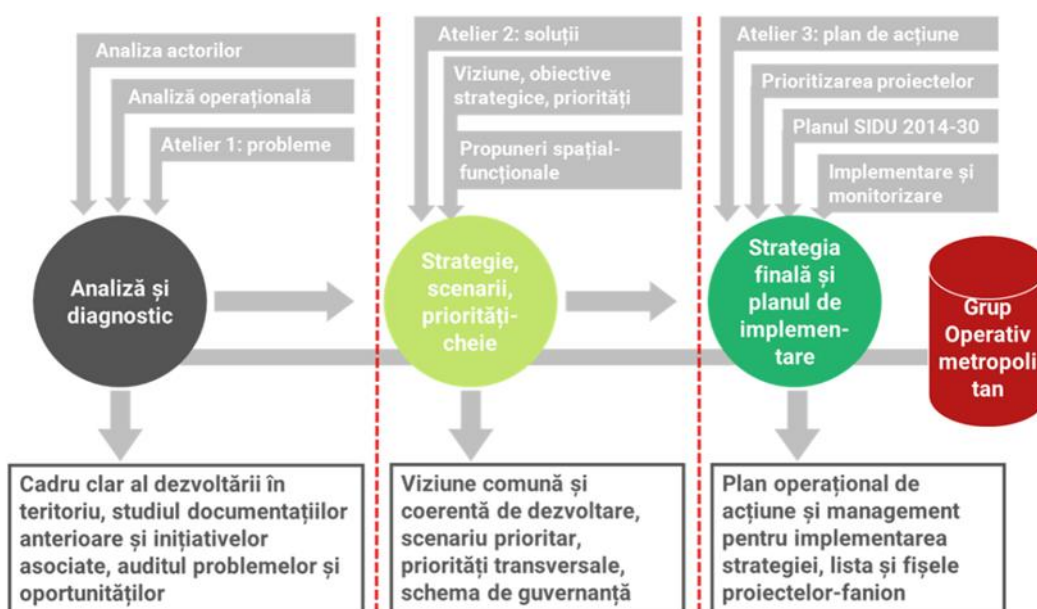
Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acțiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

- analiza situației actuale și identificarea disfuncționalităților, prin caracterizarea mobilității și a impactului acesteia asupra aspectelor precum contextul socio-economic, rețeaua de transport actuală, mijloacele și tehnologiile utilizate pentru realizarea serviciilor de transport;

- stabilirea unei viziuni de dezvoltare a mobilității;
- stabilirea obiectivelor pentru îndeplinirea viziunii de dezvoltare;
- identificarea temelor pentru care se propun intervenții, pornind de la analiza situației actuale și ținând cont de viziunea de dezvoltare a mobilității urbane;
- identificarea de măsuri care să contribuie la atingerea obiectivelor, în urma analizei problemelor evidențiate de modelul de transport;

- prioritizarea măsurilor propuse pe baza unei analize multicriteriale; această analiză permite considerarea mai multor factori de natură diferită, care afectează procesul decizional.

Se poate propune o metodologie de planificare integrată ca cea din fig. 67, care să asigure îndeplinirea viziunii de dezvoltare propuse.



Figură 73 - Metodologie de planificare integrată

Aceasta descrie realizarea a trei etape principale:

- analiză și diagnostic - implică identificarea problemelor prin analiza documentelor anterioare și a situației actuale din zona de studiu.
- dezvoltarea de strategii - include găsirea de soluții la problemele identificate și stabilirea obiectivelor principale și a priorităților de dezvoltare.
- alegerea strategiei finale și a planului de acțiune - presupune atât stabilirea strategiei finale și elaborarea unui plan de acțiune pe baza proiectelor prioritizate, cât și stabilirea unui plan de implementare.

Elaboratorii prezentului plan recomandă prioritizarea proiectelor legate de transport public urban, trasee pietonale și de biciclete – proiectele respective fiind cu cel mai mare efect asupra calității vieții populației.

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

6.1. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT

Direcțiile de acțiune din cadrul PMUD Mihăilești au fost stabilite în toate domeniile mobilității, în sensul implementării de măsuri și politici în domeniile:

- Structura instituțională și întărirea capacității administrative;
- Transportul public – integrat de la nivel local la nivel județean și regional;
- Rețeaua rutieră/stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu;
- Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate;
- ITS și managementul mobilității;
- Logistica urbană;
- Sporirea integrării între planificarea urbană și a transporturilor în zone cu nivel ridicat de complexitate. Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

La nivelul aglomerației urbane Mihăilești

Direcțiile de acțiune și măsurile, la nivel UAT-ului au vizat cu precădere domeniile următoare, ce vor fi descrise în cadrul paragrafelor următoare:

- Structura instituțională și întărirea capacității administrative;
- Transportul public – integrat de la nivel local la nivel județean și regional;
- Încurajarea deplasărilor pe jos prin reabilitarea trotuarelor;
- ITS și managementul mobilității;
- Logistica urbană;
- Sporirea integrării între planificarea urbană și a transporturilor în zone cu nivel ridicat de complexitate. Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

La nivelul orașului Mihăilești și a satelor arundate

Direcțiile de acțiune și măsurile, au vizat cu precădere domeniile următoare:

- Încurajarea deplasărilor pe jos prin reabilitarea trotuarelor;
- Rețeaua rutieră/stradală - utilizarea eficientă a spațiului public, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu;
- Implementarea unei politici de parcare eficiente și integrate;
- Sporirea integrării între planificarea urbană și a transporturilor în zone cu nivel ridicat de complexitate. Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

6.2. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE OPERAȚIONALE

6.2.1. NIVELUL LOCAL

În vederea realizării obiectivelor operaționale se dorește organizarea unui sistem de transport public al orașului care să permită conectarea zonelor limitrofe a UAT Mihăilești cu centrul orașului.

Proiectele propuse:

- Operaționalizarea serviciului de transport public cu principale subactivități:
 - Stabilirea traseelor de transport public la nivel local;
 - Alegerea stațiilor de transport public;
 - Stabilirea programului de circulație.
- Studiarea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private (transportatori, comercianți cu amănuntul) și autoritatea publică cu privire la distribuirea mărfurilor în oraș astfel încât să nu fie perturbat traficul general.
- Dezvoltarea și susținerea de programe de sensibilizare, responsabilizare și conștientizare a locuitorilor cu privire la importanța planului de mobilitate în dezvoltarea socio-economică a localității.

6.2.2. NIVELUL REGIONAL

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului București 2021 – 2030 (SIDU) cuprinde proiectele

- Drum Orbital București (vezi figura 6.2.2): Dezvoltarea rețelei de drumuri radiale prin intermediul cărora vor fi conectate Municipiul București, UAT-urile și zonele industriale de viitoarea autostradă A0, care are ca obiectiv general implementarea unor măsuri și investiții pentru fluidizarea traficului în Regiunea de Dezvoltare București - Ilfov, prin atragerea transportului de mărfuri și pasageri pe rute alternative rețelei de drumuri naționale și prin generarea unui trafic eficient și rentabil.

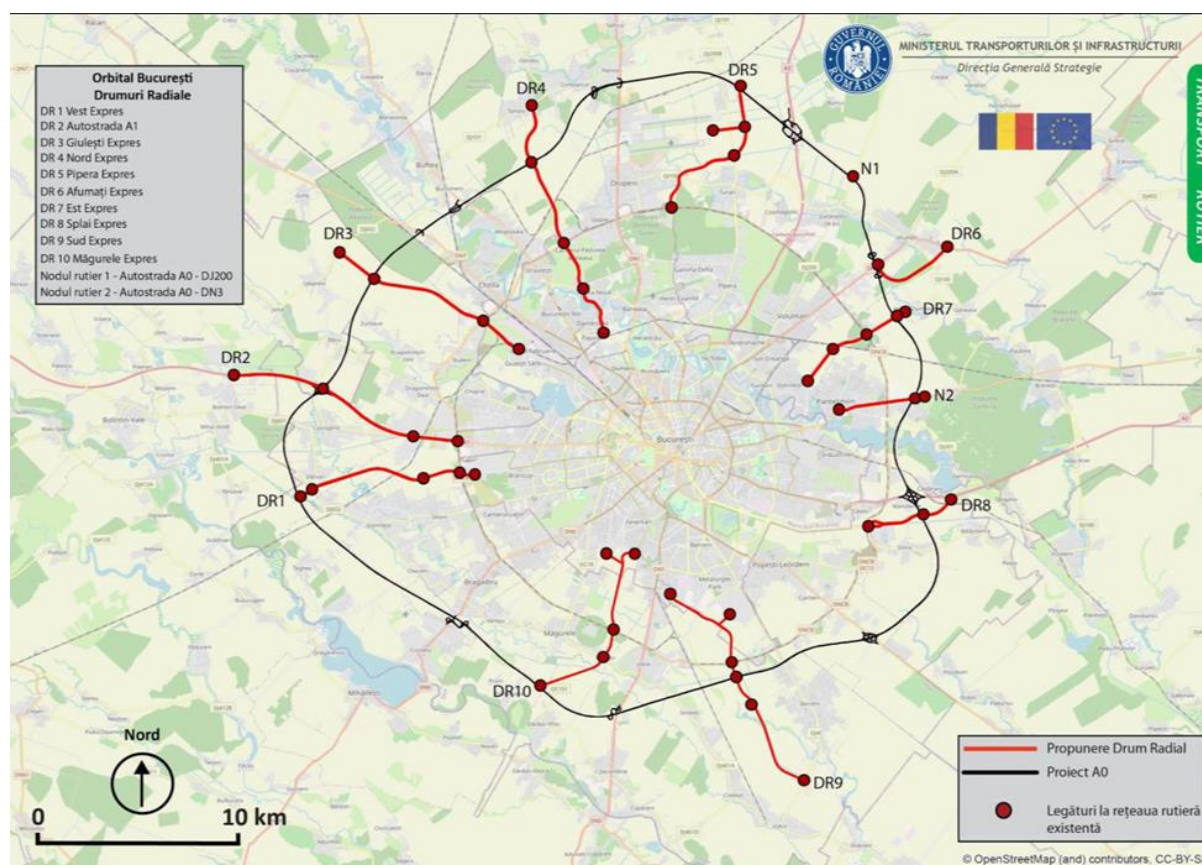
Obiectivele specifice sunt:

- • Reducerea ambuteiajelor și problemelor de trafic;
- • Reducerea timpilor de deplasare, prin crearea unor noi rute de transport public;
- • Creșterea accesibilității populației din zonă, în condiții de siguranță în trafic.

Drumurile radiale vor crește atractivitatea investiției autostrăzii A0 - Inel București prin conectarea acestuia la municipiul București și la aria metropolitan. Acestea sunt în număr de 10 și însumează o lungime totală estimată de 96.11 km. Drumurile radiale, înglobate într-un

singur proiect denumit Orbital București, leagă marile bulevarde radiale ale municipiului București și a DNCB cu A0, dar vor avea și conexiuni între localități din aria metropolitană la A0, intersectând un număr total de 30 UAT-uri. Proiectul cuprinde elaborarea și aprobarea documentației urbanistice (PUZ) – soluții integrate pentru grupări de localități care pot acționa împreună, într-un mod mai eficient (de exemplu, gruparea Domnești – Ciorogârla- Bolintin Deal - Grădinari sau gruparea Berceni–Popești-Leordeni–Vidra).

În cadrul proiectului se va realiza DR1 - Vest Expres, cu o lungime de 8.98 km, ce realizează legătura între Autostrada A0 - DNCB - Bulevardul Timișoara. Implementarea proiectului va facilita utilizarea unor rute alternative de deplasare a locuitorilor din Bolintin-Vale, cât și a traficului de mărfuri din zona industrială proiectată către Centura București direct către noul nod rutier Ciorogârla. Intrarea în Municipiul București se va realiza prin bulevardul Timișoara, desconggestionând bulevardul Iuliu Maniu și facilitând accesul mai ușor către zonele din vestul (cartierele Militari și Drumul Taberei) și sudul capitalei (întregul sector 5).



Figură 74 - Harta drumurilor radiale și a nodurilor, parte componentă a proiectului Orbital București (sursa : Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Plan Investitional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport în perioada 2020 – 2030, Varianta Draft, Octombrie 2021)

6.3. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE ORGANIZAȚIONALE

În vederea realizării obiectivelor strategice și a celor organizaționale derivate, se impun o serie de cerințe generale ce trebuie îndeplinite. Pe de o parte actorii implicați trebuie să dispună de capacitate și capabilitate ce suportă îmbunătățire. De asemenea sunt necesare îmbunătățiri de ordin instituțional, pentru a planifica și opera în cadrul unui sistem integrat, cu soluții eficiente și eficace.

O astfel de inițiativă este introducerea unui serviciu de transport public local, care să se conecteze cu transportul public județean și regional. De aceea, există un număr de obiective ce trebuie realizate în afară de cele strategice:

-  Stabilirea unei entități (autorități) dedicate administrării transportului public, care să aibă atât rolul unei unități distincte de planificare, cât și al unei autorități de ofertare/licitație în concordanță cu regulile competitivității pieței libere, în vederea dezvoltării unei oferte de transport public adecvate și eficiente.
-  Stabilirea capacităților de planificare și operare pentru transportul public prin înființarea unui departament/serviciu de planificare a transportului care să colaboreze cu departamentul/serviciul de urbanism și managementul traficului care să includă și centrul de management al traficului și siguranța cetățenilor existent.

Proiectele propuse:

- Înființarea unui serviciu de transport public local;
- Înființarea unui centru de comandă și control.

6.4. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PARTAJATE PE NIVELE TERITORIALE

Proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport propuse prin actualul PMUD sunt organizate pe trei niveluri teritoriale. Primul nivel prezintă acele proiecte ce au impact la nivel regional prin influențarea traficului de tranzit prin UAT Mihăilești. Al doilea nivel prezintă acele proiecte cu impact la nivelul întregului UAT Mihăilești. În fine, al treilea nivel teritorial conține acele proiecte cu impact la nivel zonal, fie a orașului Mihăilești, fie la nivel local în Drăgănescu, Popești, Novaci.

Proiecte de infrastructură de transport la nivel **regional** sunt:

- Înființarea unui serviciu de transport public verde în orașul Mihăilești, care să realizeze conectarea orașului cu satele componente;
- Înființarea unui terminal de transport public pentru cursele locale și cele interurbane, pe strada Stadionului nr. 2;

Proiecte de infrastructură de transport la **nivelul întregului UAT** sunt:

- Reamenajarea și marcarea locurilor de parcare de-a lungul DN6, care străbate orașul, dar și amenajarea unor locuri de parcare prin amenajarea străzilor secundare;
- Dotarea cu logistica urbană a orașului Mihăilești;

- Studiarea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private (transportatori, comercianți cu amănuntul) și autoritatea publică cu privire la distribuirea mărfurilor în oraș astfel încât să nu fie perturbat traficul general;
- Refacerea semnalizării rutiere (daca este necesară, unde, ce fel) sau trasarea semnalizării rutiere unde nu există, în special pe străzile laterale.

Proiecte de infrastructură de transport cu impact la nivel **zonal, al orașului Mihăilești sau local, în Popești, Drăgănescu, Novaci** sunt:

- Amenajarea unui parc public în zona Stadionului;
- Organizarea eficientă a rețelei rutiere/stradale și a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu.

În urma considerațiilor se totalizează proiectele propuse în tabelul următor. Pentru implementarea acestora s-au utilizat două ipoteze: o primă ipoteză în care se implementează doar un număr redus de proiecte și o a doua ipoteză în care sunt implementate toate proiectele din listă.

Nr. identificare proiect	Ipoteza de implementare		Descriere proiect	Obiective/efecte	Actori implicați
	Ipoteza I	Ipoteza II			
Proiect nr. 1	✓	✓	Înființarea unui serviciu de transport public verde în orașul Mihăilești	Încurajarea locuitorilor să utilizeze transportul public, în detrimentul celui individual	Primăria Poliția rutieră
Proiect nr. 2	✓	✓	Înființarea unui terminal de transport public pentru transferul între cursele locale și cele interurbane	Creșterea atractivității mediului urban Încurajarea utilizării transportului public	Primăria, Poliția rutieră
Proiect nr. 3	✓	✓	Înființarea unui Centru de comandă și control	Creșterea siguranței cetățenilor	Primăria, Comunitatea locală, Poliția locală
Proiect nr. 4	✓	✓	Dotarea cu logistica urbana	Îmbunătățirea aspectelor estetic și funcțional ale orașului	Primăria, Poliția rutieră Comunitatea locală
Proiect nr. 5		✓	Studiarea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private și autoritatea publică cu privire la distribuirea mărfurilor	Încurajarea utilizării bicicletei ca mijloc de deplasare la locul de muncă în interiorul orașului	Primăria, Poliția rutieră Operatorii economici

Nr. identificare proiect	Ipoteza de implementare		Descriere proiect	Obiective/efecte	Actori implicați
	Ipoteza I	Ipoteza II			
Proiect nr. 6	✓	✓	Refacerea semnalizării rutiere	Creșterea siguranței și securității	Primăria, Poliția rutieră
Proiect nr. 7		✓	Amenajarea unui parc public/zonă de promenadă în aria Stadionului	Creșterea atractivității turistice a zonei Stadionului	Primăria, Poliția rutieră Comunitatea locală
Proiect nr. 8	✓	✓	Organizarea eficientă a rețelei rutiere/stradale și a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu	Creșterea siguranței și securității Calmarea traficului rutier Reducerea noxelor	Primăria, Poliția rutieră
Proiect nr. 9	✓	✓	Reorganizarea și reamenajarea trotuarelor existente și organizarea trotuarelor pe străzile secundare	Creșterea siguranței și securității	Primăria, Poliția rutieră
Proiect nr. 10	✓	✓	Reamenajarea locurilor de parcare existente și amenajarea unor locuri noi de parcare, în special pe străzile secundare	Creșterea siguranței și securității	Primăria, Poliția rutieră
Proiect nr. 11	✓	✓	Realizarea unui parc fotovoltaic	Producția de energie electrică regenerabilă și durabilă, reducerea dependenței de combustibili fosili și creșterea independenței energetice Efecte sociale: crearea de locuri de muncă și ecologice: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	Primăria

Nr. identificare proiect	Ipoteza de implementare		Descriere proiect	Obiective/efecte	Actori implicați
	Ipoteza I	Ipoteza II			
Proiect nr. 12	✓	✓	Extinderea pe străzile secundare și eficientizarea iluminatului public	Reducerea consumului de energie electrică și a costurilor facturilor plătite de primărie și creșterea siguranței traficului pe străzile vizate	Primăria și Poliția rutieră
Proiect nr. 13	✓	✓	Realizarea unor piste pentru biciclete care să realizeze conexiunea dintre orașul Mihăilești și satele care aparțin acestuia	Realizarea unui climat sigur și ecologic de deplasare între unitățile locative ale orașului	Primăria și locuitorii orașului
Proiect nr. 14	✓	✓	Stație publică de încărcare a mașinilor electrice	Punerea la dispoziția locuitorilor sau persoanelor aflate în tranzit a unui serviciu de încărcare a vehiculelor electrice	Primăria, posesorii de vehicule electrice din oraș sau în trecere
Proiect nr. 15	✓	✓	Conectarea rețelei de comunicații a satului Popești cu situl arheologic Cetatea Argedava	Încurajarea locuitorilor și vizitatorilor în a descoperi istoria locală într-un mod ecologic	Primăria, școlile și locuitorii orașului

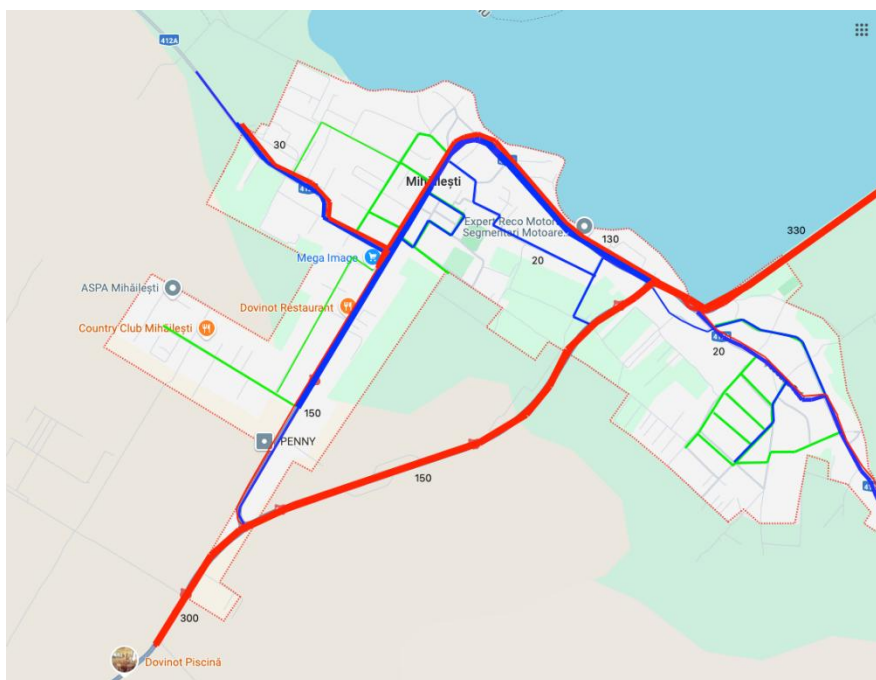
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

7.1. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ

În cadrul capitolul 4 au fost identificate două mari probleme ale infrastructurii de transport ce deservește zona analizată aferentă UAT Mihăilești și anume:

- Existența unui volum mare de trafic ce tranzitează infrastructura urbană de transport a orașului Mihăilești. Principala stradă afectată de acest volum mare de tranzit este DN6. Acest volum mare de trafic de tranzit afectează duratele de deplasare ale rezidenților orașului.
- Lipsa unor conexiuni directe a principalelor zone ale orașului în interiorul UAT-ului, care în final să conducă la atragerea în zonă a agenților economici.

Conform scenariilor de evoluție propuse și celor două ipoteze de implementare a proiectelor, impactul negativ indus de probleme expuse anterior urmează să se reducă. Variația traficului în urma implementării proiectelor propuse în cele două ipoteze versus opțiunea de a nu realiza implementarea acestor proiecte pentru cele trei scenarii de evoluție este reprezentată în figurile următoare.



Figură 75 - variația fluxului de vehicule în cazul implementării proiectelor din Ipoteza I pentru scenariul de bază



Figură 76 - variația fluxului de vehicule în cazul implementării proiectelor din Ipoteza II pentru scenariul de bază



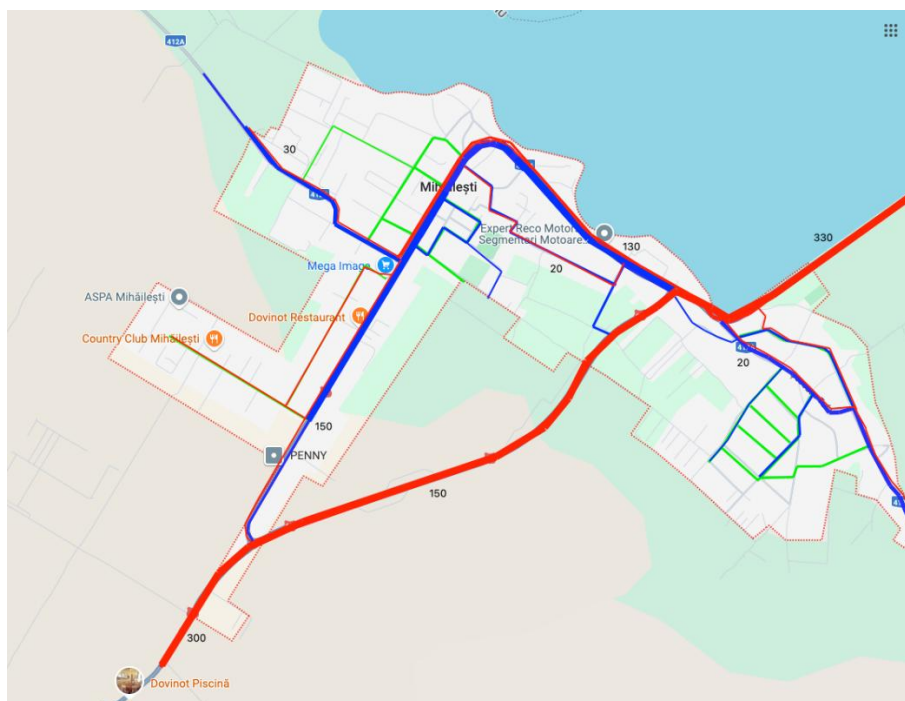
Figură 77 - Variația fluxului de vehicule în cazul implementării proiectelor din Ipoteza I pentru scenariul optimist



Figură 78 - Variația fluxului de vehicule în cazul implementării proiectelor din Ipoteza II pentru scenariul optimist



Figură 79 - Variația fluxului de vehicule în cazul implementării proiectelor din Ipoteza I pentru scenariul pesimist



Figură 80 - Variația fluxului de vehicule în cazul implementării proiectelor din Ipoteza II pentru scenariul pesimist

7.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Calculul emisiilor poluante avut la bază principiile din *"EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019"* al Uniunii Europene, metodologia corespunzătoare nivelului 1 (Tier 1). Estimările s-au făcut ținând cont de lungimea arterelor de circulație, media zilnică a fluxului de vehicule și compoziția acestuia (autoturisme, vehicule ușoare pentru transportul mărfurilor, vehicule grele de marfă/autobuze), coeficienții de emisie corespunzători.

Evaluarea ține cont de trei scenarii de lucru:

- **Scenariul de bază:** populația prezintă tendință de stagnare a numărului de locuitori. Rata de motorizare crește cu 1,5% în fiecare an, iar traficul de tranzit crește cu 10%. Infrastructura de transport nu suferă modificări majore.
- **Scenariul optimist:** populația prezintă o rată de creștere asemănătoare cu cea a județelor din centrul României de 0, 5% pe an, rata de motorizare rămâne constantă.
- **Scenariu pesimist:** populația urmează o tendință de descreștere de 0,1% pe an, Rata de motorizare crește cu 1,5% în fiecare an, iar traficul de tranzit crește cu 50%.

Aceste scenarii sunt aplicate în trei ipoteze de lucru:

- Ipoteza 0 – fără realizarea de proiecte de investiții („BAU” – *en. Business as Usual*)
- Ipoteza 1 – implementarea unui număr limitat de proiecte de dezvoltare (vezi Tabelul Cap. 6.4)

- Ipoteza 2 – implementarea unui număr mai mare de proiecte de dezvoltare (vezi Tabelul Cap. 6.4)

Pentru toate scenariile de lucru și ipotezele de implementare a proiectelor, rezultatele sunt prezentate în Tabelele următoare:

TABEL emisii anuale poluanti :

An	Scenariul ACTUAL	Ipoteza I		Ipoteza II	
		I. Scenariul OPTIM	Scenariul PESIM	Scenariul OPTIM	Scenariul PESIM
2025	793,49	805,39	821,26	793,49	793,49
2026	797,08	810,33	827,13	798,36	799,16
2027	800,18	822,09	839,20	809,94	810,82
2028	802,88	825,11	842,37	812,92	813,88
2029	805,66	826,99	844,36	814,76	815,81
2030	808,63	836,19	853,83	823,83	824,96
2031	818,98	849,22	867,23	836,67	837,90
2032	829,41	867,19	885,65	854,38	855,70
2033	839,90	877,90	896,68	864,93	866,36
2034	850,48	881,71	900,67	868,68	870,21
2035	853,38	882,46	901,53	869,42	871,04
2036	856,14	884,02	903,21	870,95	872,66
2037	858,74	881,39	900,62	868,36	870,16
2038	861,15	881,67	901,01	868,64	870,54
2039	863,40	879,24	898,63	866,25	868,24
2040	865,50	873,74	902,78	860,82	872,25
2041	867,29	870,52	909,85	857,66	879,08
2042	868,73	870,47	912,98	857,61	882,10
2043	869,76	867,18	918,56	854,36	887,50
2044	870,32	865,88	921,14	853,09	889,99
2045	870,33	865,54	921,60	852,75	890,43
2046	869,70	863,50	922,46	850,74	891,27
2047	868,33	855,88	927,48	843,23	896,11
2048	866,18	853,06	925,99	840,45	894,68
2049	863,09	848,62	924,21	836,08	892,96
2050	858,88	842,47	921,83	830,02	890,66
2051	853,37	832,48	920,69	820,18	889,56
2052	846,38	827,98	910,87	815,74	880,07
2053	837,68	823,81	897,17	811,63	866,84
2054	827,02	815,25	883,87	803,20	853,98
2055	836,06	825,60	892,15	813,40	861,98

Figură 81 – Graficele de variație a emisiilor în funcție de fiecare Ipoteza x Scenariu

Graficele corespunzătoare evoluției cantităților de emisii de poluanți atmosferici pentru cele trei scenarii și cele trei ipoteze sunt redată în Figurile 70 - 75.

Emisiile poluante defalcate estimate în Scenariul de baza (Actual)

An	Total rulaj veh. poluante (km x veh)	CO2 (kg)	CO (kg)	NOx (kg)	PM (kg)	VOC (kg)
2025	4.264.919,88	765.210,87	22.431,47	3.359,50	41,53	2.448,67
2026	4.302.927,79	768.673,67	22.532,98	3.374,70	41,72	2.459,75
2027	4.340.652,07	771.659,66	22.620,51	3.387,81	41,88	2.469,31
2028	4.377.367,07	774.264,74	22.696,87	3.399,25	42,02	2.477,65
2029	4.413.582,13	776.945,22	22.775,45	3.411,02	42,17	2.486,22
2030	4.449.168,25	779.806,09	22.859,31	3.423,58	42,32	2.495,38

2031	4.483.977,41	789.793,39	23.152,08	3.467,42	42,87	2.527,34
2032	4.517.839,85	799.850,85	23.446,91	3.511,58	43,41	2.559,52
2033	4.549.982,83	809.964,38	23.743,38	3.555,98	43,96	2.591,89
2034	4.580.592,30	820.165,03	24.042,40	3.600,76	44,51	2.624,53
2035	4.609.375,64	822.960,88	24.124,36	3.613,04	44,67	2.633,47
2036	4.635.995,81	825.626,39	24.202,49	3.624,74	44,81	2.642,00
2037	4.660.064,75	828.135,58	24.276,05	3.635,76	44,95	2.650,03
2038	4.681.135,74	830.458,45	24.344,14	3.645,96	45,07	2.657,47
2039	4.699.494,89	832.628,90	24.407,77	3.655,48	45,19	2.664,41
2040	4.713.986,41	834.650,36	24.467,02	3.664,36	45,30	2.670,88
2041	4.723.981,77	836.374,90	24.517,58	3.671,93	45,39	2.676,40
2042	4.728.760,27	837.763,28	24.558,28	3.678,03	45,47	2.680,84
2043	4.727.495,61	838.759,36	24.587,48	3.682,40	45,52	2.684,03
2044	4.719.240,52	839.298,66	24.603,28	3.684,77	45,55	2.685,75
2045	4.702.909,12	839.307,14	24.603,53	3.684,80	45,55	2.685,78
2046	4.677.256,77	838.699,80	24.585,73	3.682,14	45,52	2.683,84
2047	4.640.856,90	837.379,02	24.547,01	3.676,34	45,45	2.679,61
2048	4.592.981,13	835.308,40	24.486,31	3.667,25	45,34	2.672,99
2049	4.531.111,97	832.332,82	24.399,09	3.654,18	45,18	2.663,46
2050	4.453.159,34	828.267,87	24.279,93	3.636,34	44,95	2.650,46
2051	4.356.730,83	822.958,98	24.124,30	3.613,03	44,67	2.633,47
2052	4.239.088,10	816.217,55	23.926,68	3.583,43	44,30	2.611,90
2053	4.097.096,95	807.827,46	23.680,73	3.546,60	43,85	2.585,05
2054	3.927.170,15	797.541,02	23.379,20	3.501,44	43,29	2.552,13
2055	3.983.729,94	806.259,97	23.634,79	3.539,72	43,76	2.580,03

Emisiile poluante defalcate estimate in Ipoteza I, Scenariul OPTIMIST

An	Total rulaj veh. poluante (km x veh)	CO2 (kg)	CO (kg)	NOx (kg)	PM (kg)	VOC (kg)
2025	4.264.919,88	776.689,03	22.767,94	3.409,89	42,16	2.485,40
2026	4.302.927,79	781.452,10	22.907,56	3.430,80	42,41	2.500,65
2027	4.340.652,07	792.790,02	23.239,93	3.480,58	43,03	2.536,93
2028	4.377.367,07	795.702,19	23.325,29	3.493,37	43,19	2.546,25
2029	4.413.582,13	797.510,57	23.378,30	3.501,30	43,29	2.552,03
2030	4.449.168,25	806.383,44	23.638,40	3.540,26	43,77	2.580,43
2031	4.483.977,41	818.955,72	24.006,95	3.595,46	44,45	2.620,66
2032	4.517.839,85	836.285,26	24.514,95	3.671,54	45,39	2.676,11
2033	4.549.982,83	846.612,84	24.817,69	3.716,88	45,95	2.709,16
2034	4.580.592,30	850.282,31	24.925,26	3.732,99	46,15	2.720,90
2035	4.609.375,64	851.009,04	24.946,56	3.736,18	46,19	2.723,23
2036	4.635.995,81	852.508,37	24.990,52	3.742,76	46,27	2.728,03
2037	4.660.064,75	849.971,85	24.916,16	3.731,63	46,13	2.719,91

2038	4.681.135,74	850.248,69	24.924,27	3.732,84	46,15	2.720,79
2039	4.699.494,89	847.907,23	24.855,64	3.722,56	46,02	2.713,30
2040	4.713.986,41	842.595,39	24.699,93	3.699,24	45,73	2.696,30
2041	4.723.981,77	839.497,51	24.609,11	3.685,64	45,56	2.686,39
2042	4.728.760,27	839.445,51	24.607,59	3.685,41	45,56	2.686,22
2043	4.727.495,61	836.272,02	24.514,56	3.671,48	45,39	2.676,07
2044	4.719.240,52	835.020,75	24.477,88	3.665,99	45,32	2.672,07
2045	4.702.909,12	834.688,44	24.468,14	3.664,53	45,30	2.671,00
2046	4.677.256,77	832.722,38	24.410,51	3.655,90	45,20	2.664,71
2047	4.640.856,90	825.376,45	24.195,17	3.623,64	44,80	2.641,20
2048	4.592.981,13	822.657,24	24.115,46	3.611,71	44,65	2.632,50
2049	4.531.111,97	818.375,02	23.989,93	3.592,91	44,42	2.618,80
2050	4.453.159,34	812.444,64	23.816,08	3.566,87	44,10	2.599,82
2051	4.356.730,83	802.810,06	23.533,65	3.524,57	43,57	2.568,99
2052	4.239.088,10	798.470,54	23.406,44	3.505,52	43,34	2.555,10
2053	4.097.096,95	794.444,59	23.288,43	3.487,84	43,12	2.542,22
2054	3.927.170,15	786.190,42	23.046,46	3.451,61	42,67	2.515,81
2055	3.983.729,94	796.176,48	23.339,20	3.495,45	43,21	2.547,76

Emisiile poluante defalcate estimate in Ipoteza I, Scenariul PESIMIST

An	Total rulaj veh. poluante (km x veh)	CO2 (kg)	CO (kg)	NOx (kg)	PM (kg)	VOC (kg)
2025	4.264.919,88	791.993,25	23.216,57	3.477,08	42,99	2.534,38
2026	4.302.927,79	797.645,75	23.382,27	3.501,90	43,29	2.552,47
2027	4.340.652,07	809.290,03	23.723,61	3.553,02	43,92	2.589,73
2028	4.377.367,07	812.342,69	23.813,09	3.566,42	44,09	2.599,50
2029	4.413.582,13	814.270,44	23.869,60	3.574,89	44,20	2.605,66
2030	4.449.168,25	823.402,70	24.137,31	3.614,98	44,69	2.634,89
2031	4.483.977,41	836.318,93	24.515,94	3.671,68	45,39	2.676,22
2032	4.517.839,85	854.088,34	25.036,83	3.749,70	46,36	2.733,08
2033	4.549.982,83	864.720,00	25.348,49	3.796,37	46,93	2.767,10
2034	4.580.592,30	868.564,61	25.461,19	3.813,25	47,14	2.779,41
2035	4.609.375,64	869.396,04	25.485,56	3.816,90	47,19	2.782,07
2036	4.635.995,81	871.015,61	25.533,04	3.824,01	47,27	2.787,25
2037	4.660.064,75	868.520,02	25.459,88	3.813,06	47,14	2.779,26
2038	4.681.135,74	868.893,31	25.470,83	3.814,70	47,16	2.780,46
2039	4.699.494,89	866.596,83	25.403,51	3.804,61	47,04	2.773,11
2040	4.713.986,41	870.601,25	25.520,89	3.822,19	47,25	2.785,92
2041	4.723.981,77	877.420,84	25.720,80	3.852,13	47,62	2.807,75
2042	4.728.760,27	880.438,10	25.809,25	3.865,38	47,79	2.817,40
2043	4.727.495,61	885.825,50	25.967,18	3.889,03	48,08	2.834,64
2044	4.719.240,52	888.306,15	26.039,89	3.899,92	48,21	2.842,58

2045	4.702.909,12	888.749,47	26.052,89	3.901,87	48,24	2.844,00
2046	4.677.256,77	889.582,04	26.077,30	3.905,53	48,28	2.846,66
2047	4.640.856,90	894.421,28	26.219,15	3.926,77	48,55	2.862,15
2048	4.592.981,13	892.987,70	26.177,13	3.920,48	48,47	2.857,56
2049	4.531.111,97	891.271,14	26.126,81	3.912,94	48,37	2.852,07
2050	4.453.159,34	888.975,77	26.059,52	3.902,86	48,25	2.844,72
2051	4.356.730,83	887.877,28	26.027,32	3.898,04	48,19	2.841,21
2052	4.239.088,10	878.407,62	25.749,73	3.856,47	47,68	2.810,90
2053	4.097.096,95	865.197,75	25.362,49	3.798,47	46,96	2.768,63
2054	3.927.170,15	852.364,79	24.986,31	3.742,13	46,26	2.727,57
2055	3.983.729,94	860.347,92	25.220,32	3.777,18	46,70	2.753,11

Emisiile poluante defalcate estimate in Ipoteza II, Scenariul OPTIMIST

An	Total rulaj veh. poluante (km x veh)	CO2 (kg)	CO (kg)	NOx (kg)	PM (kg)	VOC (kg)
2025	4.264.919,88	765.210,87	22.431,47	3.359,50	41,53	2.448,67
2026	4.302.927,79	769.903,55	22.569,03	3.380,10	41,79	2.463,69
2027	4.340.652,07	781.073,91	22.896,48	3.429,14	42,39	2.499,44
2028	4.377.367,07	783.943,05	22.980,58	3.441,74	42,55	2.508,62
2029	4.413.582,13	785.724,70	23.032,81	3.449,56	42,65	2.514,32
2030	4.449.168,25	794.466,44	23.289,07	3.487,94	43,12	2.542,29
2031	4.483.977,41	806.852,93	23.652,17	3.542,32	43,79	2.581,93
2032	4.517.839,85	823.926,36	24.152,66	3.617,28	44,72	2.636,56
2033	4.549.982,83	834.101,32	24.450,93	3.661,95	45,27	2.669,12
2034	4.580.592,30	837.716,57	24.556,91	3.677,82	45,47	2.680,69
2035	4.609.375,64	838.432,55	24.577,90	3.680,96	45,51	2.682,98
2036	4.635.995,81	839.909,72	24.621,20	3.687,45	45,59	2.687,71
2037	4.660.064,75	837.410,69	24.547,94	3.676,48	45,45	2.679,71
2038	4.681.135,74	837.683,43	24.555,94	3.677,68	45,47	2.680,59
2039	4.699.494,89	835.376,58	24.488,31	3.667,55	45,34	2.673,20
2040	4.713.986,41	830.143,24	24.334,90	3.644,57	45,06	2.656,46
2041	4.723.981,77	827.091,14	24.245,43	3.631,17	44,89	2.646,69
2042	4.728.760,27	827.039,91	24.243,93	3.630,95	44,89	2.646,53
2043	4.727.495,61	823.913,32	24.152,28	3.617,22	44,72	2.636,52
2044	4.719.240,52	822.680,54	24.116,14	3.611,81	44,65	2.632,58
2045	4.702.909,12	822.353,14	24.106,54	3.610,37	44,63	2.631,53
2046	4.677.256,77	820.416,14	24.049,76	3.601,87	44,53	2.625,33
2047	4.640.856,90	813.178,77	23.837,60	3.570,09	44,14	2.602,17
2048	4.592.981,13	810.499,74	23.759,07	3.558,33	43,99	2.593,60
2049	4.531.111,97	806.280,81	23.635,40	3.539,81	43,76	2.580,10
2050	4.453.159,34	800.438,07	23.464,12	3.514,16	43,44	2.561,40
2051	4.356.730,83	790.945,88	23.185,87	3.472,48	42,93	2.531,03

2052	4.239.088,10		786.670,48	23.060,54	3.453,71	42,70	2.517,34
2053	4.097.096,95		782.704,03	22.944,26	3.436,30	42,48	2.504,65
2054	3.927.170,15		774.571,84	22.705,88	3.400,60	42,04	2.478,63
2055	3.983.729,94		784.410,32	22.994,28	3.443,79	42,57	2.510,11

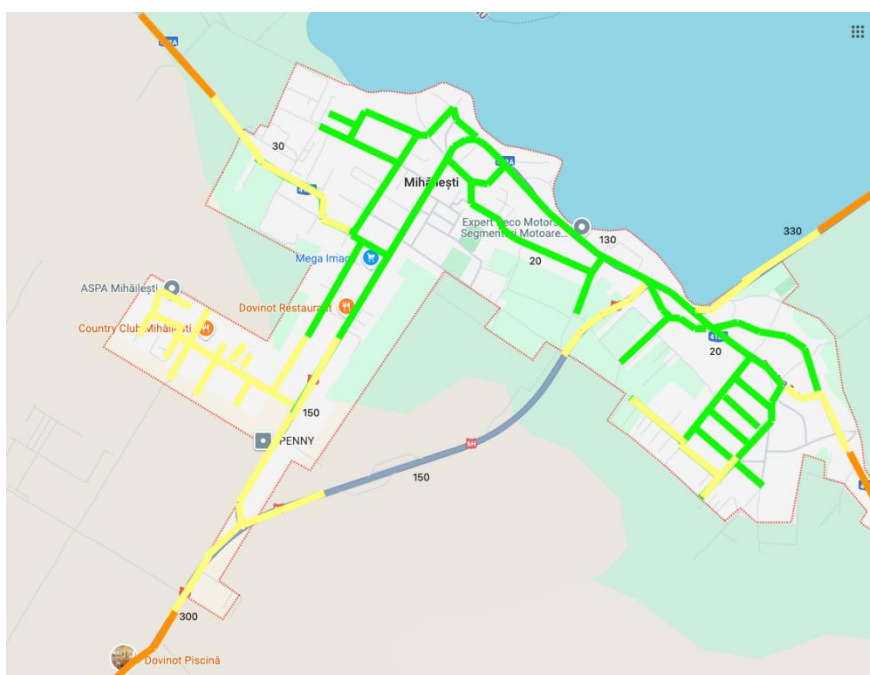
Emisiile poluante defalcate estimate in Ipoteza II, Scenariul PESIMIST

An	Total rulaj veh. poluante (km x veh)		CO2 (kg)	CO (kg)		NOx (kg)	PM (kg)	VOC (kg)
2025	4.264.919,88		765.210,87	22.431,47		3.359,50	41,53	2.448,67
2026	4.302.927,79		770.672,22	22.591,56		3.383,48	41,83	2.466,15
2027	4.340.652,07		781.922,74	22.921,36		3.432,87	42,44	2.502,15
2028	4.377.367,07		784.872,16	23.007,82		3.445,82	42,60	2.511,59
2029	4.413.582,13		786.734,73	23.062,42		3.454,00	42,70	2.517,55
2030	4.449.168,25		795.558,17	23.321,07		3.492,73	43,18	2.545,79
2031	4.483.977,41		808.037,62	23.686,90		3.547,52	43,86	2.585,72
2032	4.517.839,85		825.206,12	24.190,17		3.622,90	44,79	2.640,66
2033	4.549.982,83		835.478,26	24.491,29		3.667,99	45,35	2.673,53
2034	4.580.592,30		839.192,86	24.600,18		3.684,30	45,55	2.685,42
2035	4.609.375,64		839.996,17	24.623,73		3.687,83	45,59	2.687,99
2036	4.635.995,81		841.560,98	24.669,60		3.694,70	45,68	2.692,99
2037	4.660.064,75		839.149,78	24.598,92		3.684,11	45,55	2.685,28
2038	4.681.135,74		839.510,44	24.609,49		3.685,70	45,56	2.686,43
2039	4.699.494,89		837.291,63	24.544,45		3.675,96	45,44	2.679,33
2040	4.713.986,41		841.160,63	24.657,87		3.692,94	45,65	2.691,71
2041	4.723.981,77		847.749,60	24.851,02		3.721,87	46,01	2.712,80
2042	4.728.760,27		850.664,84	24.936,47		3.734,67	46,17	2.722,13
2043	4.727.495,61		855.870,05	25.089,06		3.757,52	46,45	2.738,78
2044	4.719.240,52		858.266,81	25.159,32		3.768,04	46,58	2.746,45
2045	4.702.909,12		858.695,14	25.171,87		3.769,92	46,61	2.747,82
2046	4.677.256,77		859.499,55	25.195,46		3.773,45	46,65	2.750,40
2047	4.640.856,90		864.175,15	25.332,52		3.793,98	46,90	2.765,36
2048	4.592.981,13		862.790,05	25.291,91		3.787,90	46,83	2.760,93
2049	4.531.111,97		861.131,54	25.243,30		3.780,62	46,74	2.755,62
2050	4.453.159,34		858.913,78	25.178,28		3.770,88	46,62	2.748,52
2051	4.356.730,83		857.852,44	25.147,17		3.766,22	46,56	2.745,13
2052	4.239.088,10		848.703,01	24.878,96		3.726,05	46,06	2.715,85
2053	4.097.096,95		835.939,86	24.504,82		3.670,02	45,37	2.675,01
2054	3.927.170,15		823.540,86	24.141,36		3.615,59	44,70	2.635,33
2055	3.983.729,94		831.254,03	24.367,46		3.649,45	45,12	2.660,01

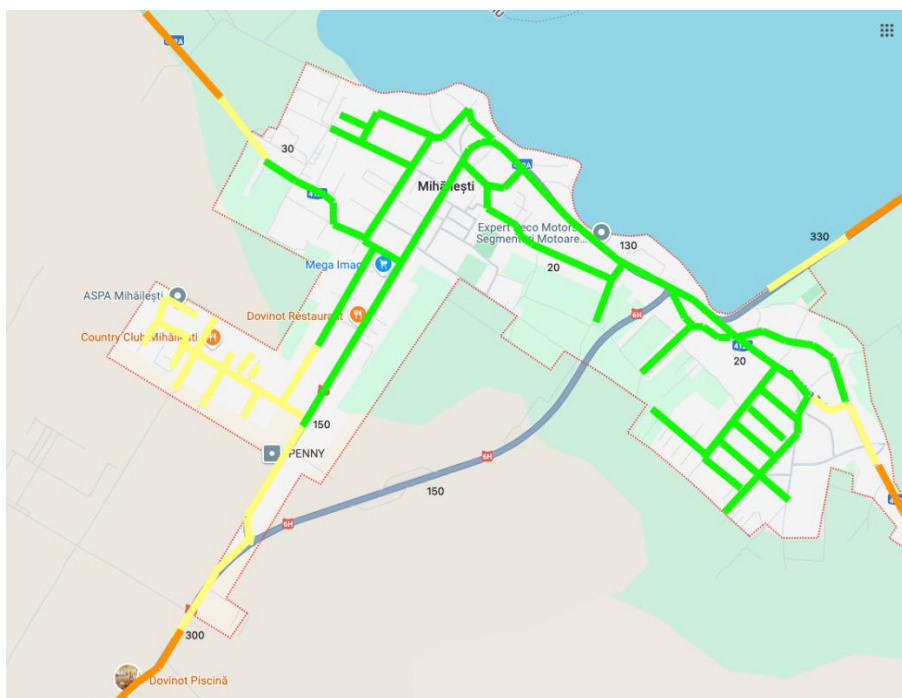
În cazul cel mai favorabil (Ipoteza 2, Scenariul OPTIMIST) se înregistrează o scădere cu 41% a emisiilor poluante față de situația actuală, iar în cazul cel mai defavorabil (ipoteza 0 – BAU, scenariul pesimist) creșterea emisiilor poluante este de 49% față de situația actuală.

7.3. ACCESIBILITATE

În evaluarea accesibilității au fost determinate izocronele privind durata de deplasare în raport cu centrul orașului. Acestea sunt reprezentate în figura 82, respectiv 83 pentru scenariul de bază în ipotezele I și II de implementare a proiectelor figura 84, respectiv 85 pentru scenariul de optimist în ipotezele I și II de implementare a proiectelor, figura 86, respectiv 87 pentru scenariul de pesimist în ipotezele I și II de implementare a proiectelor.



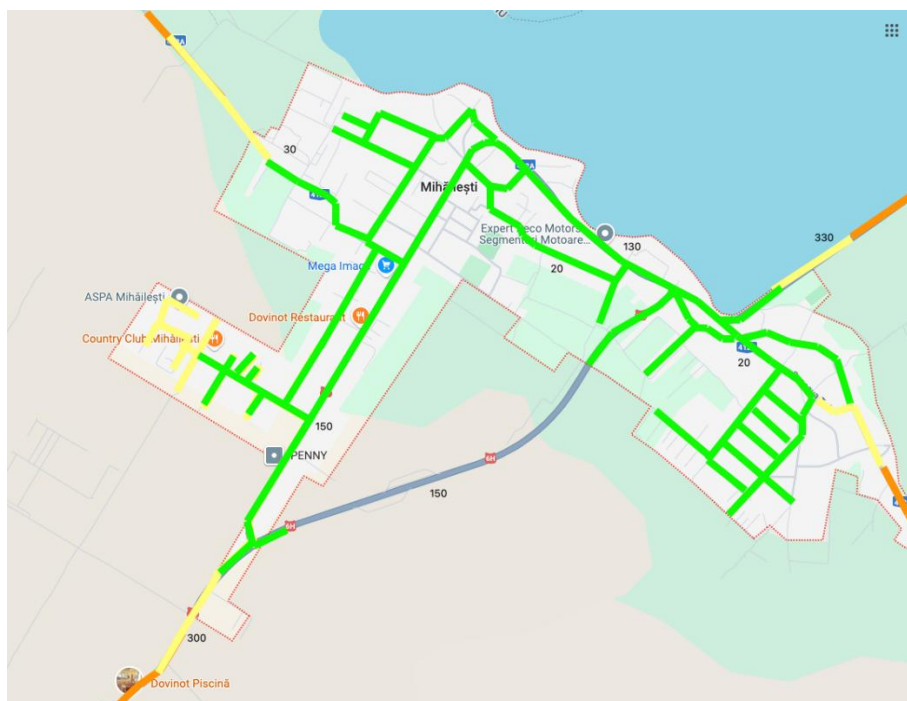
Figură 82 - durata deplasării pentru scenariul de bază Ipoteza I



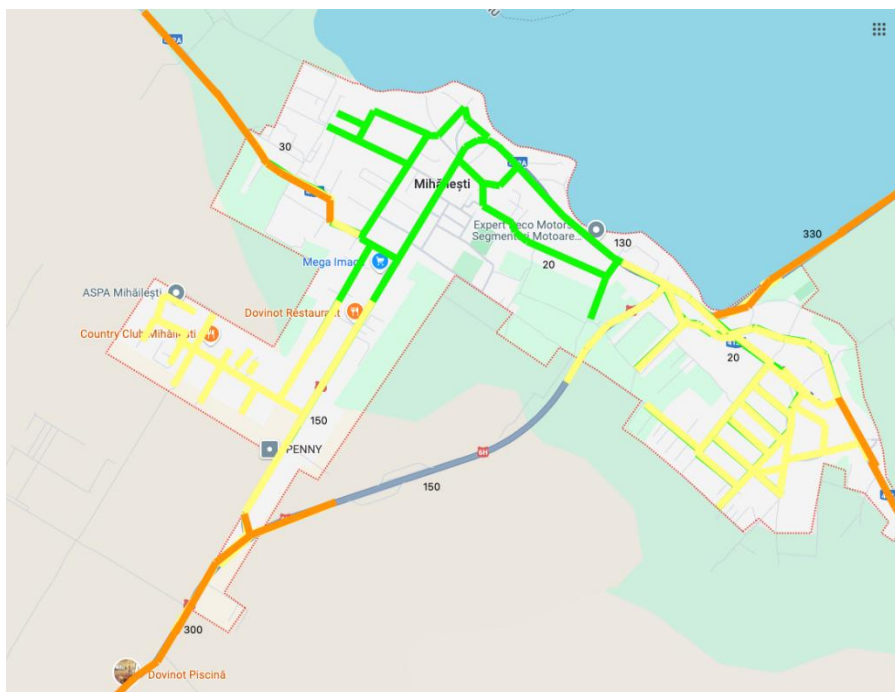
Figură 83 - durata deplasării pentru scenariul de bază Ipoteza II



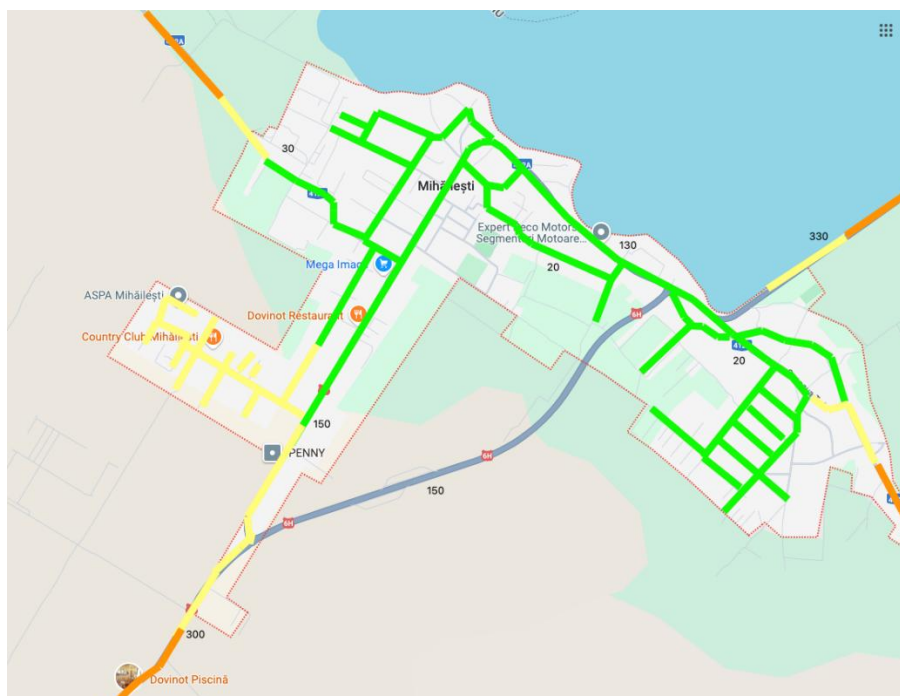
Figură 84 - durata deplasării pentru scenariul optimist Ipoteza I



Figură 85 - durata deplasării pentru scenariul optimist Ipoteza II



Figură 86 - durata deplasării pentru scenariul pesimist Ipoteza I



Figură 87 - durata deplasării pentru scenariul pesimist Ipoteza II

7.4. SIGURANȚĂ

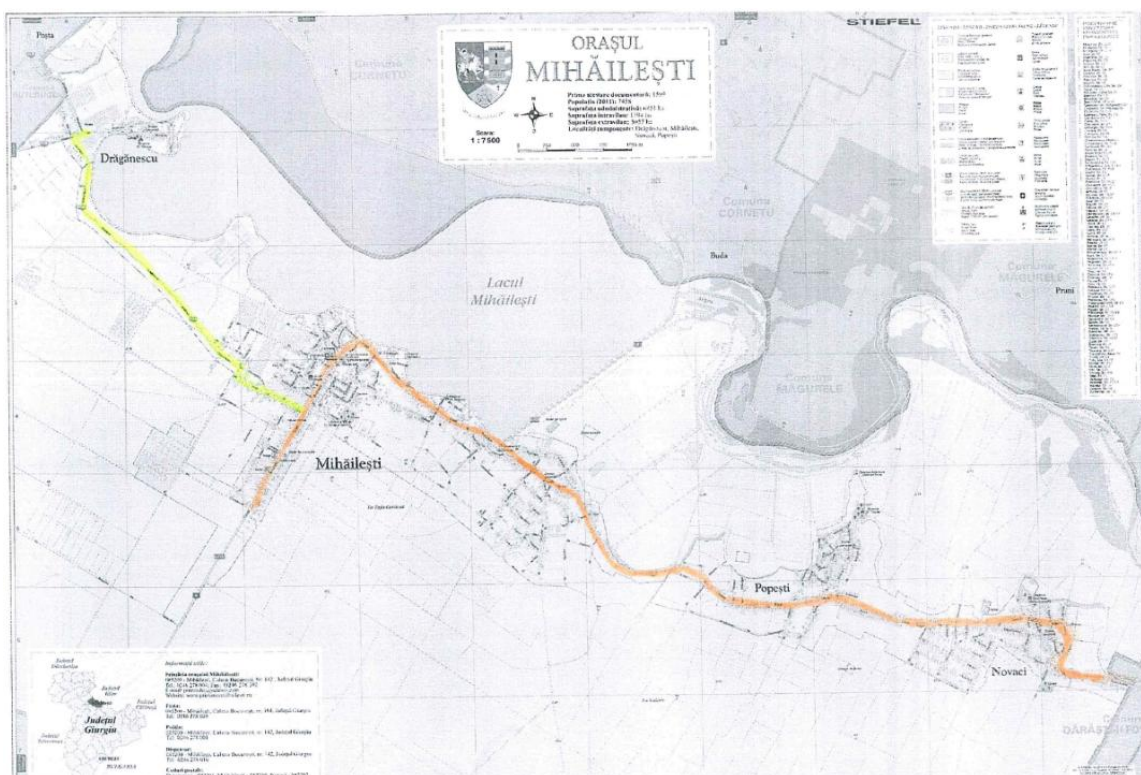
Unul dintre punctele negative identificate la situația inițială, lipsa transportului public este rezolvat prin propunerea proiectului de introducerea unui sistem de transport public local (Proiectul nr. 1), respectiv realizarea unui terminal inter modal de pasageri pentru transferul călătorilor de la mijloacele de transport public locale la cele regionale (Proiectul 2).

Desfășurarea traficului greu prin centrul orașului, care impiedică asupra siguranței traficului, dar și asupra deplasării cu bicicleta sau pietonal, se va ameliora prin încurajarea deplasărilor cu mijloace sustenabile ce vor fi puse la dispoziția locuitorilor (transport public verde, pietonal) prin reamenajarea trotuarelor (Proiectul nr. 9) și trotuare pietonale și înființarea serviciului de transport public (Proiectul nr. 1), precum și prin îmbunătățirea semnalizării rutiere (Proiectul nr. 6).

La creșterea siguranței locuitorilor va contribui și Proiectul nr. 3, Înființarea unui Centru de comandă și control, care presupune supravegherea permanentă a zonelor publice cele mai aglomerate sau de interes din orașul Mihăilești și satele componente.

7.5 CALITATEA VIEȚII

Accesibilitate spre principale zone ale UAT-ului: Drăgănescu, Popești, Novaci, urmează a se ameliora prin introducerea unui sistem de transport public, care vor lega aceste zone cu centrul orașului, ducând la creșterea calității vieții locuitorilor.



Figură 88 – propunerile de trasee pentru transportul public

Calitatea vieții locuitorilor va fi îmbunătățită prin realizarea unora dintre proiectele propuse prin PMUD. Astfel, reamenajarea parcărilor existente, dar și organizarea unor locuri noi de parcare (Proiectul nr. 10) vor degreva străzile și zonele pietonale de vehiculele parcate ilegal, care împiedică deplasarea pietonilor și a bicicliștilor. Dotarea logistică urbană la nivelul orașului va aduce, de asemenea, un plus în calitatea vieții cetățenilor ce locuiesc sau tranzitează orașul.

PARTEA A DOUA:
P.M.U. —
COMPONENTA DE
NIVEL OPERAȚIONAL
(CORESPUNZĂTOARE ETAPEI a IIa)

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

8.1. CADRUL DE PRIORITIZARE

Cu toate că România este parte a Uniunii Europene (UE) încă din anul 2007, decalajul economic, un parcurs anevoios de la o economie centralizată la o economie funcțională de tip concurențial, poziționarea geografică cât și factori externi determină ca țara noastră să dețină în continuare o poziție periferică față de marea masă economică a UE, aceasta fiind o caracteristică inerentă datorată poziției geografice și a întârzierii reformelor de facto structurale, mai bine zis nedeterminare sau ruptura decisivă de trecut. Acesta este parțial și motivul pentru care se transpune atât la național cât și la nivel regional, că regiunile din partea vestică a țării au avansat mai mult decât regiunile din est și sud, care sunt mai depărtate de centrul economic al UE, fapt reliefat și practic, cele mai multe proiecte actuale de infrastructură sunt orientate către zonele din vestul țării.

Deși la nivel declarativ al UE sunt alocate pentru țările din est și sud est fonduri importante pentru dezvoltare în vederea reducerii decalajelor față de cele din vest și centrul Europei, creșterea în ultima perioadă a accesibilității și accesării acestor fonduri de către România la nivel internațional reprezintă ca o condiție/direcție majoră de dezvoltare pentru piețele globale îmbunătățirea infrastructurii și stimularea fluxurilor transfrontaliere de oameni, capital și idei.

Obiectivul general al politicilor prioritare de investiții cuprinse în Programul Operațional Sectorial de Transport este promovarea unui sistem de transport care să permită deplasarea rapidă, eficientă și în condiții de siguranță a persoanelor și bunurilor. Aceste politicile prioritare de investiții în sectorul transporturi sunt împărțite în patru axe principale:

- Axa 1: Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T pentru asigurarea sustenabilității sistemului de transport integrat în rețelele de transport UE;
- Axa 2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor prioritare TEN-T pentru asigurarea sustenabilității sistemului național de transport;
- Axa 3: Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T;
- Axa 4: Modernizarea sectorului de transport pentru asigurarea unui grad ridicat de protecție a mediului, sănătate și siguranță a pasagerilor.

Prin poziționarea sa geografică, România se află într-o zonă la intersecția mai multor magistrale de transport ce leagă nordul de sudul Europei și vestul de estul acesteia, fapt reliefat de procentul de 70% din exporturile țării noastre, care au ca destinație o zonă din Europa occidentală. Deși se află pe axa de intersecție a acestor conexiuni, România rămâne limitată ca volum al transportului de de bunuri și călători, din cauza infrastructurii rutiere subdezvoltate, aceasta fiind o barieră în fața dezvoltării și creșterii economice, condiție sine-qua-non pentru mulți investitori de-a lungul timpului, motiv pentru care țara noastră a pierdut multe oportunități în favoarea altor țări.

Prin prisma intensificării pe viitor a schimburilor comerciale cu țări ex-comunitare, țara noastră dorește să devină o punte de legătură către UE, dată fiind și poziția geostrategică.

Până la finalul anului 2030, conform obligațiilor României și prevederilor legislative europene, în România rețeaua rutieră TEN-T centrală va trebui finalizată la nivel de autostradă sau drum expres.

În ceea ce privește criteriile de prioritizare a proiectelor de infrastructură de drumuri, așa cum se arată în documentul intitulat “Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni”, pentru alocarea investițiilor la acest nivel sunt semnificative următoarele criterii:

- populația stabilă;
- densitatea populației;
- valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală (IDUL);
- valoarea Indicelui sustenabilității financiare a bugetului local.

La nivel de UAT Mihăilești, constatăm preocupări firești orientate spre îmbunătățirea infrastructurii de transport locale, concretizate într-o serie de proiecte ce s-au finalizat deja sau sunt în curs de finalizare. Astfel, în lista de investiții la acest capitol, au fost prevăzute următoarele:

1. „ Reabilitare străzi în satul Novaci, orașul Mihăilești, județul Giurgiu” , finanțat prin PNDL I - realizat 60%
2. „ Alimentare cu apă a satelor Popești și Novaci” , finanțat prin PNDL I - realizat 80%
3. „ Modernizare prin asfaltare drumuri de interes local în orașul Mihăilești, Tufa și satele aparținătoare, Popești și Novaci, județul Giurgiu” , finanțat prin PNDL I - realizat 90%
4. „ Construire Dispensar uman în orașul Mihăilești” , finanțat și derulat prin C.N.I.
5. „ Reabilitare străzi de interes local în orașul Mihăilești, județul Giurgiu”, finanțat prin Anghel Saligni - realizat 0% (se află în faza de contractare lucrări)De asemenea, așa cum se menționează în Strategia de dezvoltare 2022-2027 a orașului Mihăilești, administrația locală are o preocupare continuă pentru îmbunătățirea calității vieții cetățenilor prin depunere de proiecte și atragerea de fonduri nerambursabile.

Obiectivele proiectelor finalizate, în curs de realizare sau de proiectare, se axează pe:

- Reabilitarea multor străzi din orașul Mihăilești și satele componente, prin PNDL și programul Anghel Saligni;
- Alimentarea cu apă curentă a satelor Popești și Novaci, finanțată prin PNDL, aflată în derulare, realizată în proporție de 80%;
- Construirea unui dispensar medical uman, cu finanțare din PNDL.

Pentru prioritizarea proiectelor ce vor fi introduse în PMUD, propunem următoarele criterii:

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului in contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	☐	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	☐	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	☐	☐	☐
		Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără drum acces la principalele drumuri locale/platforme industriale	☐	☐	☐
		Investiția permite Transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	☐
		Investiția urmărește Promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	☐
Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;		☐	☐	☐	
Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.		☐	☐	☐	

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	☐	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	☐	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	☐	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	☐	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO2/particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	☐	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	☐	☐
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	☐
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	☐	☐
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	☐	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	☐
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	☐	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	☐	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	☐	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	☐	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	☐
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	☐	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	☐
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	☐	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	☐	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	☐	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și performanței investiției;	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	☐	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	☐	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	☐	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	☐
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	☐
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	☐
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	☐	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	☐	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					

8.2. PRIORITĂȚILE STABILITE

Pentru stabilirea priorităților în punerea în practică a proiectelor ce sunt propuse prin PMUD vom analiza fiecare dintre cele 10 proiecte, trecându-le prin cele 4 seturi de criterii stabilite în acest sens:

1. Proiectul nr. 1 - Înființarea unui serviciu de transport public verde în orașul Mihăilești

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐
		Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără acces la transportul public	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public;	✓	☐	☐
		Investiția urmărește Promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	✓	☐	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	✓	☐	☐
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	✓	☐	☐
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	✓	☐	☐
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	✓	☐	☐
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	✓	☐
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	✓	☐
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	✓	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	✓	☐
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	✓	☐
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	✓	☐
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			26		

2. Proiectul nr. 2 - Înființarea unui terminal de transport public pentru transferul între cursele locale și cele interurbane

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului in contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐
		Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără drum acces la principalele drumuri locale/platforme industriale	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public;	✓	☐	☐
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	✓	☐	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/satele din componența orașului Mihăilești.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	✓	☐
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	Întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☒	☐
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	☒	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	☒	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	☒
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	☒	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	☒	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☒	☐
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	☒	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☒	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	✓	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	✓
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			21		

3. Proiectul nr. 3. Înființarea unui Centru de comandă și control

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești- <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești- “Important factor de dezvoltare”	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești și împrejurimi, care vor folosi mijloacele de transport public	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	✓	☐	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești- "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	☐	☐	✓
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești- "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești- “Important factor de dezvoltare”	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	☒	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	☒
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	☒	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	☒	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	☒
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	☒	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	☒	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	☒

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești- "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	☐	☐	✓
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	✓	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			13		

4. Proiectul nr. 4. – Dotarea cu logistică urbană

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești care parcurg distanțe scurte și medii	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public/alternativ;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	✓
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	☐	☐	✓
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	☐	✓
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	☐	☐	✓
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	✓	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	✓	☐
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	✓	☐
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			14		

5. Proiectul nr. 5 - Studiarea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private și autoritatea publică cu privire la distribuirea mărfurilor

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐
		Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești care parcurg distanțe scurte și medii	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public/alternativ;	✓	☐	☐
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	✓	☐	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport alternativ către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	☐	✓
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	☐	✓
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	✓	☐	☐
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția se realizează în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	✓	☐
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	Întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	✓
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	☐	✓
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	✓	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	☐	✓
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	✓
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			22		

6. Proiectul nr. 6 - Refacerea semnalizării rutiere

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	✓
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	☐	☐	✓
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	☐	✓
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	✓	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			14		

7. Proiectul nr. 7 – Amenajarea unui parc în zona.....

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	☐	☐	✓
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	☐	☐	✓
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești care străbat distanțe scurte si medii	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public/alternativ;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	✓
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	☐	☐	✓
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	☐	☐	✓
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	✓	☐	☐
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	☐	☐	✓
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	☐	✓
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			12		

8. Proiectul nr. 8 - Organizarea eficientă a rețelei rutiere/stradale și a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐
		Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public;	✓	☐	☐
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	✓	☐	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	☐	✓
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	Întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	✓
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	✓	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	☐
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			19		

9. Proiectul nr. 9 - Reorganizarea și reamenajarea trotuarelor existente și organizarea trotuarelor pe străzile secundare

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	☐	☐	✓
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	✓
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	✓	☐	☐
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	✓	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			16		

10. Proiectul nr. 10 - Reamenajarea locurilor de parcare existente și amenajarea unor locuri noi de parcare, în special pe străzile secundare

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești	✓	☐	☐
		Investiția permite transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	✓
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	☐	☐	✓
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	☐	✓
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	✓	☐	☐
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	☒	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	☒
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	☒	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	☒	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	☒
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	☒	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	☒	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	☒

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	✓	☐	☐
	4.3 Există o structură de management și de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			18		

11. Proiectul nr. 11 - Realizarea unui parc fotovoltaic

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐
		Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără drum acces la principalele drumuri locale/platforme industriale	☐	☐	✓
		Investiția permite Transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește Promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	✓
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	✓	☐	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	☐	☐	✓
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	✓
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	☐	✓
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	Întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	☐	☐	✓
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	✓	☐
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	☐	☐	✓
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	☐	✓
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	✓	☐
	4.3 Există o structură de management de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	✓
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			11		

12. Proiectul nr. 12 - Extinderea pe străzile secundare și eficientizarea iluminatului public

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără drum acces la principalele drumuri locale/platforme industriale	✓	☐	☐
		Investiția permite Transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește Promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	☐	✓
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	✓	☐	☐
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	☐	✓
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	✓	☐
	4.3 Există o structură de management de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			15		

13. Proiectul nr. 13 - Realizarea unor piste pentru biciclete care să realizeze conexiunea dintre orașul Mihăilești și satele care aparțin acestuia

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără drum acces la principalele drumuri locale/platforme industriale	✓	☐	☐
		Investiția permite Transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește Promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	✓	☐	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	✓	☐	☐
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO2/particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	☒	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	☒
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	☒	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	☒	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	☒	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	☒	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	☒	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	☒	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	☒	☐
	4.3 Există o structură de management de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	☒	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	☒
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	☒
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	☒

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			18		

14. Proiectul nr. 14 - Stație publică de încărcare a mașinilor electrice

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐
		Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără drum acces la principalele drumuri locale/platforme industriale	☐	☐	✓
		Investiția permite Transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește Promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	☐	✓	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	☐	☐	✓
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	☐	☒	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	☐	☐	☒
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	☒	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	☒	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	☒
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	☒	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitările de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	✓	☐	☐
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	Întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☒	☐
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	☒	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	☒	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	☒
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	☒	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	☒	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	☒
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	☒	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☒	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	✓	☐
	4.3 Există o structură de management de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	✓
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			13		

15. Proiectul nr. 15 - Conectarea rețelei de comunicații a satului Popești cu situl arheologic Cetatea Argedava

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
Principiul 1 Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt relevante?	Proiectul de investiții supus analizei este inclus în strategiile naționale/regionale, conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România, pe sectorul de infrastructură de transport;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la obținerea unei mai bune calități a vieții cetățenilor din punct de vedere al aspectelor legate de activitatea de transport în cadrul UAT Mihăilești.	✓	☐	☐
	1.2 Investiția reprezintă o prioritate în	Nivelul de dezvoltare al localității conform indicelui dezvoltării umane locale (IDUL);	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	contextul actualei strategii de dezvoltare locale?	Investiția este destinată cetățenilor UAT Mihăilești fără drum acces la principalele drumuri locale/platforme industriale	✓	☐	☐
		Investiția permite Transferarea transportului individual către transportul public;	☐	☐	✓
		Investiția urmărește Promovarea transportului multimodal și moderarea necesităților de transport;	✓	☐	☐
		Investiția permite introducerea unor noi rute de transport, în special din zonele marginase, cu scopul de a garanta siguranța copiilor care merg la școală cu mijloace de transport în comun;	✓	☐	☐
		Investiția vizează extinderea infrastructurii de transport către viitoarele zone rezidențiale/cartiere de locuințe din Mihăilești.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 2 Justificarea economică și socială	2.1. Proiectul este justificat economic prin studiul de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare?	Proiectul de investiții are întocmit un studiu de fezabilitate, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare actualizat(e);	☐	✓	☐
		Obiectivele specifice ale proiectului de investiții sunt precis cuantificate;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții are estimate costurile/beneficiile și are comensurată viabilitatea economică.	☐	✓	☐
	2.2. Proiectul are justificare socială?	Proiectul de investiții generează locuri de muncă/ procent locuri de muncă verzi;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții contribuie la asigurarea mobilității sociale, securității transportului și abordarea problemelor de accidentologie;	✓	☐	☐
		Proiectul prevede tarife flexibile pentru servicii de transport public/parcare pentru categorii vulnerabile;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții contribuie la crearea unei comunități durabile, a condițiilor de transport durabil bazate pe principii sociale;	✓	☐	☐
		Proiectul contribuie la diminuarea efectelor negative ale utilizării autovehiculelor cum ar fi: gradul de congestionare a traficului la care s-a ajuns, necesitatea de a se construi șosele, locuri de parcare și garaje, poluarea cu deșeuri, poluarea sonică ce accentuează stresul și micșorează eficiența muncii, disconfortul cauzat de vibrații și problemele de sănătate, monopolizarea spațiului public și modificarea arhitecturii urbane;	✓	☐	☐
		Proiectul de investiții prevede promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru cicliști și pentru trafic nemotorizat.	✓	☐	☐
	2.3. Impactul de mediu corespunde legislației în vigoare?	Proiectul de investiții are aviz de la Autoritatea competentă de mediu care atestă că impactul respectivei investiții corespunde legislației în vigoare;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră/emisiile de CO ₂ /particule de funingine/concentrația de praf fin/oxizi de azot prevăzute de legislația în vigoare;	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>"Important factor de dezvoltare"</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul de investiții prevede aplicarea reglementărilor Euro 3 - 6, precum și a regulamentelor de inspecție tehnică;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții permite implementarea transporturilor alternative cu impact cât mai redus asupra mediului.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 3 Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară	3.1. Cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile?	Decizia de finanțare este inclusă în proiectul bugetului local, în concordanță cu prioritățile de investiții ale UAT Mihăilești și cu gradul de pregătire pentru implementare;	☐	✓	☐
		Solicitățile de finanțare pentru noile investiții sunt corelate cu resursele disponibile după acoperirea cerințelor de finanțare pentru investițiile în curs;	☐	✓	☐
		Proiectul de investiții respectă valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții urmărește accesibilitatea serviciilor (tarif servicii de transport public/parcare).	☐	☐	✓
	3.2. finanțarea totală necesită și cofinanțare	Investiția este realizată în baza unui Parteneriat Public- Privat (PPP), proiectul respectă cerința „condiții egale pentru toată lumea”;	☐	☐	✓
		Proiectul de investiții are cofinanțare din fonduri europene pentru diverse probleme din sectorul de infrastructură de transport, cum ar fi: susținerea categoriilor defavorizate, includerea de noi rute, stimularea transportului nemotorizat, includerea autobuzelor verzi.	✓	☐	☐

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - <i>“Important factor de dezvoltare”</i>	DA	NU	NU SE APLICĂ
	3.3. Există aranjamente credibile pentru a acoperi durabil costurile de operare și întreținere rezultate odată ce proiectul este finalizat?	Este evaluată implementarea proiectului, urmărindu-se să se respecte consecvența cu specificația, conformitatea cu estimarea de cost aprobată și termenul limită de implementare;	☐	✓	☐
		Resursele umane și financiare adecvate sunt adecvate pentru a asigura realizarea proiectului și, ulterior, pentru a asigura prestarea serviciilor planificate;	☐	☐	✓
		Raportul de finalizare a proiectului va evalua și dacă proiectul a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari;	✓	☐	☐
		Se evaluează performanța proiectului după ce acesta devine funcțional; sub aspectul obținerii de venituri care să acopere costurile de operare și întreținere;	✓	☐	☐
		Pot fi atrase fonduri din mediul privat pentru operare și întreținere.	☐	☐	✓
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.					
Principiul 4 Aranjamentele pentru implementare/ Performanța în implementare	4.1 Cât de bine s-a făcut actuala pregătire a proiectului?	S-a constatat existența unei documentații detaliate și informarea factorilor interesați în implementarea proiectului;	☐	✓	☐
		Studiul de fezabilitate include o evaluare a costurilor de funcționare și mentenanță ale investiției, calculate la prețurile de la momentul elaborării sale;	☐	✓	☐
		Bugetul proiectului de investiții, costurile de funcționare și mentenanță ale investiției au la bază previziuni ale evoluției prețurilor conform estimărilor Ministerului Finanțelor Publice;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Proiectul a parcurs cu succes etapele de selectare și bugetare;	☐	✓	☐
		Proiectul va fi implementat în perioada planificată pentru finalizare;	☐	☐	✓
		Proiectul răspunde nevoilor comunității, pe probleme de transport;	✓	☐	☐
		Au fost identificate și evaluate riscurile și incertitudinile, calitativ sau cantitativ, pentru fiecare fază a proiectului;	☐	✓	☐
		Vor fi selectate doar acele proiecte care întrunesc „scorul minim privind gradul de pregătire”.	✓	☐	☐
	4.2 S-au definit indicatorii corespunzători pentru progresul și performanța proiectului și au fost proiectate aranjamente adecvate pentru monitorizare și evaluare?	Sunt definiți indicatorii necesari pentru evaluarea progresului și a performanței investiției;	☐	✓	☐
		Există indicatori calculați pentru fiecare etapă/activitate intermediară a proiectului;	☐	✓	☐
		Există un plan etapizat cu termene ferme pentru realizarea investiției;	☐	✓	☐
		Există metode și instrumente pentru evaluarea progresului.	☐	✓	☐
	4.3 Există o structură de management de proiect identificată care răspunde de progresul implementării?	Este desemnat un manager/director de proiect care va asigura livrarea la timp a proiectului;	☐	✓	☐
		Persoanele desemnate au experiență în implementarea unor proiecte similare;	☐	☐	✓
		Organizația responsabilă cu implementarea are capacitatea de a dezvolta și realiza obiectivele proiectului;	☐	☐	✓
		Se urmărește îmbunătățirea actului de management de proiect la nivelul ministerelor de resort;	☐	☐	✓

Principii	Criterii de prioritizare a proiectelor noi	Criterii de prioritizare propuse pentru sectorul de infrastructură de transport la nivel UAT Mihăilești - "Important factor de dezvoltare"	DA	NU	NU SE APLICĂ
		Are loc evaluarea performanței proiectului de investiții, după ce acesta este realizat;	✓	☐	☐
		Se întocmește Raportul de finalizare a proiectului care va evalua dacă și în ce măsură investiția a început să livreze serviciile așteptate, către beneficiari.	✓	☐	☐
Propunere: Se consideră selectat criteriul propus care este apreciat „DA”; după selectare cu aprecierea „DA” urmează punctarea criteriului.			22		

După analiza punctajelor conform criteriilor stabilite la subcapitolul 8.1., ierarhizarea proiectelor propuse pentru a fi introduse în PUMD este următoarea:

Ierarhizarea proiectelor		Nr. identificare proiect	Descriere proiect	Obiective/efecte
Clasificare	Punctaj			
1	26	Proiect nr. 1	Înființarea unui serviciu de transport public verde în orasul Mihăilești	Încurajarea locuitorilor să utilizeze transportul public, în detrimentul celui individual
2	22	Proiect nr. 5	Studierea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private și autoritatea publică cu privire la distribuția mărfurilor	Încurajarea utilizării bicicletei ca mijloc de deplasare la locul de muncă în interiorul orașului
3	22	Proiect nr. 15	Conectarea rețelei de comunicații a satului Popești cu situl arheologic Cetatea Argedava	Încurajarea locuitorilor și vizitatorilor în a descoperi istoria locală într-un mod ecologic
4	21	Proiect nr. 2	Înființarea unui terminal de transport public pentru transferul între cursele locale și cele interurbane	Creșterea atractivității mediului urban Încurajarea utilizării transportului public
5	19	Proiect nr. 8	Organizarea eficientă a rețelei rutiere/stradale și a spațiului public, reorganizarea circulației,	Creșterea siguranței și securității Calmarea traficului rutier

Ierarhizarea proiectelor		Nr. identificare proiect	Descriere proiect	Obiective/efecte
Clasificare	Punctaj			
			Îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu	Reducerea noxelor
6	18	Proiect nr. 10	Reamenajarea locurilor de parcare existente și amenajarea unor locuri noi de parcare, în special pe străzile secundare	Creșterea siguranței și securității
7	18	Proiect nr. 13	Realizarea unor piste pentru biciclete care să realizeze conexiunea dintre orașul Mihăilești și satele care aparțin acestuia	Realizarea unui climat sigur și ecologic de deplasare între unitățile locative ale orașului
8	16	Proiect nr. 9	Reorganizarea și reamenajarea trotuarelor existente și organizarea trotuarelor pe străzile secundare	Creșterea siguranței și securității
9	15	Proiect nr. 12	Extinderea pe străzile secundare și eficientizarea iluminatului public	Reducerea consumului de energie electrică și a costurilor facturilor plătite de primărie și creșterea siguranței traficului pe străzile vizate
10	14	Proiect nr. 4	Dotarea cu logistica urbana	Îmbunătățirea aspectelor estetic și funcțional ale orașului
11	14	Proiect nr. 6	Refacerea semnalizării rutiere	Creșterea siguranței și securității
12	13	Proiect nr. 3	Înființarea unui Centru de comandă și control	Creșterea siguranței cetățenilor
13	13	Proiect nr. 14	Stație publică de încărcare a mașinilor electrice	Punerea la dispoziția locuitorilor sau persoanelor aflate în tranzit a unui serviciu de încărcare a vehiculelor electrice
14	12	Proiect nr. 7	Amenajarea unui parc public în zona Stadionului	Creșterea atractivității zonei
15	11	Proiect nr. 11	Realizarea unui parc fotovoltaic	Producția de energie electrică regenerabilă și

Ierarhizarea proiectelor		Nr. identificare proiect	Descriere proiect	Obiective/efecte
Clasificare	Punctaj			
				durabilă, reducerea dependenței de combustibili fosili și creșterea independenței energetice

Din această analiză reiese ordinea în care se recomandă proiectele a fi incluse în cererile pentru finanțare de la Bugetul de Stat/local pentru acoperirea proiectării tehnice și a implementării.

Pentru implementarea proiectelor de investiții, în conformitate cu dispozițiile legale relevante, ar trebui parcurși următorii pași:

Pasul 1 constă în **identificarea proiectului** cu privire la faptul că ideea este transpusă într-o notă conceptuală, fiind oferite informații precise despre proiectul propus. Se efectuează studiul de pre-fezabilitate, memorandumul tehnico-economic sau nota de fundamentare a investițiilor, toate contribuind la procesul de luare a deciziilor, întrucât trebuie ales cel mai bun mod de abordare a nevoilor sau problemelor beneficiarilor proiectului de investiții.

Pasul 2 constă în **studiul de fezabilitate** și presupune analiza detaliată a celei mai viabile alternative din punct de vedere tehnic, economic și social. În această etapă, se elaborează de către ordonatorul de credite schița completă de proiect și studiile, pentru a se stabili în mod corect dimensiunea proiectului, evaluarea impactului asupra mediului, precum și alte studii necesare pentru a finaliza proiectul. Condiția majoră pentru ca un proiect să treacă la următoarele etape este ca studiul de fezabilitate să fie aprobat în conformitate cu prevederile legale.

Pasul 3 constă în **selectare și bugetare**. Selectarea proiectului are loc atunci când se consideră că un anumit proiect îndeplinește criteriile și principiile de priorizare, lucru stabilit de către ordonatorul de credite. Atunci când unui proiect îi sunt alocate resursele necesare pentru punerea sa în aplicare, se derulează etapa de bugetare.

Pasul 4 constă în **implementarea/executarea proiectului**, când are loc execuția fizică a proiectului.

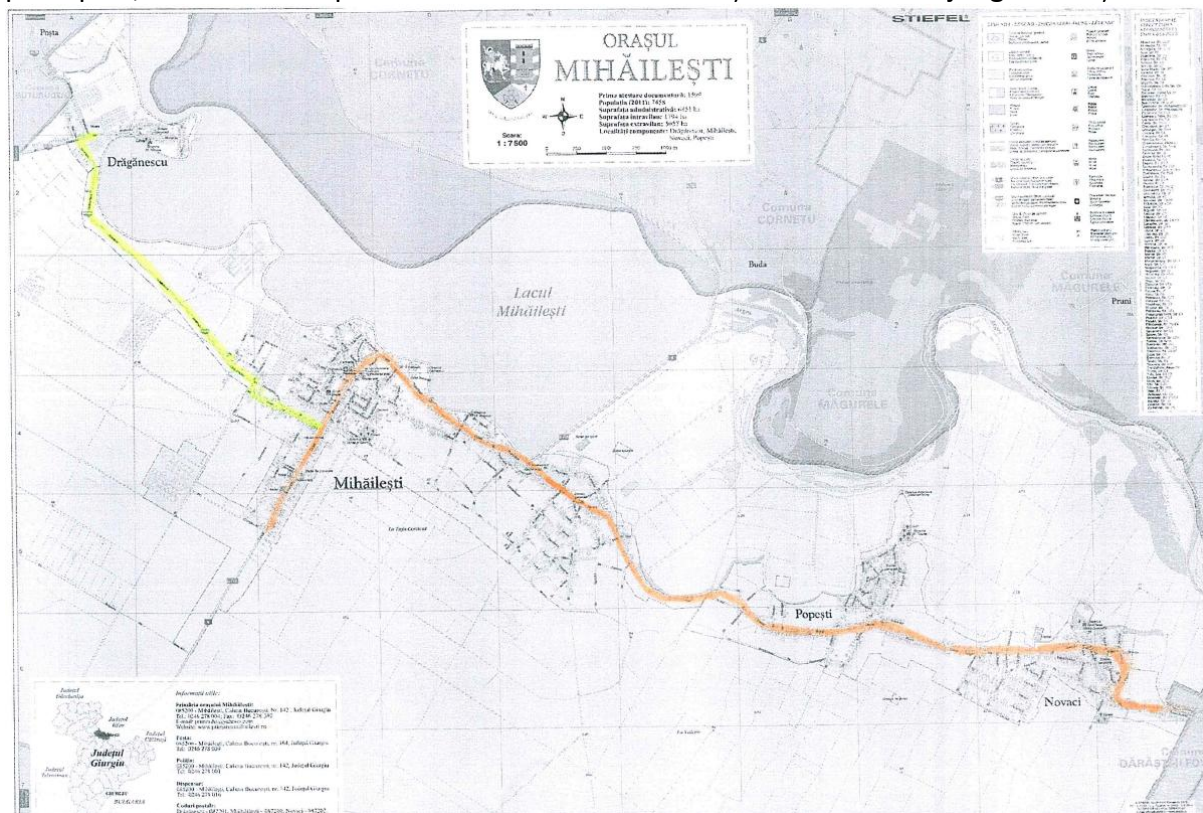
Pasul 5 constă în **finalizarea proiectului, operarea și întreținerea activului rezultat din proiect**. După finalizarea, recepția și punerea în funcțiune a proiectului, pentru a se asigura că noile active contribuie la atingerea scopului pentru care au fost realizate în timpul perioadei lor de utilizare, beneficiarul investiției va monitoriza măsura în care noul proiect asigură furnizarea de servicii.

Pasul 6 constă în **evaluarea ex-post a proiectului**, scopul fiind acela de a evalua, explica și disemina efectele reale ale unui proiect de investiții.

9. PLANUL DE ACȚIUNE

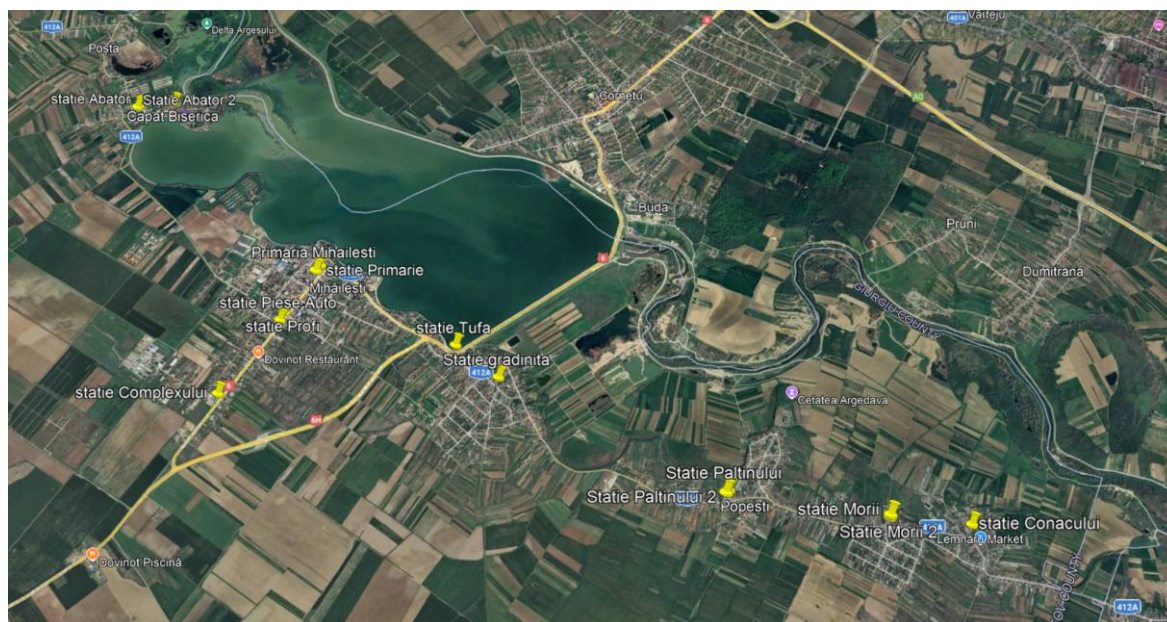
9.1. ORGANIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC

Pentru creșterea accesibilității locuitorilor la serviciile esențiale și din perspectiva soluționării problemelor de trafic, se propune **Proiectul nr. 1 - Înființarea unui serviciu de transport public verde in orașul Mihăilești**, care să opereze două linii ce vor deservi nu doar orașul Mihăilești, ci și satele din componență – Drăgănescu, Popești și Novaci. Vor fi acoperite drumurile principale, cu cele mai importante obiective la care cetățenii trebuie să ajungă mai ușor.



Figură 89 - harta liniilor de transport public propuse

Detaliile referitoare la traseul și stațiile celor două linii de transport public nu sunt încă disponibile. Cele 14 stații vor fi dispuse în stații care există deja, dar urmează să fie modernizate pentru a avea un aspect unitar, pentru a dispune de mobilier specific și de echipamente de informare, precum și sisteme de supraveghere video pentru siguranța călătorilor. Harta stațiilor stabilite împreună cu beneficiarul este următoarea:



Figură 90 – harta stațiilor pentru transportul public

Programul de circulație al vehiculelor destinate transportului public va fi determinat imediat ce va fi finalizat procesul de înființare/modernizare a stațiilor și de achiziție a vehiculelor.

În vederea organizării acestui serviciu, este planificată, achiziția a 3 microbuze electrice, urmând să fie procurate mai multe vehicule prin diverse surse de finanțare, în acest scop.

Pentru transferul facil între liniile interne propuse și cele interurbane existente se propune organizarea unui terminal de transport public intermodal în zona stadionului actual.

Total estimat: 750.000 – 900.000 euro.

9.2. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (BICICLETĂ, MERS PE JOS, AMENAJĂRI PENTRU PERSOANE CU DIZABILITĂȚI)

Presiunile de natură economică, socială și ambientală exercitate de populație, cât și creșterea economică din marile aglomerări urbane au determinat factorii de decizie și de influență (organizații politice, administrații locale sau centrale) să promoveze deplasările nemotorizate și formele de dezvoltare urbană pentru a limita emisiile de noxe, pentru a ameliora calitatea aerului și sănătatea publică, pentru a favoriza utilizarea rațională a terenului, cât și pentru a crește bunăstarea generală și calitatea vieții urbane. Un numitor comun al politicilor adoptate îl reprezintă natura pluri-sectorială a demersului, impactul lor răsfrângându-se dincolo de domeniul transporturilor, atingând sectoare precum mediul ambiant, sănătatea și educația. Aceasta implică responsabilități sporite pentru factorii de decizie în a asigura coordonarea actorilor implicați în fundamentarea, finanțarea, implementarea și monitorizarea soluțiilor. Este cazul țărilor din Uniunea Europeană, unde se manifestă o opțiune clară și o responsabilitate regională și locală pentru integrarea transporturilor.

Acceptabilitatea publică a transportului durabil și a deplasărilor nemotorizate, în particular, este uneori defazată față de modificarea normelor sociale. Simpla dezvoltare a infrastructurilor dedicate nu este suficientă. De aceea, măsurile administrative trebuie prezentate într-un pachet normativ care poate fi implementat în mod realist. Încrederea, respectul reciproc, comunicarea și implicarea activă sunt factori esențiali pentru asigurarea eficacității măsurilor adoptate. Câștigarea legitimității trebuie să se bazeze pe o strategie cooperantă și participativă, care presupune promovarea mobilității durabile la nivel de individ, grup sau unitate teritorial-administrativă, scoțând în evidență nevoia de schimbare a atitudinii și a comportamentului, convingându-i de importanța contribuției lor. Studii empirice recente au reliefat importanța măsurilor proactive, care nu doar informează utilizatorii asupra alternativelor posibile, ci îi ajută să decidă care este cea mai potrivită metodă de deplasare.

Deplasările nemotorizate includ mersul pe jos, mersul cu bicicleta precum și variante derivate de tipul rolor, tricicletelor, trotinetelor, etc. Folosirea cu preponderență a deplasărilor nemotorizate în detrimentul celor motorizate generează avantaje, cum ar fi:

- avantaje resimțite de individ: îmbunătățirea condiției fizice și a stării de sănătate, ameliorarea comunicării și a coeziunii sociale, opțiuni noi de deplasare pentru cei care nu sunt conducători auto, reducerea accidentelor și a costurilor individuale de deplasare;
- avantaje resimțite de societate: ameliorarea problemelor legate de parcare, reducerea costurilor cu infrastructura drumurilor și parcărilor, diminuarea congestiei urbane, reducerea timpului de deplasare în anumite situații;
- avantaje resimțite de mediul înconjurător - reducerea noxelor și a poluării fonice.

Majoritatea persoanelor decid să se deplaseze pe jos, ca mijloc de deplasare, în momentul în care li se asigură infrastructura necesară. În caz contrar, datorită existenței alternativelor în ceea ce privește mobilitatea, în majoritatea cazurilor vor fi alese alte moduri de deplasare. În amplasarea pistelor dedicate deplasării cu bicicleta, în mediul urban, sunt foarte importante gândirea sistematică și viziunea de ansamblu.

Orașul Mihăilești are o suprafață și o populație restrânsă, iar configurația acestuia permite mersul pe jos pentru multe dintre activitățile locuitorilor. Pentru deplasările mai lungi va fi înființat serviciul de transport public, conform descrierii de la punctul 9.1.

În oraș sunt organizate o serie de trotuare de-a lungul drumurilor principale, însă din cauza vechimii, a amenajării neuniforme și neconforme, Primăria Mihăilești își propune refacerea acestora (Proiectul nr. 9) și amenajarea unora noi pe străzile secundare, acolo unde nu există la această dată.

Conform Legii nr. 37/1975 privind sistematizarea, proiectarea și realizarea arterelor de circulație în localitățile urbane și rurale, art. 13, la proiectarea străzilor noi din localitățile urbane se va adopta, de regulă, tipul de stradă de categoria a III-a, prevăzută cu trotuare de 2 m. În funcție de intensitatea circulației și de eficiența economică a lucrărilor se pot adopta și tipuri de străzi de categoria I, prevăzute cu trotuare de până la 5 m lățime sau străzi de categoria a II-a, prevăzute, de regulă, cu trotuare de 4 m lățime.

Anexa nr. 4 a legii prevede următoarele dimensiuni ale trotuarelor, în funcție de dispunerea acestora:

ANEXA Nr. 4

DIMENSIONAREA TROTUARELOR

Lățimea trotuarului (m)	Capacități de circulație (pietoni/oră)		
	Trotuar lângă locuințe	Trotuar lângă magazine	Alee în zonă de parc
1,00	800	700	600
1,50	1600	1400	1200
2,25	2400	2100	1800
3,00	3200	2800	2400
4,00	4000	3500	3000
5,00	4800	4200	3600

Figură 91 – dimensiunile trotuarelor prevăzute în lege

Ținând cont de rezultatele din chestionarul realizat pe populația orașului Mihăilești și de faptul că mersul pe jos a fost ales de multe persoane pentru deplasările cotidiene în oraș, reamenajarea trotuarelor existente și amenajarea acestora pe străzile laterale, unde nu există, vor contribui la creșterea siguranței deplasării pietonilor și evitarea deplasărilor motorizate în interiorul localității.

În ultimii ani, UE s-a implicat în îmbunătățirea siguranței rutiere (mai ales) prin așa numita siguranță pasivă: amortizoare, centuri de siguranță, frâne, iluminat. Obiectivul "Cartei Albe a Politicii de Transport European pentru anul 2010" este reducerea cu 50% a accidentelor rutiere. Iată un extras din acest document: "În Europa, prețul plătit pentru mobilitate este încă extrem de ridicat. În medie în fiecare din primii ani ai mileniului XXI, accidentele rutiere au ucis peste 40.000 de oameni din UE și au vătămat peste 1,7 milioane. O persoană din trei va fi vătămată într-un accident la un moment dat al vieții sale". Costul accidentelor rutiere, direct măsurabil, este de ordinul a 45 milioane euro pe an. Costurile indirecte sunt de trei sau chiar patru ori mai mari; valoarea anuală este de aproximativ a 2% din valoarea PIB în statele Uniunii Europene.

Uneori evenimente nedorite au loc din cauza stării tehnice necorespunzătoare a infrastructurii (gropi în asfalt, marcaje șterse, semafoare defecte). Responsabilii tehnici ai operatorilor de transport public, trebuie să efectueze toate demersurile necesare pentru convingerea factorilor de decizie asupra necesității modernizării infrastructurii rutiere, a înzestrării stradale în general.

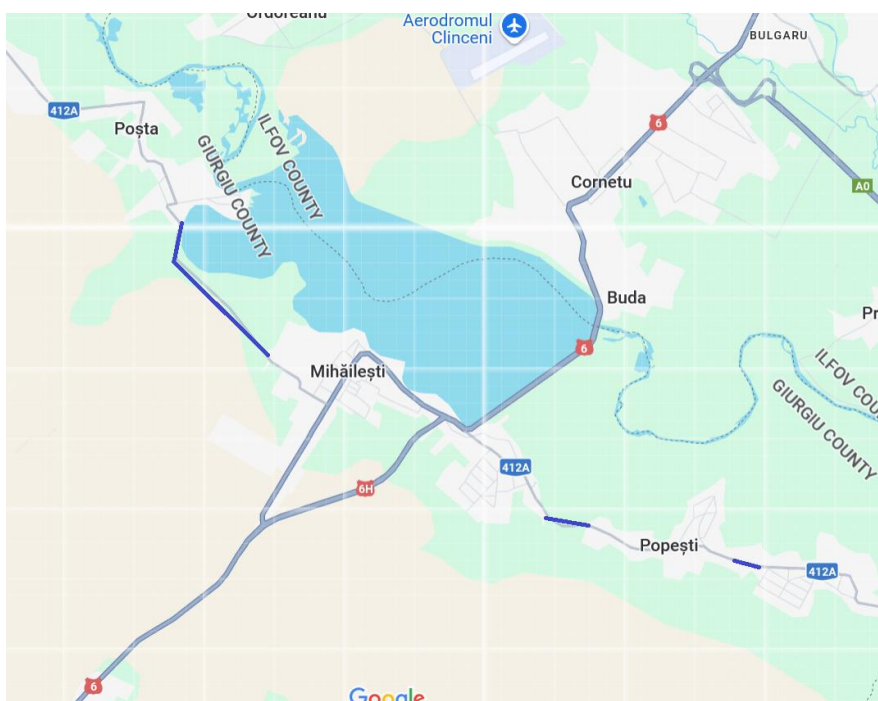
Principala problemă a secțiunii analizate este traficul pietonal în conflicte posibile cu traficul de tranzit și spre centru, atât pe lungimea secțiunii, cât și cel transversal, în ceea ce privește calitatea suprafeței alocate acestui tip de trafic cât și siguranței oferite. Pentru a asigura condițiile unui trafic pietonal accesibil, trebuie realizate următoarele:

- + protejarea trecerilor pietonale cel puțin prin construirea unor refugii pietonale în mijlocul trecerii pietonale;
- + amenajarea trotuarului pe lungimea secțiunii drumului.

Pentru încurajarea deplasărilor pietonale sunt necesare unele măsuri cum ar fi:

- + Reabilitarea suprafețelor pietonale, în special în zonele de acces spre unități de învățământ;
- + Asigurarea accesibilității traseelor pietonale prin amenajarea în nivel cu trotuarul sau prin coborârea nivelului, fără bordură;
- + Pe lângă eliminarea obstacolelor fizice, pentru asigurarea deplină a egalității de șanse, trebuie asigurată și accesibilitatea informațiilor, prin intermediul sistemelor de informare (informare sonoră), suprafețe online, table informative accesibile, semne speciale (semne tactile).
- + Reabilitarea suprafețelor carosabile, în special pe arterele pe care se desfășoară și activitatea de transport public;
- + Limitarea accesului vehiculelor la trotuare, împiedicarea parcărilor ilegale pe suprafața trotuarelor.

Contribuția proiectelor incluse în PMUD la stimularea utilizării mijloacelor alternative de mobilitate este marcată prin **Proiectul nr. 13 - Realizarea unor piste pentru biciclete care să realizeze conexiunea dintre orașul Mihăilești și satele care aparțin acestuia.**



Figură 92 - Propunerile pentru piste de biciclete

Întrucât în interiorul localității, șoseaua principală – DN6 sau DJ412A – este utilizată la capacitate pentru desfășurarea traficului motorizat și pentru organizarea parcarilor, aceasta nu permite organizarea pistelor de biciclete în mod corespunzător. Având în vedere că orașul Mihăilești este compus din orașul propriu-zis și trei sate, pista pentru biciclete va face conexiunea dintre acestea, legând orașul cu cele trei sate, pentru deplasarea în siguranța a locuitorilor.

Traseul propus ar urma să însumeze aproximativ 7,5 – 8 km, cu o distribuție estimativă astfel: ~2,5 km către Drăgănescu, ~2 km către Novaci și ~3 km către Zboiu. Se propune amenajarea unei rețele de piste de biciclete de tip semi-separat sau complet separat de carosabil, în funcție de specificul fiecărei zone, folosind terenul disponibil pe marginea drumurilor locale sau în afara platformei drumului, pentru a asigura siguranța utilizatorilor.

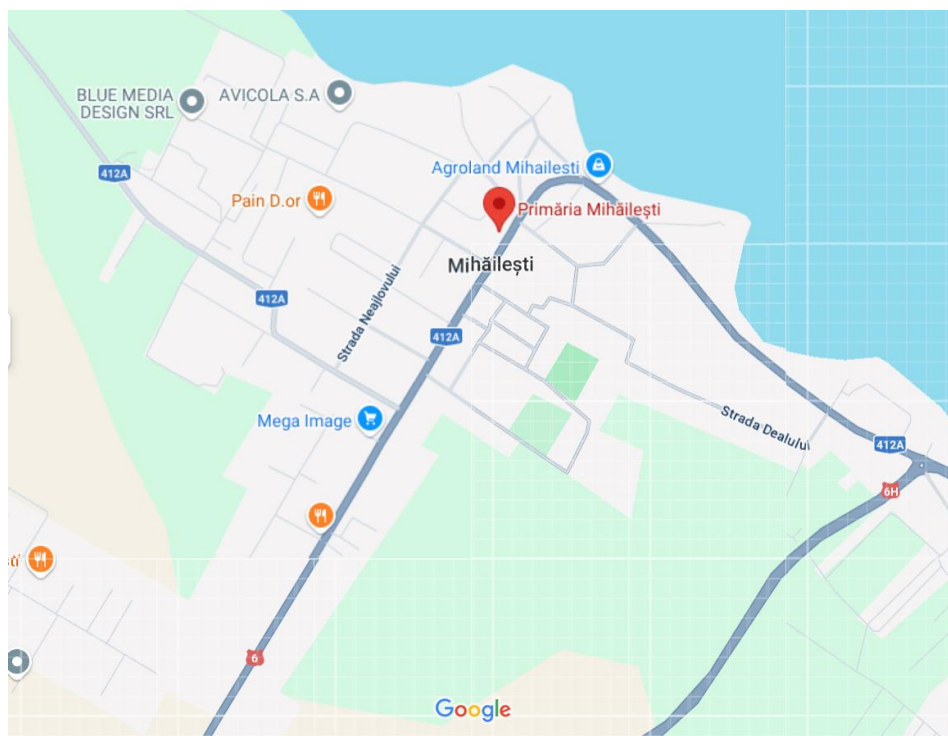
Costul mediu de realizare a unei astfel de infrastructuri este estimat la 180.000 – 220.000 euro/km, în cazul pistelor asfaltate, bidirecționale, cu semnalizare rutieră corespunzătoare. Astfel, valoarea totală estimată pentru întreaga rețea variază între 1,3 și 1,7 milioane euro, la care se pot adăuga dotări complementare precum:

- rasteluri pentru biciclete în puncte cheie și în centrele satelor (estimativ 6.000 euro);
- panouri de direcționare și informare tematică (10.000 – 15.000 euro);
- iluminat solar pe tronsoanele expuse sau în afara zonelor construite (50.000 – 70.000 euro);
- eventuale măsuri de siguranță suplimentare la traversarea drumurilor cu trafic intens (15.000 – 30.000 euro).

În varianta extinsă, cu infrastructură completă, iluminat și mobilier urban, costul total al proiectului se poate încadra între 2 și 2,3 milioane euro.

Această investiție este perfect eligibilă pentru finanțare europeană, în special prin Programul Operațional Regional 2021–2027, în cadrul axei dedicate mobilității urbane durabile. Mai mult, ea poate fi integrată în strategia mai amplă a orașului de dezvoltare a transportului public ecologic și de creare a conexiunilor verzi către punctele de interes, inclusiv terminalul de transport și, pe termen lung, către Cetatea Argedava.

Proiectul nr. 14 – Realizarea unei stații publice de încărcare a vehiculelor electrice în zona parcării din fața Primăriei Mihăilești va contribui la trecerea către utilizarea unor vehicule nepoluante, inclusiv de către primărie, ce ar putea achiziționa vehiculele necesare instituției din categoria celor electrice plug-in.



Figură 93 - localizarea primăriei Mihăilești

Stația poate fi de tip dual, cu două puncte de încărcare, fiecare cu o putere standard de 22 kW în curent alternativ (AC), fiind compatibilă cu majoritatea vehiculelor electrice și hibride plug-in aflate în circulație. Se va amplasa într-o zonă accesibilă și vizibilă, cu impact direct asupra locuitorilor și vizitatorilor orașului.

Pe lângă echipamentul propriu-zis, investiția va include racordul electric, lucrările de montaj, semnalizarea verticală și orizontală a locurilor de parcare dedicate, precum și eventuale dotări suplimentare (telemetrie, sistem de plată, iluminat nocturn).

Valoarea totală estimată pentru acest proiect este cuprinsă între 15.000 și 23.000 euro, în funcție de tipul de echipamente alese și de lucrările necesare pentru conectare la rețea. În cazul în care se dorește dotarea cu o stație rapidă (DC, minim 50 kW), costul poate crește semnificativ, situându-se între 25.000 și 40.000 euro.

Această investiție este perfect eligibilă pentru finanțare prin Administrația Fondului pentru Mediu (AFM), în cadrul programului național privind stațiile de reîncărcare în localități, dar poate fi inclusă și ca parte integrantă a unei strategii locale mai ample, alături de proiectele de transport public electric, piste pentru biciclete și terminalul intermodal.

Prin realizarea acestei stații, Mihăilești face un pas concret spre modernizarea infrastructurii de mobilitate urbană și oferă cetățenilor un serviciu util, eficient și orientat spre viitor.

9.3. MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI/SONORĂ)

Măsuri pentru fluidizarea traficului:

Planul de mobilitate urbană durabilă propune anumite acțiuni de reglementare a traficului în zona urbană, cu scopul fluidizării acestuia, reducerea ambuteiajelor, reducerea duratei de circulație pe anumite trasee în zona centrală.

PMUD propune următoarele proiecte:

❖ Proiectul nr. 3 – Înființarea unui Centru de comandă și control

În momentul de față, orașul Mihăilești deține o serie de camere de supraveghere pe străzile localității, imaginile fiind urmărite și stocate de Poliția locală. Prin proiectul nr. 3 vor fi instalate și alte camere de supraveghere și va fi înființat un centru de comandă și control.

Lista camerelor de supraveghere existente este următoarea:

Nr. crt.	Locația	Număr camere existente	Observații
Mihăilești			
1	Calea București – str. Complexului (Crisland)	1	
2	Calea București nr. 234 (Dovinot)	1	
3	Calea București-str. Prelungirea Unirii (Pepco)	1	
4	Calea București nr. 194	1	
5	Str. Burebista-str. Industriei	1	
6	Calea București (Liceu)	2	
7	Calea București nr. 158	1	
8	Calea București nr. 142 (Primărie)	3	
9	Calea București-str. Avicola	2	
10	Str. Burebista bl. 36	2	
11	Str. Crizantemelor (Parc)	3	
12	Str. Ctin Brâncoveanu-str. Trandafirilor	1	
13	Str. Ctin Brâncoveanu-str. Dealului (Pompieri)	1	
14	Calea București nr. 157	2	
15	Calea București nr. 29,53 (sens Școala Tufa)	2	
16	Calea București nr. 25, 31	2	
Tufa			
17	Str. Argeșului-str. Livezi	1	
18	Șoseaua Tufa-Chirculești nr 65	1	

Nr. crt.	Locația	Număr camere existente	Observații
Popești			
19	Str. Ada Dacia nr.1	1	
20	Str. Iasomei nr. 48	1	
21	Str. Cetății (biserica)	1	
22	Str. Cetății-str. Dacia nr. 124	2	
Novaci			
23	Str. Baba Novac (Moară)	1	
24	Str. Baba Novac-str. Boierului	1	
25	Str. Baba Novac nr. 226	1	
26	Str. Amurgului nr. 14 (Cimitir)	1	
	TOTAL	37	

Proiectul vizează crearea unui centru operațional modern pentru monitorizarea și gestionarea traficului rutier, a transportului public și a siguranței rutiere în zona orașului Mihăilești. Acesta va integra un număr mare de camere video contribuind la îmbunătățirea mobilității, reducerea emisiilor și creșterea siguranței în transportul urban și periurban.

Acest sistem are rolul de a descuraja comportamentele periculoase în trafic, parcare ilegală, vandalismul, dar și de a oferi autorităților un instrument eficient pentru intervenții rapide și pentru arhivarea incidentelor.

Rețeaua va cuprinde un mix de camere fixe și camere de tip PTZ (cu rotire și zoom optic), conectate la un centru de comandă și control dedicat, dotat cu infrastructură de procesare și stocare profesională. Sistemul va permite înregistrarea imaginilor timp de minimum 30 de zile, vizualizare în timp real și acces securizat pentru personalul specializat.

Pentru realizarea acestei rețele, costurile sunt estimate astfel:

- Achiziția camerelor și a echipamentelor de montaj: aproximativ 120.000 – 150.000 euro;
- Lucrările de montaj, stâlpi, carcase și cablare: 130.000 – 170.000 euro;
- Rețea de comunicații și conectivitate (fibră optică sau wireless): 30.000 – 50.000 euro;
- Servere, NVR-uri, software de gestionare video și licențe: 50.000 – 70.000 euro;
- Amenajarea centrului de comandă (mobiliu, echipamente, protecții electrice): 15.000 – 25.000 euro;
- Asistență tehnică, configurare, formare personal: 15.000 – 20.000 euro.
- Costul total estimativ al proiectului se încadrează între 360.000 și 485.000 de euro, în funcție de configurația finală, tipul echipamentelor selectate și specificul terenului.

Această investiție este perfect eligibilă pentru finanțare prin fonduri europene nerambursabile, în special prin Programul Operațional Regional 2021–2027 și PNRR (componenta 10 – digitalizare și siguranță publică). Ea va contribui direct la creșterea calității

vieții, la reducerea riscurilor în spațiul public și la susținerea altor măsuri de mobilitate durabilă prevăzute în PMUD Mihăilești.

❖ **Proiectul nr. 5 - Studiarea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private și autoritatea publică cu privire la distribuirea mărfurilor**

Proiectul urmărește inițierea unui parteneriat strategic între autoritatea publică locală și operatorii economici din Mihăilești pentru a optimiza sistemul de distribuție a mărfurilor în zona urbană. Activitatea se va concentra pe analiza fluxurilor logistice existente, identificarea punctelor de conflict cu traficul urban și elaborarea unui model colaborativ de distribuție sustenabilă (ex. ferestre orare, platforme logistice comune, livrări cu vehicule electrice sau cargo bike-uri).

Obiective specifice:

- Identificarea impactului distribuției mărfurilor asupra mobilității urbane;
- Reducerea traficului generat de livrările comerciale în orele de vârf;
- Propunerea unui sistem de livrare eficient, planificat și ecologic;
- Realizarea unui parteneriat oficial între Primărie și operatorii comerciali.

Rezultate estimate:

- 1 studiu logistic realizat;
- 1 parteneriat formalizat cu minim 10 entități comerciale;
- Scăderea cu 15–20% a numărului de vehicule de marfă în orele de vârf;
- Model replicabil de distribuție urbană sustenabilă.

❖ **Proiect nr. 6 - Refacerea semnalizării rutiere**

Un element fundamental al unei rețele de mobilitate sigure și funcționale îl constituie semnalizarea rutieră corectă, vizibilă și coerentă, atât pentru conducători auto, cât și pentru pietoni sau bicicliști. În orașul Mihăilești, în contextul evoluției infrastructurii stradale și al modificărilor propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, se impune refacerea și modernizarea integrală a semnalizării rutiere, atât orizontale (marcaje), cât și verticale (indicatoare).

Scopul acestui proiect este de a asigura un grad ridicat de siguranță rutieră, de a sprijini reorganizarea circulației în zonele aglomerate sau sensibile (intersecții, treceri pietonale, zone școlare), și de a aduce semnalizarea în concordanță cu noile reglementări privind prioritizarea mobilității pietonale și alternative.

Intervențiile vor include:

- refacerea marcajelor rutiere pe toate străzile principale și secundare (treceri de pietoni, linii de delimitare, zone 30 etc.);

- înlocuirea sau completarea indicatoarelor verticale, inclusiv instalarea de semnalizare suplimentară în zone cu risc crescut;
- adaptarea semnalizării pentru piste de biciclete, trasee pietonale și transport public;
- aplicarea de vopsea reflectorizantă și materiale durabile, vizibile pe timp de noapte și în condiții meteo nefavorabile.

Estimarea de costuri pentru acest proiect este următoarea:

- lucrări de marcare orizontală (vopsea rutieră, sablare, termoadezive): 150.000 – 200.000 euro;
- achiziție și montaj indicatoare rutiere verticale (400–600 buc.): 100.000 – 120.000 euro;
- semnalizare specială pentru zone școlare, curbe periculoase, calmatoare: 40.000 – 60.000 euro;
- total estimat: ~300.000 – 380.000 euro.

Această investiție este esențială pentru punerea în aplicare a măsurilor de mobilitate durabilă prevăzute în PMUD și poate fi realizată etapizat, în paralel cu alte proiecte de infrastructură. Este eligibilă pentru finanțare europeană nerambursabilă, inclusiv prin componentele de siguranță rutieră din Programul Operațional Regional 2021–2027.

Prin refacerea semnalizării rutiere, Mihăilești face un pas important spre un oraș mai sigur, mai clar organizat și mai prietenos cu toți participanții la trafic.

Obiective specifice:

- Creșterea siguranței pentru toți participanții la trafic;
- Asigurarea coerenței rețelei rutiere în raport cu planurile de mobilitate;
- Adaptarea marcajelor și semnalizării la noi funcționalități: senzori unici, treceri pietonale, piste de biciclete, stații de autobuz inteligente;
- Reducerea conflictelor și accidentelor în zonele cu trafic mixt.

Activități principale:

- Inventarierea semnalizării existente și evaluarea stării tehnice;
- Refacerea marcajelor orizontale (zebre, linii de delimitare, zone 30 km/h);
- Înlocuirea/instalarea de indicatoare verticale (semne de circulație, avertizare, orientare);
- Semnalizare rutieră suplimentară în jurul școlilor, stațiilor de autobuz și intersecțiilor periculoase;
- Integrare cu sistemele ITS acolo unde este cazul (ex. semnalizare inteligentă sau temporizată).

Rezultate estimate:

- Toate străzile principale și secundare cu marcaje rutiere refăcute;

- Indicatoare verticale standardizate și vizibile pe toate drumurile publice;
- Semnalizare specială pentru zone școlare și de risc;
- Creșterea vizibilității și clarității traseelor pentru bicicliști și pietoni.

❖ **Proiect nr. 8 - Organizarea eficientă a rețelei rutiere/stradale și a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu**

Proiectul urmărește reorganizarea și restructurarea rețelei rutiere din orașul Mihăilești în vederea optimizării fluxurilor de circulație, creșterii siguranței rutiere, reducerii poluării și îmbunătățirii calității spațiului public. Intervențiile propuse vizează zonele centrale, artere principale, intersecții cheie, dar și cartierele rezidențiale, prin introducerea de sensuri unice, calmatoare de viteză, zone pietonale sau cu trafic redus, piste de biciclete și reconfigurarea spațiilor verzi și de parcare.

Obiective specifice:

- Optimizarea utilizării spațiului stradal în funcție de tipul de trafic și utilizatori (auto, bicicliști, pietoni);
- Reducerea numărului de conflicte rutiere și a punctelor periculoase;
- Introducerea de soluții de calmare a traficului și zone cu viteză limitată (Zone 30);
- Promovarea mobilității active și a transportului public;
- Crearea unui cadru urban atractiv și sănătos prin reducerea poluării și a zgomotului.

4. Activități principale:

- Realizarea unei hărți funcționale a rețelei rutiere cu propuneri de reorganizare;
- Introducerea de sensuri unice pe străzi secundare pentru fluidizare și siguranță;
- Delimitarea clară a spațiilor pentru pietoni, bicicliști, transport public și autovehicule;
- Amenajarea de zone de 30km/h în cartiere, în jurul școlilor și spitalelor;
- Reconfigurarea spațiilor de parcare – prioritizare parcări laterale și eliminare din zone pietonale;
- Amenajare de spații verzi stradale, arbori de aliniament, mobilier urban.

5. Rezultate estimate:

- rețea stradală mai clar structurată, cu funcțiuni definite;
- Siguranță crescută pentru pietoni și bicicliști;
- Reducerea congestiei și a vitezelor medii pe străzi secundare;
- Spațiu public îmbunătățit estetic și funcțional.

Estimarea costurilor pentru implementarea acestui proiect complex este următoarea:

- pentru lucrările de reconfigurare a circulației pe aproximativ 10–12 km de rețea stradală, costurile variază între 400.000 și 700.000 euro;
- reamenajarea trotuarelor și zonelor pietonale, pe o lungime totală de circa 5–6 km, este estimată la 750.000 – 1.200.000 euro;
- amenajările de mediu (spații verzi, arbori, mobilier urban) implică un buget de 100.000 – 200.000 euro;
- semnalizarea rutieră adaptată noii organizări este estimată la 100.000 – 150.000 euro.

Valoarea totală a proiectului se situează între 1.350.000 și 2.250.000 de euro, în funcție de nivelul de dotare ales, complexitatea lucrărilor și suprafața tratată.

Măsuri pentru traficul staționar:

PMUD propune:

❖ Proiectul nr. 4 - Dotarea cu logistica urbana

În contextul modernizării mobilității urbane în orașul Mihăilești, dotarea cu logistică urbană reprezintă un element esențial pentru sprijinirea deplasărilor durabile și pentru creșterea calității vieții în spațiul public. Această componentă presupune instalarea și modernizarea echipamentelor fizice care deservește atât cetățenii, cât și infrastructura de transport alternativ.

Un exemplu concret îl constituie amplasarea de bănci stradale în zonele pietonale, în stațiile de transport public sau pe aleile dintre blocuri. Acestea sunt realizate din materiale rezistente la uzură și intemperii, având un design ergonomic, care să asigure confortul utilizatorilor. În completare, tot mai des sunt folosite băncile inteligente, dotate cu panouri solare, prize USB pentru încărcarea dispozitivelor mobile, iluminat ambiental și chiar conexiune Wi-Fi gratuită. Astfel de dotări moderne susțin nu doar funcționalitatea, ci și imaginea unui oraș conectat și ecologic.

Pentru încurajarea transportului alternativ, se impune instalarea de rasteluri pentru biciclete și trotinete, în special în apropierea școlilor, a instituțiilor publice, a zonelor comerciale și a stațiilor de autobuz. Aceste facilități permit parcare în siguranță a vehiculelor ușoare și contribuie la reducerea dependenței de automobilul personal.

În ceea ce privește transportul public, un accent important se pune pe amenajarea unor stații de autobuz moderne, dotate cu copertine de protecție, bănci, iluminat stradal eficient și panouri informative digitale. Astfel de echipamente sporesc atractivitatea transportului public și confortul pasagerilor, în special în condiții meteo nefavorabile.

Pentru păstrarea curățeniei, este necesară amplasarea de coșuri de gunoi stradale în toate zonele circulate, alături de fântâni de apă potabilă în parcuri, zone pietonale și în apropierea

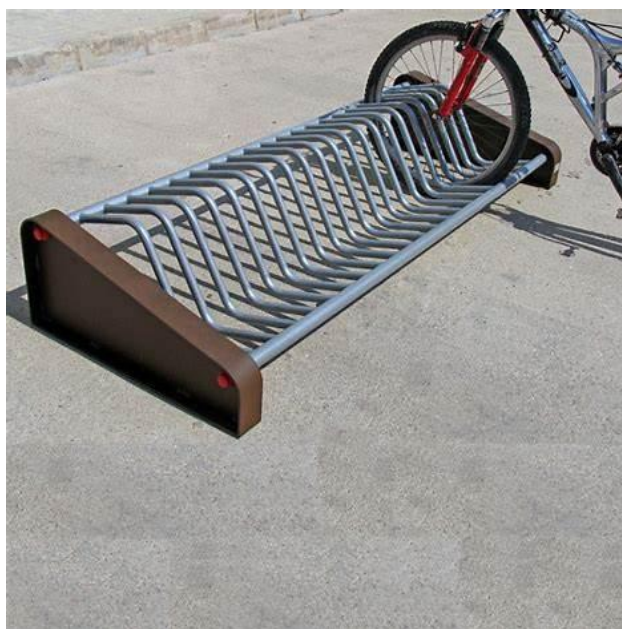
unităților de învățământ. Acestea încurajează un comportament responsabil, promovând sănătatea și igiena publică.

Prin aceste măsuri, Mihăileștiul își poate construi o rețea coerentă de logistică urbană care completează infrastructura de mobilitate, transformând orașul într-un spațiu mai accesibil, funcțional și prietenos pentru toți locuitorii.

NOMO SOLAR BENCH



Figură 94 – exemple de bănci urbane



Figură 95 – exemplu de realizare a rastelurilor pentru parcare a bicicletelor

Valoarea estimată a investiției se situează între 180.000 și 300.000 de euro, în funcție de numărul de locații echipate, de calitatea și tipul dotărilor și de opțiunile tehnologice alese.

❖ **Proiectul nr. 9 - Reorganizarea și reamenajarea trotuarelor existente și organizarea trotuarelor pe străzile secundare**

Un aspect esențial în dezvoltarea unei mobilități urbane durabile îl constituie reorganizarea și reamenajarea trotuarelor, în special în orașele mici și medii precum Mihăilești, unde spațiul public este adesea subutilizat sau ocupat necorespunzător. Trotuarele reprezintă primul contact al cetățeanului cu infrastructura orașului și principalul vector al mobilității pietonale.

Prin acest proiect se urmărește refacerea completă a trotuarelor existente, atât din punct de vedere funcțional cât și estetic. Multe dintre aceste spații pietonale sunt degradate, discontinue sau ocupate abuziv de autovehicule. Intervenția va presupune refacerea stratului de uzură, aducerea la același nivel a bordurilor, integrarea de pavele tactile pentru nevăzători, precum și delimitarea clară a spațiului pietonal față de carosabil.

Pe străzile secundare, în care deseori trotuarele lipsesc cu desăvârșire sau au fost invadate de construcții și parcuri improvizate, proiectul va introduce trotuare noi, adaptate fluxului real de pietoni. Acestea vor fi proiectate cu lățimi conforme normativelor, iar acolo unde spațiul este limitat, se vor aplica soluții alternative – cum ar fi trotuare asimetrice sau zone partajate (shared space), în care traficul auto este redus și controlat.

În completare, trotuarele reamenajate vor fi echipate cu mobilier urban minim, inclusiv bănci, coșuri de gunoi și iluminat public, iar acolo unde este cazul, cu rastele pentru biciclete sau puncte de colectare selectivă. Se va asigura accesibilitatea completă pentru persoanele cu dizabilități, inclusiv la trecerile de pietoni, stațiile de transport public și zonele comerciale.

Prin acest demers, se urmărește nu doar o reabilitare fizică, ci și o revalorizare a spațiului public urban, transformând trotuarele în adevărate coridoare pietonale funcționale, sigure și atractive, care să sprijine mersul pe jos ca mod preferat de deplasare în interiorul orașului.



Figură 96 - exemplu trotuare amenajate

Includerea de elemente precum copaci, flori și stâlpi de iluminat în designul trotuarelor contribuie la crearea unui mediu urban plăcut și sigur. Aceste amenajări nu doar îmbunătățesc estetica spațiului public, dar și promovează mobilitatea pietonală și reduc impactul urbanizării asupra mediului.

Proiectul are o dimensiune semnificativă, vizând aproximativ 5 km de trotuare existente care vor fi reabilitate și încă 4 km de trotuare noi care vor fi realizate de la zero. Aceste lucrări vor fi completate de dotări urbane precum bănci, coșuri de gunoi, stâlpi de protecție împotriva parcării ilegale, pavele tactile pentru nevăzători și alte elemente de siguranță pietonală.

Valoarea totală estimată a proiectului este cuprinsă între 1.520.000 și 2.000.000 de euro, în funcție de materialele utilizate, dimensiunea trotuarelor, tipul de dotări și complexitatea racordărilor la proprietăți.

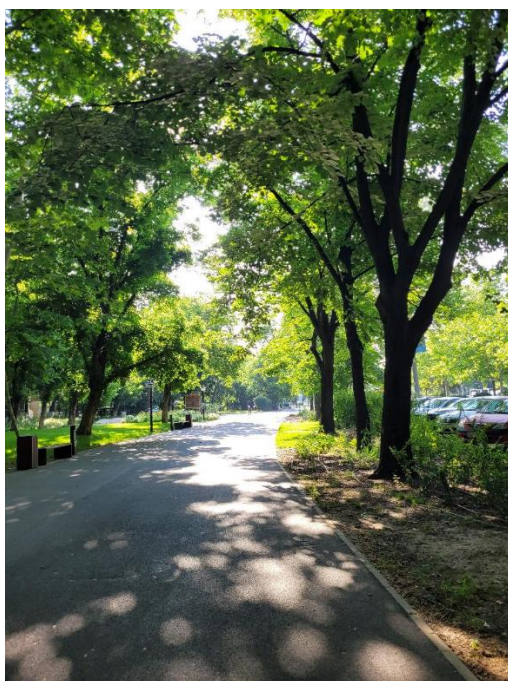
❖ Proiectul nr. 10 - Reamenajarea locurilor de parcare existente și amenajarea unor locuri noi de parcare, în special pe străzile secundare

În prezent, orașul Mihăilești dispune de locuri de parcare amenajate de-a lungul DN6, în zona centrală, acestea fiind însă insuficiente raportat la cererea actuală, în special în orele de vârf și în contextul dezvoltării continue a localității. Pe lângă presiunea asupra spațiului public din centru, se observă și lipsa unor soluții coerente de parcare pe străzile secundare și în cartierele rezidențiale.

Prin acest proiect, autoritatea locală își propune reamenajarea locurilor de parcare existente, prin trasarea corespunzătoare, semnalizare rutieră verticală și orizontală, dotarea cu pavaje

drenante acolo unde este cazul și reorganizarea fluxurilor pietonale din jurul acestor spații. Se vor lua în considerare inclusiv soluții ecologice, cum ar fi folosirea de pavele înierbate sau sisteme de captare și infiltrare a apei pluviale.

Totodată, proiectul prevede amenajarea unor noi locuri de parcare, în special pe străzile secundare, acolo unde configurația rutieră permite acest lucru fără a afecta traficul sau siguranța pietonilor. În cartierele aglomerate se vor identifica terenuri subutilizate care pot fi transformate în parcuri de reședință. Acestea vor fi echipate cu iluminat public, sistem de supraveghere (acolo unde este justificat) și, unde este posibil, infrastructură de încărcare pentru vehicule electrice.



Figură 97 - amenajare trotuare și parcuri stradale

Obiectivul principal este descongestionarea arterei principale (DN6) și optimizarea utilizării spațiului urban, în paralel cu creșterea calității mediului prin reamenajări care integrează vegetație, mobilier urban și accese pietonale sigure.

Acest demers nu urmărește doar creșterea numărului de locuri de parcare, ci și regândirea modului în care parcare se integrează în mobilitatea urbană, încurajând o utilizare mai echilibrată a spațiului și reducerea parcării neregulamentare.

Soluțiile propuse includ parcuri liniare de-a lungul străzilor, parcuri perpendiculare în alveole laterale și, acolo unde spațiul permite, micro-platforme de parcare în spic. În total, se estimează intervenția asupra a 200–300 locuri existente și crearea a cel puțin 150–200 locuri noi.

Valoarea estimativă a proiectului este cuprinsă între 350.000 și 500.000 de euro, în funcție de suprafața tratată, lucrările de infrastructură necesare (terasamente, pavare, drenaj) și dotările complementare (semnalizare, mobilier urban, iluminat local).

❖ **Proiectul nr. 11 – Realizarea unui parc fotovoltaic**

În contextul tranziției către un oraș sustenabil și eficient energetic, Mihăileștiul își propune realizarea unui parc fotovoltaic dedicat alimentării infrastructurii publice și susținerii mobilității durabile. Acest proiect strategic are ca scop producerea de energie electrică regenerabilă care să contribuie la reducerea consumului din rețeaua națională, scăderea costurilor de operare și diminuarea emisiilor de carbon.

Energia produsă va fi utilizată pentru alimentarea iluminatului public, a stațiilor inteligente de autobuz, a centrelor de comandă și control și a stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice aflate în proprietatea sau gestiunea autorității locale. Astfel, proiectul nu se limitează la o simplă investiție în infrastructură energetică, ci devine un catalizator pentru dezvoltarea unei mobilități urbane nepoluante și a unei administrații eficiente energetic.

Parcul va fi amplasat pe un teren public sau concesionat, preferabil degradat sau fără valoare agricolă, cu acces facil la rețeaua electrică. Instalația va fi compusă din panouri fotovoltaice montate la sol, sistem de urmărire solară (acolo unde este fezabil), invertoare, sistem de control și monitorizare și echipamente de protecție. Proiectul poate include și un sistem de stocare a energiei (baterii), pentru asigurarea unui consum constant pe timpul nopții sau în perioadele de cerere ridicată.

Prin implementarea acestui proiect, Mihăileștiul își consolidează angajamentul față de principiile Pactului Verde European și ale neutralității climatice, construind un fundament solid pentru dezvoltarea ulterioară a unor soluții de mobilitate alimentate 100% cu energie verde produsă local.

Terenul de 1ha, propus, permite instalarea unei capacități estimate de până la 1 MWp (megawatt-pic), ceea ce ar putea acoperi o bună parte din consumul energetic anual al orașului. Sistemul va include panouri fotovoltaice de înaltă eficiență, invertoare, structuri de montaj fixe, echipamente de siguranță, sistem de monitorizare și conexiune la rețeaua de distribuție.

Valoarea totală estimată a investiției se situează între 720.000 și 990.000 de euro, în funcție de tehnologia aleasă, de lucrările de racordare și de nivelul de automatizare al sistemului. Cheltuielile includ echipamentele principale (panouri, invertoare, structuri metalice), lucrările de montaj, proiectarea, obținerea avizelor și sistemele auxiliare.

❖ **Proiectul nr. 12 - Extinderea pe străzile secundare și eficientizarea iluminatului public**

Iluminatul public reprezintă o componentă esențială a mobilității urbane, având un impact direct asupra siguranței rutiere și pietonale, calității vieții și eficienței energetice. În orașul Mihăilești, rețeaua de iluminat existentă acoperă în principal arterele principale, în timp ce multe dintre străzile secundare, zonele rezidențiale sau de acces rămân slab luminate sau complet neacoperite.

Prin acest proiect se urmărește extinderea rețelei de iluminat public către străzile secundare și periferice, dar și modernizarea și eficientizarea sistemului existent, prin înlocuirea corpurilor de iluminat convenționale cu echipamente LED performante, cu consum redus și durată de viață ridicată. Extinderea iluminatului va ține cont de densitatea locuirii, traseele pietonale, proximitatea instituțiilor publice, a școlilor, zonelor comerciale și a stațiilor de transport public.

Soluțiile propuse vor include sisteme de telegestiune, care permit reglarea automată a intensității luminii în funcție de oră, condiții meteo sau prezență, reducând astfel consumul și costurile. Se vor putea integra și surse de alimentare regenerabilă, prin utilizarea stâlpilor cu panouri fotovoltaice acolo unde rețeaua electrică este greu accesibilă sau costisitor de extins.



Figură 98 – iluminat public strazi secundare

Prin această intervenție, se asigură un spațiu public mai sigur, mai confortabil și mai atractiv, favorabil deplasărilor pietonale, ciclismului, utilizării transportului public și petrecerii timpului în aer liber. Totodată, se contribuie la reducerea consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră.

investiția poate viza aproximativ **10 km de străzi secundare**, unde se vor instala **în jur de 250 de puncte de iluminat**, dotate cu **corpuri LED cu consum redus** și, opțional, cu **sistem de telegestiune** pentru controlul de la distanță, reglaj automat al intensității luminoase și detecția defecțiunilor. Se vor monta stâlpi metalici sau din beton, rețele electrice noi acolo unde este necesar, precum și echipamente de protecție și siguranță electrică.

Valoarea totală estimată a proiectului este cuprinsă între **400.000 și 600.000 de euro**, în funcție de specificul fiecărei străzi, de tipul de echipamente utilizate și de opțiunile tehnologice

alese (inclusiv posibilitatea utilizării de corpuri solare autonome, unde nu este disponibilă rețea electrică).

9.4. ZONELE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE (ZONE CENTRALE PROTEJATE, ZONE LOGISTICE, POLI OCAZIONALI DE ATRACȚIE/GENERARE DE TRAFIC, ZONE INTERMODALE - GĂRI, AEROGĂRI ETC.)

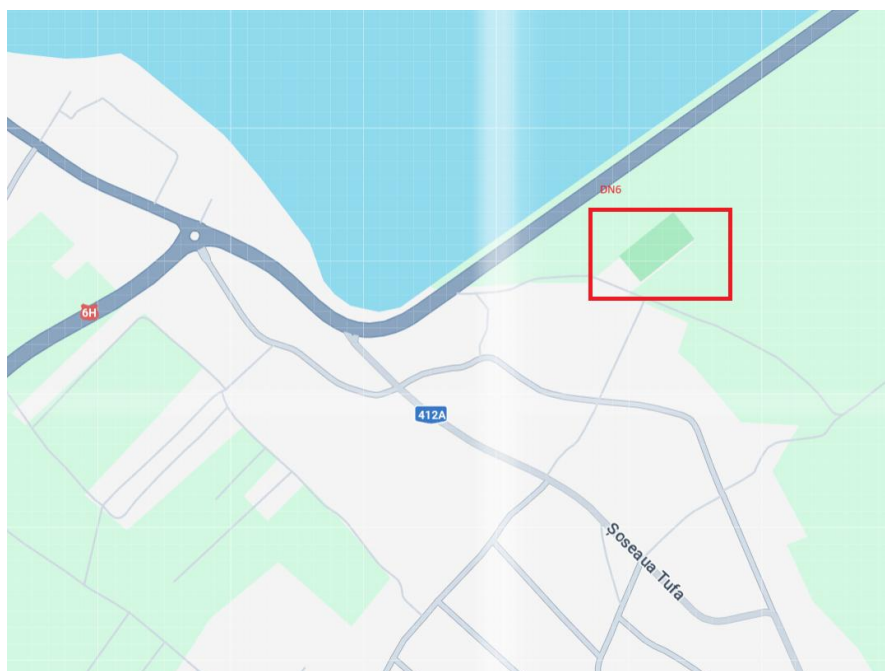
O zona cu nivel ridicat de complexitate ce va fi organizată în apropierea stadionului va fi **Terminalul de transport public pentru transferul între cursele locale și cele interurbane – Proiectul nr. 2**. Un element strategic în dezvoltarea unui sistem de mobilitate eficient și coerent în orașul Mihăilești îl constituie realizarea unui terminal de transport public dedicat transferului între cursele locale și cele interurbane. Acest proiect are ca obiectiv principal facilitarea conexiunilor între diferite tipuri de transport public, într-un nod integrat, accesibil și modern, care să deservească atât navetiștii, cât și călătorii ocazionali.

Terminalul va funcționa ca un hub multimodal, poziționat la o intersecție strategică a rețelei rutiere locale cu traseele de transport regional și național, în proximitatea DN6. Va asigura condiții civilizate de așteptare și tranzit, reducând timpul de transfer și încurajând utilizarea mijloacelor de transport în comun în detrimentul autoturismului personal.

Proiectul va include: peroane acoperite, zonă de bilete și informare (digitală și fizică), spații de așteptare, grupuri sanitare, facilități pentru persoanele cu dizabilități, rasteluri pentru biciclete și, acolo unde este posibil, stații de încărcare pentru vehicule electrice și locuri de parcare tip park&ride. Se vor respecta principiile accesibilității universale și ale sustenabilității, prin utilizarea de materiale durabile, soluții de iluminat eficient și posibil alimentare cu energie solară.

Terminalul va fi interconectat cu rețeaua de transport local prin microbuze sau autobuze și va facilita transferul rapid către cursele interurbane care fac legătura cu București, Giurgiu, Bolintin Vale sau alte centre regionale. De asemenea, va deveni un punct de plecare pentru rute sezoniere turistice sau pentru transport către obiective de interes precum Cetatea Argedava.

Prin această investiție, Mihăileștiul își consolidează poziția de nod de mobilitate în regiunea de sud a județului Giurgiu, oferind o alternativă modernă, sigură și eficientă la transportul individual.



Figură 99 - locație aproximativă pentru amplasarea terminalului destinat transportului public

Proiectul este dimensionat pentru un sistem de transport în fază incipientă, cu 3 microbuze electrice (ale căror costuri au fost incluse într-un proiect separat), și are în vedere funcționalitatea, ușurința în utilizare și integrarea armonioasă în spațiul urban.

Valoarea totală estimată a acestei investiții este cuprinsă între 260.000 și 400.000 de euro, în funcție de suprafața disponibilă, soluțiile constructive alese și nivelul de dotare. Costurile includ platformele de acces, structurile acoperite pentru călători, clădirea dispeceratului, racordurile la utilități, sistemul de iluminat și echipamentele de semnalizare și informare.

Monitorizarea zonelor cu grad înalt de complexitate, a celor care prezintă risc de comitere de infracțiuni, se va realiza prin punerea în aplicare a Proiectului nr. 3 - Înființarea unui Centru de comandă și control, ce se va baza pe cele 37 de camere de supraveghere existente și o serie de alte camere ce vor fi montate în acest sens.

Lista camerelor de supraveghere existente este următoarea:

Nr. crt.	Locația	Număr camere existente	Observații
Mihăilești			
1	Calea București – str. Complexului (Crisland)	1	
2	Calea București nr. 234 (Dovinot)	1	
3	Calea București-str. Prelungirea Unirii (Pepco)	1	
4	Calea București nr. 194	1	
5	Str. Burebista-str. Industriei	1	
6	Calea București (Liceu)	2	

Nr. crt.	Locația	Număr camere existente	Observații
7	Calea București nr. 158	1	
8	Calea București nr. 142 (Primărie)	3	
9	Calea București-str. Avicola	2	
10	Str. Burebista bl. 36	2	
11	Str. Crizantemelor (Parc)	3	
12	Str. Ctin Brâncoveanu-str. Trandafirilor	1	
13	Str. Ctin Brâncoveanu-str. Dealului (Pompieri)	1	
14	Calea București nr. 157	2	
15	Calea București nr. 29,53 (sens Școala Tufa)	2	
16	Calea București nr. 25, 31	2	
Tufa			
17	Str. Argeșului-str. Livezi	1	
18	Șoseaua Tufa-Chirculești nr 65	1	
Popești			
19	Str. Ada Dacia nr.1	1	
20	Str. Iasomieii nr. 48	1	
21	Str. Cetății (biserica)	1	
22	Str. Cetății-str. Dacia nr. 124	2	
Novaci			
23	Str. Baba Novac (Moară)	1	
24	Str. Baba Novac-str. Boierului	1	
25	Str. Baba Novac nr. 226	1	
26	Str. Amurgului nr. 14 (Cimitir)	1	
	TOTAL	37	

În completarea investiției privind realizarea terminalului de transport public din Mihăilești, se propune amenajarea unui parc urban (**Proiectul nr. 7 - Amenajarea unui parc public/zonă de promenadă în aria Stadionului**) în proximitatea acestuia, cu rol recreativ, ecologic și de confort urban. Acest parc va deveni o zonă-tampon verde între infrastructura de transport și zonele rezidențiale, oferind atât călătorilor, cât și locuitorilor din zonă un spațiu de relaxare și socializare.

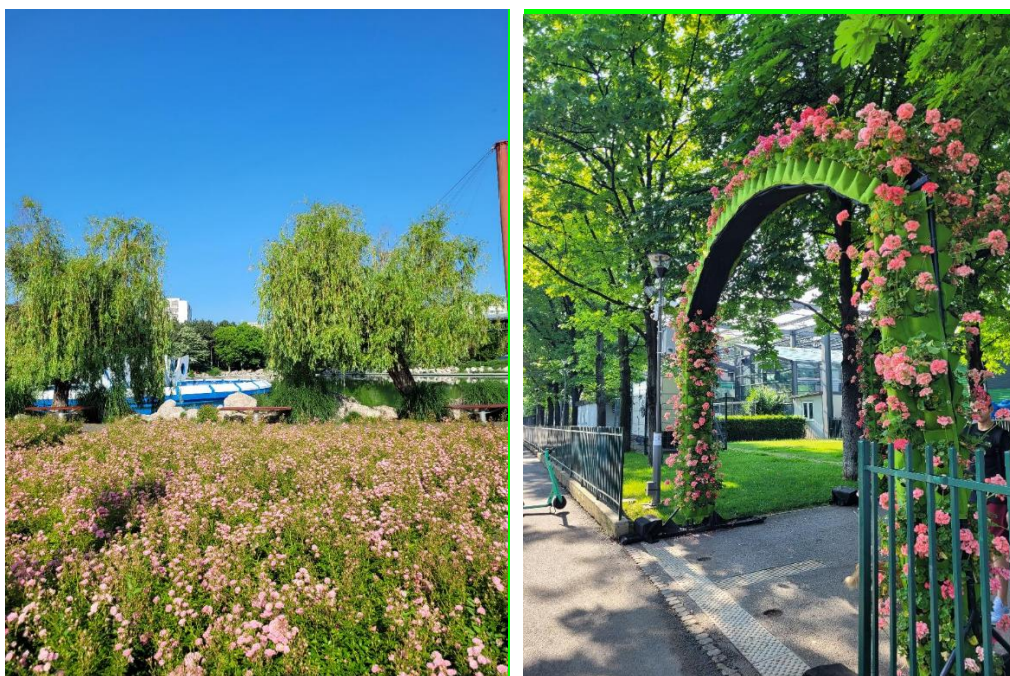
Parcul va fi amenajat pe un teren public sau disponibil în imediata vecinătate a terminalului, cu integrarea unui peisaj urban funcțional și sustenabil, care include: alei pietonale, spații verzi cu arbori de aliniament și peluze, locuri de odihnă cu mobilier urban modern, o fântână sau element de apă decorativă, dar și un mic spațiu de joacă pentru copii sau zonă de sport urban (ex: fitness în aer liber).

Se va pune accent pe utilizarea de materiale naturale și prietenoase cu mediul, iar iluminatul va fi eficient energetic, posibil alimentat din surse regenerabile (panouri solare). Parcul va

putea include și elemente educative sau culturale – cum ar fi panouri despre istoria locală, biodiversitatea zonei sau despre rețeaua de mobilitate verde.

Amenajarea acestui spațiu va contribui la reducerea disconfortului urban generat de trafic, va stimula utilizarea transportului public prin creșterea atractivității zonei terminalului și va avea un impact pozitiv asupra sănătății și calității vieții locuitorilor.

Astfel, Mihăileștiul nu doar că îmbunătățește funcțional rețeaua de mobilitate, ci o completează cu infrastructură verde și socială, în spiritul unui oraș echilibrat și centrat pe nevoile oamenilor.



Figură 100 - exemple amenajari parcuri

Amenajarea va cuprinde alei pietonale din materiale permeabile, suprafețe verzi înierbate, arbori plantați pentru umbră, garduri vii și insule vegetale decorative. Vor fi instalate bănci, coșuri de gunoi, rastele pentru biciclete, precum și un sistem de iluminat ambiental și supraveghere video, pentru siguranța vizitatorilor. Spațiul va include un loc de joacă pentru copii, dotat cu echipamente moderne și suprafață antitraumă, precum și aparate de fitness urban pentru activitate fizică în aer liber.

Parcul va putea găzdui, de asemenea, o zonă de relaxare cu pergole, grădini tematice, o mică fântână decorativă sau o zonă de belvedere, adaptată specificului natural al amplasamentului. Prin această amenajare, spațiul din jurul Stadionului va fi transformat într-o zonă verde activă, cu funcție dublă – de promenadă și de recreere.

Valoarea totală estimată a investiției este cuprinsă între 310.000 și 450.000 de euro, în funcție de complexitatea lucrărilor, materialele alese și dotările incluse.

În perspectiva consolidării identității locale și a valorificării potențialului turistic al zonei, se propune realizarea unei conexiuni funcționale și durabile între terminalul de transport public

din Mihăilești și situl arheologic Cetatea Argedava (**Proiectul nr. 15 - Conectarea rețelei de comunicații a satului Popești cu situl arheologic Cetatea Argedava**), situat în apropierea localității Popești.

Această legătură are rolul de a integra patrimoniul cultural local în rețeaua de mobilitate regională și de a facilita accesul vizitatorilor – fie că vin din București, Giurgiu sau din localitățile învecinate – către unul dintre cele mai importante vestigii dacice din sudul țării.

Conexiunea poate fi realizată printr-un traseu de mobilitate durabilă, care să combine mai multe moduri de transport:

- microbuze electrice sezoniere, care să circule între terminal și sit în weekenduri și sezon turistic;
- traseu de bicicletă și pietonal, marcat și amenajat, care să pornească din centrul Mihăileștiului și să continue către Popești, cu panouri informative și puncte de odihnă;
- pachet turistic integrat în parteneriat cu autoritățile culturale și operatorii locali, incluzând transport, ghidaj și acces la sit.

De-a lungul traseului pot fi amplasate elemente de semnalizare tematică și mobilier urban ușor, astfel încât experiența de deplasare să devină parte din vizită. Proiectul poate fi completat cu infrastructură ușoară la sit (rasteluri biciclete, chioșc info, bănci), fără a afecta caracterul natural și arheologic al zonei.

Prin această inițiativă, Mihăileștiul își consolidează rolul de poartă de acces către Cetatea Argedava, transformând mobilitatea într-un instrument de promovare turistică, educațională și de dezvoltare locală sustenabilă.

Pentru o soluție stabilă și pe termen lung, se propune extinderea unei rețele de fibră optică îngropată, completată de echipamente de comunicații și protecții electrice. Alternativ, în funcție de terenul traversat și costurile implicate, poate fi luată în considerare și o soluție wireless de tip punct-la-punct, cu antene de mare capacitate, suficientă pentru funcționalități de bază (supraveghere video și conectivitate minimă).

Valoarea totală estimată a proiectului este:

- între 80.000 și 110.000 euro pentru soluția cu fibră optică îngropată (cea mai fiabilă);
- între 25.000 și 40.000 euro pentru soluția wireless, recomandată acolo unde condițiile de teren sau bugetul sunt restrictive.

În completare, se pot instala:

- un panou digital informativ pentru vizitatori (estimativ 7.000 – 10.000 euro),
- un sistem de supraveghere video cu 4 camere (10.000 – 15.000 euro),
- precum și o rețea locală Wi-Fi (aproximativ 5.000 euro).

Prin implementarea acestui proiect, situl Cetății Argedava va deveni nu doar mai bine protejat și supravegheat, ci și mai accesibil și mai atractiv pentru vizitatori și cercetători, integrându-se în rețeaua de mobilitate și infrastructură digitală a orașului Mihăilești.

9.5. STRUCTURĂ INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE NECESARE



Introducerea serviciului de transport public urban va permite conectarea acestuia cu serviciile de transport interurban deja existente. Nodul de joncțiune a celor două servicii de transport se recomandă a fi plasat în același loc unde va fi depoul/garajul pentru microbuzele utilizate în organizarea transportului public, urmând a se asigura dotările necesare (zona de staționare a vehiculelor, zona de așteptare a călătorilor, mobilier, aparate de ticketing etc.), dar și pentru că acesta este la marginea localității, ceea ce presupune evitarea tranzitului unor autobuze sau alte mijloace de transport interurban de dimensiuni mari.

9.6. ASPECTE INSTITUȚIONALE

Realizarea proiectelor de modernizare a serviciilor de transport de la nivelul orașului Mihăilești presupune cooperarea următoarelor instituții:

Nr. proiect	Denumire proiect	UAT	Operator transport local	Ministerul Transporturilor	Alți actori
1	Înființarea unui serviciu de transport public verde în orașul Mihăilești	x	x		
2	Înființarea unui terminal de transport public pentru transferul	x			

Nr. proiect	Denumire proiect	UAT	Operator transport local	Ministerul Transporturilor	Alți actori
	Între cursele locale și cele interurbane				
3	Înființarea unui Centru de comandă și control	x			
4	Dotarea cu logistica urbana	x			
5	Studierea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private și autoritatea publică cu privire la distribuirea mărfurilor	x			Societăți comerciale interesate
6	Refacerea semnalizării rutiere	x		x	
7	Amenajarea unui parc public în zona Stadionului	x			
8	Organizarea eficienta a rețelei rutiere/stradale și a spațiului public, reorganizarea circulației, îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de mediu	x		x	
9	Reorganizarea și reamenajarea trotuarelor existente și organizarea trotuarelor pe străzile secundare	x			
10	Reamenajarea locurilor de parcare existente și amenajarea unor locuri noi de parcare, în special pe străzile secundare	x			
11	Realizarea unui parc fotovoltaic	x			
12	Extinderea pe străzile secundare și eficientizarea iluminatului public	x			
13	Realizarea unor piste pentru biciclete care să realizeze conexiunea dintre orașul Mihăilești și satele care aparțin acestuia	x			

Nr. proiect	Denumire proiect	UAT	Operator transport local	Ministerul Transporturilor	Alți actori
14	Stație publică de încărcare a mașinilor electrice	x	x		
15	Conectarea rețelei de comunicații a satului Popești cu situl arheologic Cetatea Argedava	x			



Partea a TREIA MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ

(CORESPUNZĂTOARE ETAPEI a IIIa)

10.MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ

10.1. STABILIREA PROCEDURILOR DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

În vederea monitorizării și respectării planului de implementare a strategiilor se propune constituirea unui Comitet de Monitorizare și Implementare, care să dezvolte și să adopte o procedură de evaluare a gradului de implementare a proiectelor propuse prin Planul de Mobilitate. Procedura trebuie să fie realizată pentru a răspunde următoarelor obiective:

- Evaluarea impactului real în urma implementării proiectelor propuse și adaptarea Planului de Mobilitate la acestea;
- Menținerea susținerii din partea decidenților politici și a stakeholderilor economici a măsurilor propuse prin Planul de Mobilitate;
- Actualizarea Planului de Mobilitate la fiecare 10 ani, sau de câte ori situația reală suferă transformări radicale ce nu au putut fi previzionate în momentul realizării Planului de Mobilitate actual;
- Actualizarea și corelarea bazei de date din modelul de transport cu celelalte baze de date de la nivel local și regional, monitorizarea dezvoltării socio-economice și funcționale în profil spațial;
- Utilizarea Modelului de Transport din Planul de Mobilitate în testarea marilor proiecte de infrastructură ce se doresc a fi implementate.

În vederea monitorizării corespunzătoare a implementării Planului de Mobilitate Urbana Durabila este necesar să se adopte următoarea procedură ce trebuie urmată de Comitetul de Monitorizare și Implementare pentru UAT Mihăilești.

Instrument	Document de referință	Lună/an de referință	Valoare țintă	Sursă	Unitate de măsură	Frecvență
Realizare plan de acțiune detaliat privind monitorizare și implementare	Plan de acțiune	Data aprobare Plan de Mobilitate	Realizare Plan de acțiune	Comitetul de monitorizare și implementare	Luni	O singură dată după aprobare Plan de Mobilitate
Monitorizare implementare proiecte la nivel individual	Studii Fezabilitate, Proiecte tehnice, Procese recepție lucrare, etc.	Termen prestabilit pentru fiecare proiect în parte	Respectare termene	Direcție implementare proiecte din primăria UAT Mihăilești	Luni	Lunar
Raportare monitorizare	Plan de Mobilitate	La fiecare întâlnire a Comitetului de monitorizare și implementare	Rapoarte	Comitetul de monitorizare și implementare	Luni	Lunar sau la maxim trei luni

		pentru UAT Mihăilești				
--	--	--------------------------	--	--	--	--

10.2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă realizat pentru UAT Mihăilești, precum și pentru realizarea unei coordonări coerente la nivelul administrație locale cu departamentele proprii dar și cu alte instituții, respectiv actor implicați se propune constituirea unui Comitet de Monitorizare și Implementare.

Comitetul de Monitorizare și Implementare pentru UAT Mihăilești va include următorii membrii:

- Președinte- Primarul UAT Mihăilești;
- Directori departamente primăria Mihăilești;
- Angajați ai administrației locale cu sarcini conexe implementării PMUD;
- Directorul Centrului de Comandă și Control din momentul în care va fi înființat;
- Reprezentanți locali al Ministerului de Interne;
- Reprezentanți ai operatorilor de transport;
- Reprezentanți ai principalelor societăți din arealul UAT Mihăilești.

Principalele sarcini ale Comitetului de Monitorizare și Implementare sunt:

- Implementarea strategiilor de dezvoltare propuse prin PMUD;
- Identificarea și accesarea resurselor financiare necesare pentru implementarea acestor strategii;
- Identificarea resurselor necesare pentru colectarea ritmică a datelor de trafic necesare pentru calibrarea și validarea constantă a Modelului de Transport;
- Verificarea evoluției atingerii țintelor și obiectivelor stabilite prin PMUD;
- Programarea informării și implicării cetățenilor în procesul de realizare a acțiunilor și proiectelor din PMUD;
- Cooperare cu instituții la nivel regional și național;
- Pregătirea procesului de reactualizare a PMUD.

11.BIBLIOGRAFIE

1. *** Master Plan General de Transport al României, Variantă finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, Iulie 2015, https://www.mt.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_iulie_2015_vol%20I.pdf
2. *** Strategia de dezvoltare a orașului Mihăilești 2022-2027;
3. *** <https://www.recensamantromania.ro/rezultate-rpl-2021/rezultate-definitive-caracteristici-educationale-demografice/>
4. Urechia, V.A. Documente inedite din domnia lui Alexandru Constantin Moruzi ,(1793-1796). p. 388-390.
5. INS Institutul Național De Statistică, Anuarul statistic al României 2022, ISSN: 1220-3246; ISSN-L: 1022-3246, 2022
6. INS Institutul Național De Statistică, Populația României pe localități la 1 ianuarie 2016 (după domiciliu), ISSN: 2066-2181; ISSN-L: 2066-2173, 1 ianuarie 2016
7. INS Institutul Național De Statistică, Anuarul statistic al României 2018, ISSN: 1220-3246; ISSN-L: 1022-3246, 2018
8. RPL RPL 2011 – VOLUMUL I: POPULAȚIA STABILĂ (REZIDENTĂ) – STRUCTURA DEMOGRAFICĂ <https://www.recensamantromania.ro/rpl-2011/rezultate-2011/>
9. *** Norma tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane
10. Popa, M.Elemente de Economia Transporturilor, Editura Bren, București, 2004
11. Oppenheim, N., Urban travel demand modeling. From individual choices to general equilibrium, A Wiley-Interscience Publication, John Wiley&Sons, Inc, 1995
12. Raicu, Ș., Costescu, D., Mobilitatea, transportul și traficul-Teme majore ale dezvoltării durabile. Zilele Academiei de Științe Tehnice din România, Brașov, 04-05.10.2013
13. Ilie, A, Ștefănică, C.F., Asupra deplasărilor nemotorizate în marile aglomerări urbane, Buletinul AGIR, Supliment 1/2012
14. Roșca, E., Ruscă, A, Ilie, A, Ruscă, F.. Non-Motorized Transportation. An Educational Challenge For Urban Communities, Theoretical and Empirical Research in Urban Management (TERUM), 17(8)/2010, 2065- 3913, ISSN 2065-3913 (Geobase Indexed), 2010
15. Popa, M., Raicu, Ș., Ruscă, F., Effects of un-motorized transport infrastructure development in Bucharest metropolitan area, The Sustainable City IV, Urban Regeneration and Sustainability, Wessex Institute of Technology Press, Southampton, UK, 2006
16. Olaru, D. Modele econometrice pentru estimarea cererii în transportul de călători urban și regional, Teză de doctorat, Conducător științific : Prof.dr.ing. Șerban Raicu, 2000
17. Ampt, E & all Selected readings in transport survey methodology, Eucalyptus Press, Melburne, 1992
18. Babbie, E.R., Survey research methods, Wadworth Publishing Company, Belmont, California, 1973

19. *** Smart Mobility driving Smart Cities, 202, Asutos Inc., <https://asutos.com/2021/04/30/smart-mobility-driving-smart-cities/>
20. *** Mobility as a service: exploring the opportunity for mobility as a service in the UK, Transport Systems Catapult, 2016
21. *** <https://citadini.ro/wp-content/uploads/Ghid-elaborare-SIDU.pdf>
22. *** <https://urbasofia.eu/ro/serviciile-urbasofia/strategii-integrate-de-dezvoltare-urbana-sidu/>
23. *** <https://www.tronteq.com/en/public-transport-of-the-future-from-a-to-b-completely-flexible-and-frictionless/>
24. Hatzopoulou, M., Miller, E.J., Institutional integration for sustainable transportation policy în Canada, Transport Policy, 15/2008.
25. Roșca, E., Ruscă, A., Ilie, A., Ruscă, F., Non-Motorized Transportation. An Educational Challenge For Urban Communities, Theoretical and Empirical Research în Urban Management (TERUM), 17(8)/2010, 2065- 3913, ISSN 2065-3913 (Geobase Indexed), 2010
26. Ilie, A., Ștefănică, C.F., Asupra deplasărilor nemotorizate în marile aglomerări urbane, Buletinul AGIR, Supliment 1/2012
27. Ilie, A., Examinare critică asupra infrastructurilor destinate transportului nemotorizat în municipiul București, Buletinul AGIR, An XIV, nr.4 / 2009, pag 123-126
28. Popa, M., Raicu, Ș., Ruscă, F., Effects of un-motorized transport infrastructure development în Bucharest metropolitan area, The Sustainable City IV, Urban Regeneration and Sustainability, Wessex Institute of Technology Press, Southampton, UK, 2006
29. *** Norma tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în orașe, din 27/01/1998

12.ANEXA NR. 1 - CHESTIONAR PRIVIND REALIZAREA PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ (PMUD) A ORAȘULUI MIHĂILEȘTI

1. Momentul realizării interviului.....
2. Specificați zona/cartierul unde aveți domiciliu/reședința permanent/ă
 - MIHĂILEȘTI.....☐
 - Drăgănescu.....☐
 - Popești.....☐
 - Novaci.....☐

3. În ce segment de vârstă vă încadrați?				
a. Pensionari	☐			
b. Persoane cu loc de munca permanent				
- Grupa de varsta 18-24	☐			
- Grupa de varsta 25-40	☐			
- Grupa de varsta 41-60	☐			
c. Elevi/studenti				
- Grupa de varsta 7-18	☐			
- Grupa de varsta 18-25	☐			
4. Aveți vehicule în proprietate sau folosință?				
a) Automobil	☐			
b) Microbuz/camionetă	☐			
c) Autocar/autobuz	☐			
d) Motociclete	☐			
e) Biciclete	☐			
5. Vă rugăm să ne indicați modalitatea de deplasare utilizată cel mai frecvent de dumneavoastră	Primăvara	Vara	Toamna	Iarna
- mersul pe jos	☐	☐	☐	☐
- bicicleta	☐	☐	☐	☐
- autoturism personal	☐	☐	☐	☐
- autoturismul unor cunoștințe/prieteni	☐	☐	☐	☐
- transportul în comun	☐	☐	☐	☐
- altul.....	☐	☐	☐	☐
6. Pentru cele mai frecvente 3 destinații efectuate de dumneavoastră, vă rugăm să indicați următoarele*: <u>Călătoria 1:</u> Originea călătoriei dumneavoastră (Domiciliul sau punctul de plecare, zona/strada aproximativă) Destinația călătoriei dumneavoastră (zona/strada aprox. spre care vă îndreptați):				

Timpul aproximativ în care parcurgeți această distanță (ore/minute): <u>Călătoria 2:</u> Originea călătoriei dumneavoastră (Domiciliu sau punctul de plecare, zona/strada aproximativă) Destinația călătoriei dumneavoastră (zona/strada aprox. spre care vă îndreptați): Timpul aproximativ în care parcurgeți această distanță (ore/minute): <u>Călătoria 3:</u> Originea călătoriei dumneavoastră (Domiciliu sau punctul de plecare, zona/strada aproximativă) Destinația călătoriei dumneavoastră (zona/strada aprox. spre care vă îndreptați): Timpul aproximativ în care parcurgeți această distanță (ore/minute): *la această întrebare vă rugăm să dați cel puțin un răspuns, celelalte două sunt opționale				
7. Cu ce tip de mijloc de transport vă deplasați cel mai frecvent? - autoturism - mijloace transport public - bicicletă/trotinetă - motocicletă - pe jos	☐ ☐			
8. Vă rugăm să ne indicați scopul celei mai frecvente călătorii efectuată cu mijlocul de transport cel mai des utilizat: - Interes de serviciu/profesional - Școală/studii - Cumpărături - Personal - Altul:.....	☐ ☐			

9. În opinia dumneavoastră, care sunt problemele legate de parcare vehiculelor în zonele de interes ale oraşului? - Parcări degradate/într-o stare rea - Locuri de parcare insuficiente Specificaţi zona în care căutaţi cel mai des parcare - Semnalizarea slabă a locurilor de parcare - Costul mare al abonamentelor de parcare/tichetelor - Altele:.....	☐ ☐ ☐ ☐			
10. În opinia dumneavoastră, care sunt principalele probleme întâmpinate în timpul deplasărilor efectuate în interiorul oraşului? • Traficul greu în tranzitarea oraşului • Traficul ridicat • Parcările pentru autoturisme • Lipsa trotuarelor • Trotuare înguste • Trotuare degradate • Lipsa infrastructurii pentru biciclete Precizaţi zona avută în vedere: • Străzi degradate • Semaforizarea necorespunzătoare • Lipsa facilităţilor dedicate persoanelor cu probleme locomotorii şi/sau pentru cărucioarele de copii • Semnele de circulaţie • Atractivitatea scăzută a traficului feroviar • Altele (exemplificaţi):.....	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐			
11. În opinia dumneavoastră, care sunt problemele întâmpinate de pietoni? - Trotuare prea înguste şi/sau în stare proastă - Timpii lungi de aşteptare la trecerile de pietoni semaforizate - Trececeri de pietoni amenajate în zone nesigure - Nerespectarea opririi vehiculelor la trecerile de pietoni - Curăţenia trotuarelor - Pavare necorespunzătoare - Altele:.....	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐			
12. În opinia dumneavoastră, care sunt problemele întâmpinate de biciclişti? - Lipsa pistelor pentru biciclişti - Lipsa/număr insuficient de zone speciale de parcare a bicicletelor - Lipsa/număr insuficient de centre de închiriat biciclete	☐ ☐ ☐			

- Interacțiunea cu autovehiculele - Amenajarea necorespunzătoare a pistelor (piste înguste, de continuitate a pistelor) - Altele:.....	☐ ☐			
13. Caracterizați transportul public existent la nivelul orașului: • Număr insuficient de autobuze • Mijloace de transport necorespunzătoare: - Vechi - Mici - Neingrijite - Stare tehnică precară • Stații amplasate la distanțe prea mari • Stații amenajate necorespunzător (adăposturi mici în comparație cu numărul de persoane din stație, nu protejează de intemperii) • Frecvență mică de circulație • Legături insuficiente cu zona periurbană • Biletele/abonamentele sunt prea scumpe • Altul:.....	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐			
14. Într-un mediu ideal, în Mihăilești, cum ați prefera să vă deplasați? - Pe jos - Cu bicicleta - Cu autoturismul personal - Cu transportul public - Altul:.....	☐ ☐ ☐ ☐			
15. Sunteți dispus/ă să renunțați la autoturismul personal?	Da ☐ Nu ☐			
16. Dacă da, ce v-ar determina să faceți acest lucru? - Un sistem de transport în comun modern - Mai multe piste și facilități pentru bicicliști/pietoni - Altceva:.....	☐ ☐			

17. Exceptând problematica de mai sus, specificați oricare altă problemă identificată de dumneavoastră la nivelul Mihăileștiului, care afectează buna desfășurare a deplasărilor efectuate cu mijloace de transport propriu, cu mijloace de transport în comun, bicicleta, alte mijloace de transport (specificați care.....) sau deplasarea pietonală..... 				
---	--	--	--	--

13. ANEXA NR. 2 – MODEL DE CALCUL A EMISIILOR GES

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)

793,49

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	337	25	76	308	47	0	0	0

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

Date de intrare

Anul evaluării

2025

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3454795	182675	155870	339537,6	61553,6	0	0	0	4194431

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
44,5	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire										
Emisiile totale GES (tCO2e)		785,90								
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2026										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Emisii GES (tCO2e)	330	25	76	308	47	0	0	0		
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2026										
Date de intrare										
Anul evaluării		2026								
Anul de referință pentru datele de trafic										
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual										
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării										
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai		
Kilometri parcurși de vehicule	3454795	182675	155870	339537,6	61553,6	0	0	0	4194431	
Viteze medii										
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule										
	Categoria de viteză km/h	Descrierea								
	44,5	Urbană								
	50	Suburbană								
	70	Rurală								
	130	Autostradă								

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	800,18								
-----------------------------	--------	--	--	--	--	--	--	--	--

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2027

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	331	25	78	317	49	0	1	0	

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2027

Date de intrare

Anul evaluării	2027								
----------------	------	--	--	--	--	--	--	--	--

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3514244	186347	159003	346362,3058	62790,82736	0	1152	0	4269898

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
43,570395	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	802,88
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2028

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	327	25	79	321	49	0	1	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2028

Date de intrare

Anul evaluării	2028
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3543323	188210	160593	349825,9288	62790,82736	0	1152	0	4305894

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
43,09112066	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	805,66								
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2029</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO ₂ e)	324	25	81	326	49	0	1	0	
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2029</i>									
Date de intrare									
Anul evaluării	2029								
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	TOTAL
Kilometri parcurși de vehicule	3571825	190093	162199	353324,1881	62790,82736	0	1152	0	4341383
Viteze medii									
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	42,61711833	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO ₂ e)	808,63								
<i>Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO ₂ e)	321	24	82	331	50	0	1	0	
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030</i>									
Date de intrare									
Anul evaluării	2030								
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	TOTAL
Kilometri parcurși de vehicule	3599622	191993	163821	356857,43	62790,82736	0	1304,064	0	4376388
Viteze medii									
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	42,14833003	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		818,98							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2031									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	324	25	83	336	50	0	1	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2031									
Date de intrare									
Anul evaluării	2031								
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3626563	193913	165459	360426,0043	62790,82736	0	1476,200448	0	4410628
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	41,6846984	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		829,41							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2032									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	328	25	84	341	50	0	1	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2032									
Date de intrare									
Anul evaluării	2032								
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3652479	195853	167113	364030,2643	62790,82736	0	1671,058907	0	4443937
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	41,22616671	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	839,90
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2033

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	331	26	85	346	50	0	1	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2033

Date de intrare

Anul evaluării	2033
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3677175	197811	168784	367670,567	62790,82736	0	1891,638683	0	4476123

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
40,77267888	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		850,48							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2034									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	334	26	87	351	51	0	2	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2034									
Date de intrare									
Anul evaluării	2034								
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3699100	199789	170472	371347,2726	62790,82736	0	2141,334989	0	4505641
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categoricia de viteză km/h		Descrierea							
40,30379307		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	853,38
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035

COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI						ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	335	26	87	353	50	0	2	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035

Date de intrare

Anul evaluării	2035
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI						ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3719697	201787	172177	375060,7454	62790,82736	0	2436,839218	0	4533949

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
40,76728669	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	856,14
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	335	26	88	355	50	0	2	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035

Date de intrare

Anul evaluării	2035	2036
----------------	------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3738048	203805	173899	378811,3528	62790,82736	0	2773,12303	0	4560127

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
41,23611049	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	858,74
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	336	26	88	357	50	0	2	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035

Date de intrare

Anul evaluării	2035	2037
----------------	------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3753765	205843	175638	382599,4664	62790,82736	0	3155,814008	0	4583792

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
41,71032576	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	861,15
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	336	26	89	358	50	0	3	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035

Date de intrare

Anul evaluării	2035	2038
----------------	------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3766401	207901	177394	386425,461	62790,82736	0	3591,316341	0	4604504

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
42,18999451	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	863,40
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	335	27	89	360	49	0	3	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035

Date de intrare

Anul evaluării	2035	2039
----------------	------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3776241	209980	179168	390289,7156	62790,82736	0	4086,917996	0	4622557

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
42,67517944	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		865,50							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	335	27	89	362	49	0	4	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2040							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3782128	212080	180960	394192,6128	62790,82736	0	4650,912679	0	4636802
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	43,15314145	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		867,29							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	334	27	90	364	49	0	4	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2041							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3783432	214201	182769	398134,5389	62790,82736	0	5275,995343	0	4646604
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
43,63645664		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		868,73							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	333	27	90	366	48	0	5	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2042							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3779433	216343	184597	402115,8843	62790,82736	0	5985,089117	0	4651265
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
44,12518495		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)

869,76

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035

COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI

ELECTRIC

Clasa

Autoturisme

LGV

OGV1

OGV2

PSV

Troleibuz

Autobuz electric

Tramvai

Emisii GES (tCO2e)

331

27

91

368

48

0

5

0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035

Date de intrare

Anul evaluării

2035

2043

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI

ELECTRIC

TOTAL

Tipul vehiculelor

Autoturisme

LGV

OGV1

OGV2

PSV

Troleibuz

Autobuz electric

Tramvai

Kilometri parcurși de vehicule

3769303

218506

186443

406137,0431

62790,82736

0

6789,485095

0

4649970

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h

Descrierea

44,61938702

Urbană

50

Suburbană

70

Rurală

130

Autostradă

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		870,32							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	328	27	91	370	48	0	6	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2044							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3752094	220692	188307	410198,4136	62790,82736	0	7701,991891	0	4641784
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
45,11912416		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		870,33							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	325	27	92	372	48	0	7	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2045							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3726719	222898	190191	414300,3977	62790,82736	0	8737,139601	0	4625637
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
45,62445835		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		869,70							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	321	27	93	374	47	0	8	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2046							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3691933	225127	192092	418443,4017	62790,82736	0	9911,411164	0	4600298
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	46,13545228	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO2e)	868,33
-----------------------------	--------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	316	28	93	376	47	0	9	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035

Date de intrare

Anul evaluării	2035	2047
----------------	------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

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

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3646308	227379	194013	422627,8357	62790,82736	0	11243,50482	0	4564362

Viteze medii

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

Categoria de viteză km/h	Descrierea
46,65216935	Urbană
50	Suburbană
70	Rurală
130	Autostradă

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		866,18							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI						ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	310	28	94	378	47	0	10	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2048							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI						ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3589114	229653	195953	426854,1141	62790,82736	0	12754,63187	0	4517120
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	47,17467364	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		863,09							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	303	28	94	380	47	0	11	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2049							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3517834	231949	197913	431122,6552	62790,82736	0	14468,8544	0	4456079
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
47,69831252		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		858,88							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	295	28	95	382	47	0	13	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2050							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3430377	234269	199892	435433,8818	62790,82736	0	16396,1058	0	4379158
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
48,22776379		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)	853,37								
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	285	28	95	384	46	0	14	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2051							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3324348	236611	201891	439788,2206	62790,82736	0	18580,06709	0	4284010
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	48,76309197	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		846,38							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	274	28	96	386	46	0	16	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2052							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3197010	238977	203910	444186,1028	62790,82736	0	21054,93203	0	4167929
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	49,30436229	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		837,68							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	260	28	97	389	46	0	18	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2053							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	3045226	241367	205949	448627,9638	62790,82736	0	23859,44898	0	4027820
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
49,85164071		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)		827,02							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	244	29	97	391	46	0	21	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2054							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI									
ELECTRIC									
TOTAL									
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	2865408	243781	208009	453114,2434	62790,82736	0	27037,52758	0	3860140
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
	50,40499392	Urbană							
	50	Suburbană							
	70	Rurală							
	130	Autostradă							

Date de ieșire									
Emisiile totale GES (tCO2e)	836,06								
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2035									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI						ELECTRIC			
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO2e)	247	29	98	393	45	0	23	0	
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2035									
Date de intrare									
Anul evaluării	2035	2055							
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării									
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI						ELECTRIC			TOTAL
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	2911978	246219	210089	457645,3859	62790,82736	0	30638,92626	0	3919361
Viteze medii									
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule									
Categorია de viteză km/h		Descrierea							
50,96448936		Urbană							
50		Suburbană							
70		Rurală							
130		Autostradă							