



**PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
AL ORAȘULUI CURTICI, JUDEȚUL ARAD
PENTRU PERIOADA 2021-2030**

Beneficiar: Orașul Curtici

Primar: Ban Ioan Bogdan

Adresa: Str.Primăriei nr.47, oraș Curtici, jud.Arad

Tel.: 0257.464.004

E-mail: secretariat@primariacurtici.ro

Manager de proiect: Lazarov Paul

Elaborator: SC Centrul de Consultanță Vest SRL

Adresa: Calea Romanilor 34 Loc. Arad Tel.: 0723.404.539

Consultant: Valea Florin

Experți:

Inginer proiectant CFDP: Ing. Iuhas Csaba

Specialist infrastructuri pentru transporturi: Ing. Vesa Ionuț Liviu

Echipa de colaborare: Comisia de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului

Doba Ioan-Daniel – viceprimar

Nagy Ioan – Secretar general

Lazarov Paul-Ovidiu- Administrator public

Negruț Dema Ovidiu-Traian – Arhitect (Șef serviciu Urbanism și Amenajarea Teritoriului)

Neag Marius-Traian – Șef poliția locală a orașului Curtici

Răuț Marinel – Agent șef principal – Poliția Orașului Curtici

Mîndruțau Cosmin – Consilier Local (Comisia Urbanism)



Notă:

Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă se adresează Oraşului Curtici şi este proiectat pentru perioada 2021 – 2035.

Planul de Mobilitate Urbana Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsurile şi proiectele) fiind adaptat în consecinţă. Astfel, în faza de implementare a PMUD vor fi necesare studii de fezabilitate şi orice alte studii premergătoare privind investiţiile propuse conform legislaţiei în vigoare, inclusiv în ceea ce priveşte amplasamentul exact şi soluţia tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Se recomandă actualizarea periodică a PMUD şi a modelului de transport aferent, cel puţin o dată la 5 ani sau mai des, în funcţie de evoluţiile viitoare în zona urbană a Oraşului Curtici.



CUPRINS-art.16 din Legea 350/2001 privind Amenajarea teritoriului

- (1)P.M.U. - componenta de nivel strategic (corespunzătoare etapei I)
1. introducere
 - 1.1. scopul și rolul documentației;
 - 1.2. încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;
 - 1.3. încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;
 - 1.4. preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor;
 2. analiza situației existente
 - 2.1. contextul socioeconomic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice;
 - 2.2. rețeaua stradală;
 - 2.3. transport public;
 - 2.4. transport de marfă;
 - 2.5. mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă);
 - 2.6. managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare);
 - 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.);
 3. modelul de transport (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și I)
 - 3.1. prezentare generală și definirea domeniului;
 - 3.2. colectarea de date;
 - 3.3. dezvoltarea rețelei de transport;
 - 3.4. cererea de transport;
 - 3.5. calibrarea și validarea datelor;
 - 3.6. prognoze;
 - 3.7. testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz;
 4. evaluarea impactului actual al mobilității
 - 4.1. eficiență economică;
 - 4.2. impactul asupra mediului;
 - 4.3. accesibilitate;
 - 4.4. siguranță;
 - 4.5. calitatea vieții;
 5. viziunea de dezvoltare a mobilității urbane
 - 5.1. viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale;
 - 5.2. cadrul/metodologia de selectare a proiectelor;
 6. direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane
 - 6.1. direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport;
 - 6.2. direcții de acțiune și proiecte operaționale;
 - 6.3. direcții de acțiune și proiecte organizaționale;
 - 6.4. direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:
 - 6.4.1. la scară periurbană/metropolitană;
 - 6.4.2. la scara localităților de referință;
 - 6.4.3. la nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate;
 7. evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale
 - 7.1. eficiență economică;



7.2. impactul asupra mediului;

7.3. accesibilitate;

7.4. siguranță;

7.5. calitatea vieții.

(2)P.M.U. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)

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

1.1. cadrul de prioritizare;

1.2. prioritățile stabilite;

2. planul de acțiune

2.1. intervenții majore asupra rețelei stradale;

2.2. transport public;

2.3. transport de marfă;

2.4. mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă);

2.5. managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră);

2.6. zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);

2.7. structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;

2.8. aspecte instituționale.

(3)Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)

1. stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.;

2. stabilire actori responsabili cu monitorizarea.

Glosar abrevieri

ADR – Agenția pentru Dezvoltare Regională

CAEN – Clasificarea activităților din economia națională

CESTRIN - Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică

CFR – Căile Ferate Române

CJ – Consiliu Județean

CNADNR – Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România

DJ – Drum județean

DN – Drum național

FEDR – Fondul european de dezvoltare regională

HCL – Hotărâre de Consiliu Local

HG – Hotărâre de Guvern

INS – Institutul Național de Statistică

ITS – Sisteme inteligente de transport

MDRAP – Ministerul Dezvoltării Regionale și al Administrației Publice

MMAP – Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor

P.U.G-Plan Urbanistic General

P.O.R-Programul Operațional Regional

PATN -Planul de Amenajare a Teritoriului Național

PATJ Arad- PATJ Arad Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Arad

MPGT-Master Planul Național de Transport al României MPGT

ODD -Obiectivul pentru Dezvoltare Durabilă

FEDR - Fondul european de dezvoltare regională

CE- Comisia Europeană

SIDU-Strategia de Integrată Dezvoltare Urbană-

INSSE –Institutul Național de Statistică



CSP -contract de servicii publice

SURSE

Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului, cu modificările și completările ulterioare

ORDIN nr. 233 din 26 februarie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului

ACTUALIZARE PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN ARAD ETAPA I: STUDII FUNDAMENTARE PROGNOZA PRIVIND EVOLUȚIA POPULAȚIEI ÎN JUDEȚUL ARAD”: Normă tehnică” din 27/01/1998, Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138 bis din 06/04/1998, privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane

Corelarea legăturilor rețelei de drumuri publice din România

ANALIZA firmelor de Transport Rutier de Marfuri din Romania” (octombrie 2019)

Masterplanul National de Transport

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Arad

Planul de Amenajare a Teritoriului Național

Directivei Uniunii Europene privind Evaluarea Strategică de Mediu (SEA) nr. 2001/42/CE

HG nr. 1076/08.07.2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe

Ghidul pentru pregătirea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

Programul Operațional Regional 2022 – 2030

Strategia de dezvoltare teritorială a României – SDTR

Planul de Amenajare a Teritoriului Național

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Arad – PATJ Arad

Master Planul Național de Transport al României

Cartea Verde Europeană a Transportului Urban-Spre o nouă cultură a mobilității urbane

Planul de acțiune pentru mobilitate urbană

Ghidul “Orientări.Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană

Strategia de Integrată Dezvoltare Urbană a Orașului Curtici

ACTUALIZARE PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN ARAD ETAPA I:STUDII FUNDAMENTARE PROGNOZA PRIVIND EVOLUȚIA POPULAȚIEI ÎN JUDEȚUL ARAD

Plan Urbanistic General al orașului Curtici

Obiectivul pentru Dezvoltare Durabilă – ODD 11



Pregătirea planurilor pentru mobilitate urbană- Ghid ADR Vest

Anexe

- Anexa nr.1 -Comunicat privind inițierea elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
- Anexa nr.2- Metodologia de elaborare PMUD, Hotărârea Consiliului Local a orașului Curtici privind aprobarea Metodologiei de elaborare PMUD
- Anexa nr.3 - Hotărâre a Consiliului Local Curtici PRIVIND formarea, recunoașterea și componența Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului
- Anexa nr.4 –Invitații pentru consultarea actorilor locali principali
- Anexa nr.5-Publicarea chestionarului privind mobilitatea urbană pe site-ul primăriei orașului Curtici
- Anexa 5 Chestionar privind mobilitatea urbană
- Anexa nr.6- Datele colectate conform recensământului de trafic
- Anexa nr.7-Minutele ședințelor Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului



Anterior elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, au fost stabilite reperele care vor ghida parcursul documentului strategic, prin metodologia specifică, după cum urmează:

METODOLOGIA

privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030

Conform prevederilor Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, se impune elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) cu implicarea societății civile, printr-o abordare transparentă și participativă. În toate etapele de elaborare a P.M.U.D. vor fi consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și operatori economici din teritoriul studiat care au potențial major de atragere și generare a traficului, rezultând astfel nevoile de dezvoltare urbană identificate la nivel local.

Prin urmare, în conformitate cu Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, se va aduce la cunoștința publicului că Orașul Curtici se află în procesul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) pentru perioada 2021-2030, în diverse etape ale procesului de elaborare a acestuia.

În vederea elaborării PMUD se va colabora cu prestatorul extern de servicii, însă o contribuție importantă o va avea și personalul din cadrul Primăriei Orașului Curtici, prin Serviciul Urbanism și Amenajarea Teritoriului (S.U.A.T.), respectiv Comisia de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului, care vor furniza orice informații vor fi necesare în vederea elaborării și verificării acestuia.

În elaborarea PMUD a orașului Curtici se va ține cont de următorii pași:

1. P.M.U.D. va fi corelat în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială aferente P.U.G. ale unităților administrativ-teritoriale din zona de studiu, de către echipele de lucru formate, care includ cel puțin un specialist în domeniul urbanismului, precum și specialiști în domeniul mobilității, traficului și în domenii conexe dezvoltării urbane;
2. Deși există o recomandare în cadrul normelor de aplicare a Legii 350/2001, ca P.M.U.D. să fie elaborat concomitent cu P.U.G., datorită complementarității celor 2 documentații și având în vedere durata scurtă de elaborare a PMUD se ia măsura actualizării ulterioare a P.U.G. al UAT Oraș Curtici, cu posibilitatea identificării și accesării fondurilor nerambursabile în acest sens;
3. Se va publica un comunicat privind inițierea elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici 2021-2030, dar și pentru asigurarea vizibilității precum și pentru a aduce la cunoștință oricărei persoane interesate modalitatea de înscriere în grupul de lucru (Comisia de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului);
4. Prin Hotărâre a Consiliului Local Curtici se aprobă formarea, recunoașterea și componența Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului în vederea asigurării contribuției la elaborarea PMUD a orașului Curtici 2021-2030 (Viceprimar, Șef Poliția Locală, Arhitect Șef, reprezentant Poliția Curtici cu atribuții în circulație, consilieri locali, alți cetățeni înscriși în urma comunicatului, Administrator public,);



5. S.U.A.T. va transmite P.U.G Oraș Curtici în vigoare către elaboratorul PMUD, în format fizic și/sau electronic, fiind necesară preluarea/aplicarea viziunii de dezvoltare propusă prin P.U.G., însă P.M.U.D. va putea include și alte actualizări suplimentare comparativ cu cele deja incluse în P.U.G.;

6. Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/integrarea/analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă;

În contextul generat de pandemia de Covid-19 și al restricțiilor aferente, procesul de consultare publică se va desfășura majoritar sau total prin mijloace electronice, printr-o serie de chestionare și dezbateri, care vor fi aduse la cunoștința publicului în termen util.

Chestionarul va include, respectiv va conduce la cel puțin următoarele:

- a) **Efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației** (eșantion minim 1% din numărul total al populației UAT care este subiectul P.M.U.);
- b) **Realizarea recensămintelor de circulație** în intersecțiile principale și la intrările în localitate;
- c) **Realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic** la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.

7. Documentul PMUD se va elabora în format tipărit (piese scrise și desenate) și în format digital (GIS);

8. Elaboratorul PMUD se va asigura de respectarea prevederilor din Secțiunea a 4-a - Planul de mobilitate urbană-. Art. 16 a Normelor de aplicare a Legii nr.350/2001, respectiv:

- Componenta de nivel strategic (corespunzătoare etapei I);
- Componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II);

Propunerile elaboratorului PMUD vor fi dezbătute și acceptate de comun acord cu echipele de lucru desemnate.

9. La momentul finalizării draft-ului PMUD, elaboratorul îl va transmite în atenția APL în format electronic;

10. După recepția formei finale a PMUD a orașului Curtici 2021-2030, SUAT din cadrul APL va pregăti un referat de specialitate prin care va solicita aprobarea acestuia prin Hotărâre a Consiliului Local Curtici, în cadrul unei ședințe comune la care participă atât SUAT cât și Comisia de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului, cu publicarea acestuia și respectarea duratei de vizibilitate impuse;

11. În urma aprobării PMUD a orașului Curtici 2021-2030 prin Hotărâre a Consiliului Local Curtici, acesta se va transmite Agenției de Protecție a Mediului din Arad pentru a obține un punct de vedere asupra conținutului din perspectiva impactului asupra mediului, cu publicarea acestuia și respectarea duratei de vizibilitate impuse;

12. În urma aprobării PMUD a orașului Curtici 2021-2030 prin Hotărâre a Consiliului Local Curtici, precum și a acceptului Agenției de Protecție a Mediului din Arad acesta se va transmite Agenției de Dezvoltare Regională Vest, pentru a obține un punct de vedere asupra conținutului din perspectiva respectării regulamentelor Comisiei Europene și a Parlamentului, precum și a prevederilor Programului Operațional Regional 2021-2027;

13. Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III):

1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D;



2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea, desemnați în cadrul procedurii de evaluare a implementării PMUD.

Având în vedere stadiul actual de elaborare a documentelor programatice de finanțare nerambursabilă externă (ex. Programul Operațional regional Vest 2021-2027, INTERREG România-Ungaria 2021-2027, Planul Național de Redresare și Reziliență a României, etc.), respectiv faptul că acestea încă nu au fost aprobate de către Comisia Europeană și încă nu au fost lansate nici ghiduri ale solicitanților, metodologii, etc. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) a orașului Curtici 2021-2030 va fi considerat un document dinamic, putând fi actualizat în diverse etape prin respectarea anumitor pași, cu scopul de a include sau respecta anumite prevederi programatice lansate în decursul perioadei de programare 2021-2027.

Metodologia privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030”, elaborată în principal conform prevederilor în vigoare a Legii 350/2001, a fost aprobată prin Hotărârea Consiliului Local a orașului Curtici cu Nr. 256/12.11.2021.



(1) P.M.U.D. – componenta de nivel strategic (Etapa I)

I. 1. Introducere

Un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Aceasta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare. Un plan de mobilitate urbană durabilă este un concept care contribuie la atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică (EE) stabilite de liderii U.E. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept, pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană pentru care trebuie să țină cont de costurile și beneficiile sociale mai extinse, cu scopul de a internaliza costurile și de a sublinia importanța evaluării.

1.1. Scopul și rolul documentației

În Legea nr. 190/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, este introdusă noțiunea de Plan de mobilitate urbană. Acesta este definit ca ”instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor” și reprezintă o documentație complementară strategiei integrate de dezvoltare urbană și a planului urbanistic general (P.U.G.).

În 2011, Comisia Europeană a adoptat Carta Albă privind transporturile. 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 domeniile-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. În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat.

În ianuarie 2014, Comisia Europeană a publicat Ghidul pentru pregătirea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă. Conform ghidului, politicile și măsurile definite într-un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie să se adreseze tuturor modurilor și formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, incluzând transportul public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau oprit.

Planul de mobilitate urbană durabilă se referă la promovarea unei dezvoltări echilibrate și la o mai bună integrare a diferitelor moduri de mobilitate urbană. Acest concept de planificare subliniază faptul că mobilitatea urbană se adresează în principal oamenilor și, ca atare, subliniază implicarea cetățenilor și a părților interesate, facilitând schimbarea comportamentului față de mobilitate.

Planul de mobilitate urbană durabilă al orașului Curtici vizează îmbunătățirea accesibilității zonei urbane și asigurarea unei mobilități durabile și a unui transport de înaltă calitate în interiorul zonelor urbane și pe arterele de penetrație către acestea. PMUD privește nevoile “orașului funcțional” din punct de vedere al teritoriului său de influență, mai degrabă decât din punct de vedere administrativ.

Măsurile pentru mobilitatea urbană pot fi sprijinite de fondurile europene, dacă acestea contribuie la scăderea emisiilor de carbon. Măsurile de mobilitate urbană pot fi finanțate în cadrul unei strategii de dezvoltare urbană

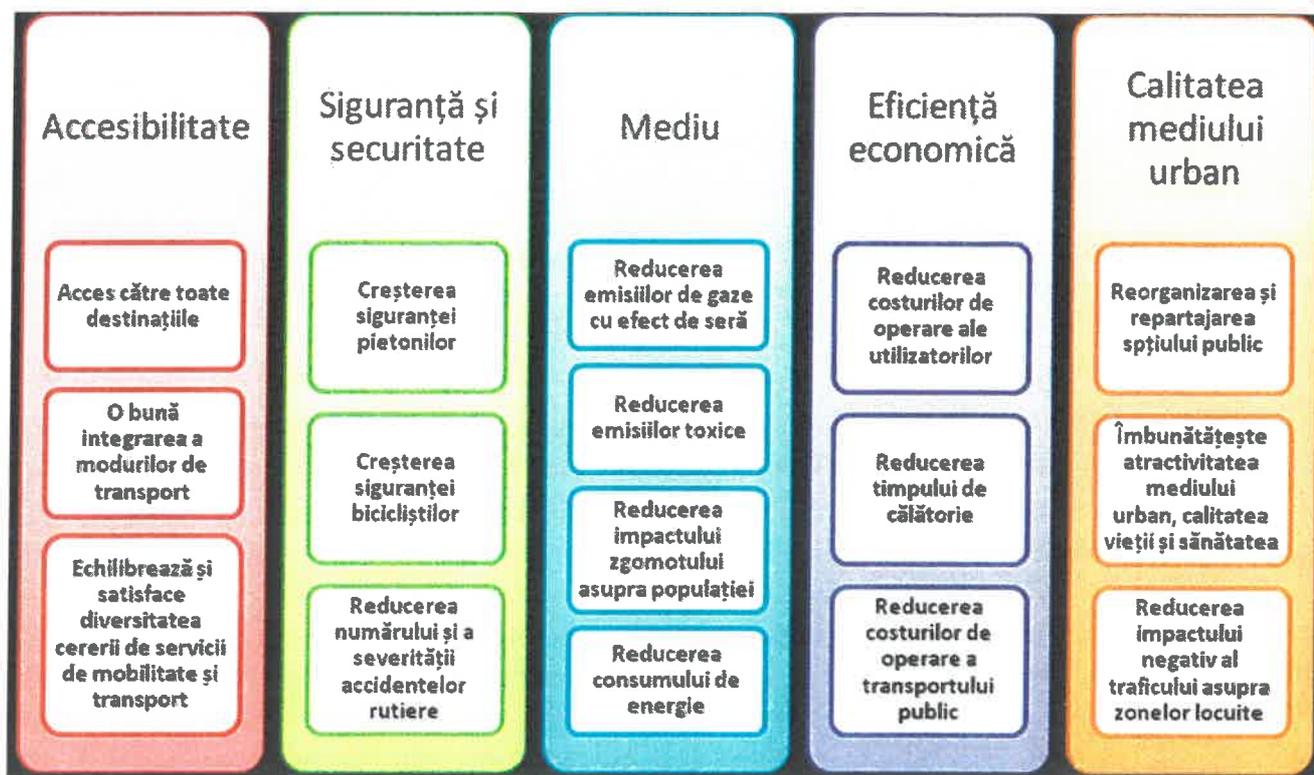


integrate și durabile, care abordează problemele economice, de mediu, climatice, sociale și demografice care afectează zona urbană respectivă. Comisia recomandă să se adopte un set concret de măsuri la diferite niveluri, care să trateze mai multe chestiuni relevante precum logistica urbană, reglementarea accesului urban, implementarea de soluții pentru STI în mediul urban și siguranța rutieră, urmând să monitorizeze cu atenție acțiunile subsecvente.

În cadrul unui PMUD ar trebui să se abordeze, de principiu, următoarele tematici principale:

- asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

Prezentul Plan de Mobilitate Urbană al Orașului Curtici, județul Arad are ca scop dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Operațional Regional 2021 – 2027 (și programele operaționale din viitoarele perioade de programare) și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.



Planul de mobilitate urbană durabilă tratează următoarele subiecte:

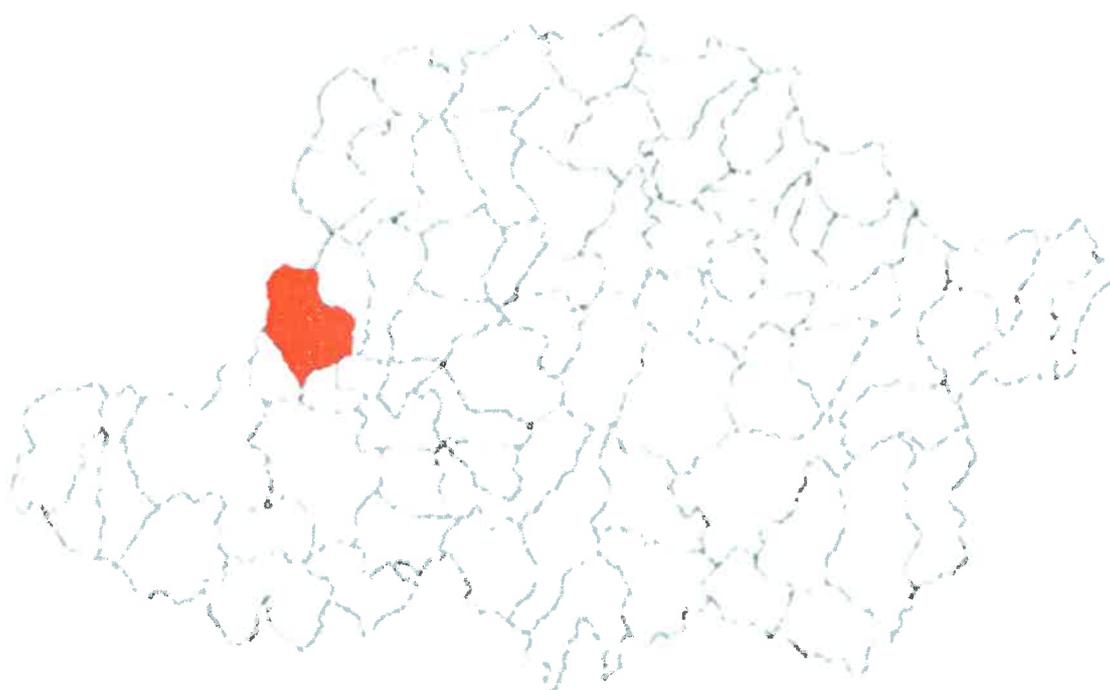
- Transportul nemotorizat: Planul de mobilitate urbană durabilă cuprinde un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta;
- Intermodalitate: Planul de mobilitate urbană durabilă contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și identifică măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent;
- Siguranța rutieră urbană: Planul de mobilitate urbană durabilă prezintă acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zona urbană respectivă;
- Transportul rutier (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă vizează optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general;
- Logistica urbană: Planul de mobilitate urbană durabilă prezintă 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;
- Gestionarea mobilității: Planul de mobilitate urbană durabilă include măsuri de facilitare a unei tranziții către sisteme de mobilitate mai durabile, implicând cetățeni, angajatori, școli și alți actori relevanți;
- Sisteme de transport inteligente (STI): 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.



1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

1.2.1 Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului

Figura 1 - Localizarea Orașului Curtici în teritoriul național



În legislația națională, conform Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, actualizată, Planul de Mobilitate Urbană reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

Conform art.46, din Legea nr.350/2001, planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

Articolul 46¹Planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

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

b) strategia de dezvoltare spațială a localității;

c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;



d) planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;

e) planul de mobilitate urbană.

Conform Normelor de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului:

- Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.
- Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.
- P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițitoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate.
- Pe baza referatelor elaborate de către structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului și de către structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform Legii la nivelul primăriilor sau consiliilor județene, și se aprobă de către consiliile locale. În situația în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, documentația se avizează de către acestea și se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competență în statut.
- Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/integrarea/analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și prin:
 - a) efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1% din numărul total al populației UAT sau a zonei periurbane/metropolitane care este subiectul P.M.U.);
 - b) realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;
 - c) realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.
- P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă. În toate etapele de elaborare a P.M.U. vor fi consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și operatori economici din teritoriul studiat care au potențial major de atragere și generare a traficului.
- P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:
 - a) îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;
 - b) reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;
 - c) asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;



- d) asigurarea unui mediu sigur pentru populație;
- e) asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități.

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

1.2.2 Cadrul național

Strategia de dezvoltare teritorială a României – SDTR

Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă viziunea asumată a Guvernului și Parlamentului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035: România 2035, 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.

Obiectivele generale privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul 2035 stabilite în cadrul strategiei sunt:

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;
- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale;
- Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
- Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială

Activitățile principale de amenajare a teritoriului și de urbanism constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu național a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum și urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentațiile de specialitate legal aprobate.

Strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, prevăzute la alin. (1), art. 14 din Legea nr. 350/2001, se fundamentează pe Strategia de dezvoltare teritorială a României. Strategia de dezvoltare teritorială a României este documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României, bazat pe un concept strategic, precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scară regională, interregională, națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

Obiectivele strategice propuse de conceptul strategic au fost:

- Obiectivul 1. Valorificarea perifericității prin dezvoltarea rolului de conector și releu la nivel continental și intercontinental;
- Obiectivul 2. Racordarea la rețeaua europeană de poli și coridoare de dezvoltare;
- Obiectivul 3. Structurarea și dezvoltarea echilibrată a rețelei de localități urbane;
- Obiectivul 4. Afirmarea solidarității urban-rural;
- Obiectivul 5. Dezvoltarea rurală;
- Obiectivul 6. Consolidarea și dezvoltarea legăturilor interregionale ca suport al dezvoltării regionale;
- Obiectivul 7. Dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- Obiectivul 8. Creșterea competitivității teritoriale;
- Obiectivul 9. Protejarea, dezvoltarea și valorificarea patrimoniului natural și cultural.



Având în vedere obiectivele urmărite prin elaborarea Planului de Mobilitate Urbană al orașului Curtici, acesta se coordonează cu obiectivele propuse prin **Strategia de dezvoltare teritorială a României, echivalențele identificându-se la nivelul stabilirii următoarelor ținte strategice, de către autoritatea locală și ceilalți participanți la elaborarea PMUD Curtici:**

- Dezvoltarea urbană
- Creșterea competitivității teritorial-locale
- Structurarea și dezvoltarea echilibrată a rețelei de localități urbane
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane de calitate, atractive și inclusive
- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului local în spațiul național și chiar European, prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor de transporturi și broadband

1.2.2.1 Planul de Amenajare a Teritoriului Național - PATN

Conform Legii nr.350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, 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:

- Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr.363/21.09.2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport;
- Ape, aprobată prin Legea nr.171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a – Apă;
- Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate;
- 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;
- 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;
- Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone cu resurse turistice;
- Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone rurale;
- Infrastructura pentru educație - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IX-a - Infrastructura pentru educație ;

1.2.2.1 Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Arad – PATJ Arad

Planul de amenajare a teritoriului județean este unul dintre cele mai importante documente strategice ale județului Arad, care stă la baza programului de dezvoltare socio-economică a județului. El se corelează cu Planul de amenajare a teritoriului național, cu Planul de amenajare a teritoriului zonal, cu programele guvernamentale sectoriale, precum și cu alte programe de dezvoltare.

Consiliul Județean Arad actualizează în această perioadă Planul de Amenajare a Teritoriului Județului Arad. Până în prezent au fost parcurse trei etape, urmând ca în etapa a IV-a, aflată în lucru – să se finalizeze planul de acțiune pentru implementarea PATJ.



La nivelul Regiunii Vest există propuneri de potențiale zone de polarizare la nivel regional (și chiar național) și anume:

-Conurbația Timișoara-Arad (Arad, orașele Pecica, Curtici, și comunele: Șofronea, Șiria, Zimandu Nou, Livada, Covăsânț, Vladimirescu, Ghioroc, Păuliș, Frumușeni, Fântânele, Șagu, Vinga, Zădăreni și Felnac);

-Conurbația CORVINA în județul Hunedoara formată din UAT-urile: Deva, Hunedoara, Simeria și Călan.

S-a propus ca zona periurbană a municipiului Arad să cuprindă localitățile „vecine” și pe cele din apropierea și influența sa, pentru a putea avea un sistem coerent bazat pe relații de cooperare între oraș și teritoriul limitrof. Astfel, au fost lansate în dezbatere două variante:

Prima variantă este ca zona periurbană Arad să cuprindă: municipiul Arad; orașele: Pecica, Curtici, Sântana, comunele: Iratoșu, Dorobanți, Secusigiu, Șofronea, Zădăreni, Felnac, Șagu, Fântânele, Zădăreni, Frumușeni, Zimandu Nou, Vladimirescu, Livada, Vinga.

Cea de a doua variantă este ca zona periurbană Arad să fie mai extinsă către est și în plus față de prima variantă să mai cuprindă: orașele Pâncota și Lipova și comunele: Șiria, Covăsânț, Ghioroc, Păuliș, Zăbrani.

1.3 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare sectorială

Strategiile și studiile analizate de consultant au obiective diferite și prezintă un interes variabil pentru PMUD. În timp ce unele documente sunt strategice, de dezvoltare și cooperare, altele sunt documente strategice specifice pentru transporturi sau pentru accesarea finanțărilor europene. Analizarea acestor studii are ca scop o bună înțelegere a contextului economico-social și urban al orașului Curtici, a funcționării rețelelor de transport, a celorlalte aspecte privind mobilitatea în context socio-economic general, în vederea conștientizării problemelor existente și influența acestora asupra conectivității, accesibilității, protecției mediului, dezvoltării durabile a zonei.

1.3.1. Master Planul Național de Transport al României

Concepul de planificare care stă la baza realizării PMUD pune accent deosebit pe coordonarea politicilor între sectoarele cu impact asupra calității vieții cetățenilor, dintre care se detașază: transporturile, utilizarea teritoriilor, protecția mediului, dezvoltarea economică, mediul social, sănătate, siguranță. În acest sens, în cadrul PMUD Curtici, se va ține seama de documentele relevante menționate la punctele anterioare și de direcțiile strategice privind sistemul de transport național care se regasesc în Master Planul General de Transport (MPGT) al României. Acest document are la baza un model multi-modal de cerere variabilă care acoperă întregul teritoriu al României, precum și o reprezentare a restului Europei, inclusă ca arie modelată externă. În cadrul planului sunt stabilite priorități pentru investiții în rețeaua TEN-T central și extinsă. Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Rezultatele estimate prin Scenariul de prognoză al MPGT, ia în considerare mărimea populației precum și rețelele de transport și datele socio-economice de referință, motiv pentru care oferă o bază solidă pentru elaborarea prognozelor de trafic la nivelul orizonturilor de timp 2020 și 2030. Propunerile de dezvoltare a rețelei de transport din zona de influență a PMUD Curtici se vor încadra în prevederile strategice și în politica națională care se regasesc în MPGT al României .



Proiecte prevăzute în MPGT cu influența directă asupra PMUD al orașului Curtici, prevăd măsuri de resuscitare a rețelei feroviare, orașul Curtici fiind un punct feroviar strategic în rețeaua de transporturi națională și internațională:

- a) Conform Temei 4 - Identificarea rețelei primare și secundare, din MPGT, există porțiuni mari ale rețelei feroviare din România care generează venituri relativ mici, fie prin încasările pe bilete, fie prin taxele de utilizare a infrastructurii, raportat la costurile de operare și întreținere a acestora. S-au analizat diferite scenarii de finanțare pentru a înțelege conexiunile între procentajul privind transportul de călători și cel de mărfuri care ar fi păstrat prin rețelele alternative propuse și implicațiile privind finanțarea. Din această evaluare a reieșit faptul că menținerea de aproximativ 55% din 18,973 km de rețea permite ca aproximativ 99% din trafic să poată fi continuat. Numărul de 18,973 km linie principală estimat include liniile de garare din stațiile suplimentare și liniile directe, astfel încât impactul asupra rețelei operaționale să fie mai mic.

Rețeaua primară feroviară, definită prin analizele actuale și potențiale de trafic de călători și marfă, asigură nevoia de conectivitate feroviară la nivel național și internațional și multimodalitatea cu celelalte sectoare de transport.

Rețeaua primară feroviară a fost clasificată în mai multe tipuri de căi ferate: căi ferate de pe rețeaua TEN-T Core, căi ferate de pe rețeaua TEN-T Comprehensive, căi ferate magistrale naționale, căi ferate intermagistrale, căi ferate cu potențial de valorificare economică, căi ferate cu potențial de conectivitate transfrontalieră: Căi ferate de pe rețeaua TEN-T Core facilitează conectivitatea feroviară internațională și națională pe teritoriul României și definește principalele rute feroviare în lungul cărora au fost modernizate sau sunt în curs de modernizare căile ferate. Acestea vor fi modernizate conform standardelor și normelor europene, TSI (cu unele derogări de la acestea pentru scurte sectoare de cale cu probleme geologice sau geomorfologice). Totodată, pentru a atrage fluxuri noi de călători și marfă, în lungul acestora vor fi introduse servicii feroviare modern (achiziție de material rulant nou, sisteme de informare dinamică în timp real, autocare pentru transportarea călătorilor la și de la gări). De asemenea conectează între ele cele mai mari centre urbane ale României cu potențial socio - economic ridicat, asigurând și legătura feroviară a acestora cu rețeaua feroviară europeană și deci conectivitatea cu alte centre urbane din Europa.

Aceste căi ferate sunt:

- București - Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj - Timișoara - Arad
- București - Giurgiu - Ruse (BG) • Craiova - Calafat - Vidin (BG)
- Timișoara - Stamura Moravița - Vrsac (SRB)
- **București - Brașov - Sighișoara - Teiuș - Simeria - Arad - Curtici - Lokoshaza (HU)**
- Teiuș - Cluj Napoca • Cluj Napoca - Dej - Beclean - Vatra Dornei - Câmpulung M. – Suceava
- Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Vicșani - Vadu Siretului (UA) • Pașcani - Iași - Ungheni (MD)

Conform punctului 8.1.54, din MPGT, întreaga rețea feroviară din România ar fi mai atractivă pentru transportul multimodal de marfă, ca urmare a întreținerii îmbunătățite, eficienței și costurilor mai mici. Ca atare, orice intervenție care îmbunătățește viteza trenurilor de marfă și reduce costurile de transfer modal (în timp și bani) sunt binevenite, indiferent dacă acestea sunt lucrări de întreținere și reabilitare, îmbunătățirea vitezei pe linie, achiziționarea unor noi locomotive și material rulant sau creșterea sarcinii pe osie. În particular, există necesitatea de a îmbunătăți rutarea trenurilor bloc, pentru reducerea timpilor de parcurs și creșterea competitivității. Cu toate acestea, anumite coridoare vor beneficia de intervenții mai bine orientate, printre



care și **Coridorul IV (Nord): în România acest coridor rulează de la punctul de trecere frontieră cu Ungaria în apropiere de Arad (Curtici)**, în partea de vest, prin București spre Portul Constanța în sud-est. Ca atare, acesta trece pe lângă câteva orașe importante și orașele, cum ar fi Ploiești și Brașov, pe lângă faptul că furnizează o legătură cheie între București și Marea Neagră.

- b) Conform punctului 10.5.2.2.2. - Secțiunea de transport feroviar - Stabilirea valorii proiectelor, din MPGT, reabilitarea liniei de cale ferată (împreună cu lucrările de electrificare) **București-Curtici** are stabilit costul în funcție de lungimea și forma de relief pe care o străbate traseul proiectului ca primă etapă în determinarea valorii proiectului:

Proiect : București - Brașov - Sighișoara - Simeria - Arad – Curtici , un total de 324 milioane euro.

Conform Anexei nr.10.22 din MPGT, costurile totale sunt următoarele:

Sector feroviar - Listă proiecte reabilitare cale ferată Denumire proiecte: București - Curtici Cod proiect: F007 - F010 Indicatori de bază: Lungime sector - 470 km Valoare estimată: 2526 mil. Euro Cost mediu / km: 2,3 mil. Euro.

1.3.2. Strategia pentru transport durabil pentru 2007 - 2013, 2020 și 2030 (MT)

Obiectivul general al Strategiei pentru transport durabil îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport moderne și durabile, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea.

Direcțiile de acțiune propuse se împart în trei faze. Prima fază o reprezintă perioada 2007-2013 ceea ce se presupune că s-au implementat următoarele acțiuni: reconfigurarea rețelei naționale de transport; evaluarea și prioritizarea proiectelor de dezvoltare și modernizare a rețelei de transport de interes național și european (TEN-T) și a conexiunilor cu rețeaua națională; asigurarea condițiilor de derulare a acțiunilor demarate anterior anului 2007; evaluarea și introducerea alternativelor modale și tehnice; evaluarea și introducerea politicilor de mediu și dezvoltare durabilă.

De interes pentru planul de mobilitate reprezintă fazele următoare, respectiv 2021- 2030 în care se vor urmări implementarea acțiunilor pentru avansarea modernizării și dezvoltării rețelelor și serviciilor; asigurarea condițiilor financiare și tehnice pentru finalizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare; construirea unui sistem integrat de transport; generalizarea implementării politicilor de mediu și dezvoltare durabilă.

1.3.3. Programul Operațional Regional 2021-2027 își propune ca obiectiv general creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul lor de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

Planul de mobilitate urbană durabilă a orașului Curtici, se realizează priorităților și obiectivelor specifice, conținute în Programul Operațional Regional 2021-2027 Vest, conform:

- 🚦 **Prioritatea 4 - O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă: Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon.**

Conform Anexei D a RST 2019 s-au identificat nevoi de investiții cu un rang înalt de prioritate pentru a promova mobilitate urbană multimodală durabilă, ca o măsură pentru a descuraja utilizarea autoturismului personal. Asigurarea accesului la un sistem de transport sigur, accesibil și durabil pentru



cetățeni, cu o atenție specială la nevoile persoanelor vulnerabile, precum și sprijinirea legăturilor economice, sociale și de mediu între zonele urbane și periurbane prin consolidarea planificării regionale, reprezintă două direcții de acțiune din cadrul ODD 11 Orașe și Comunități Durabile. Pactul verde european prevede o reducere cu 90% a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, astfel încât UE să devină o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050. De asemenea, Cartea albă: Foaia de parcurs către un spațiu european unic de transport indică faptul că este necesară o strategie mixtă de abordare a mobilității care să ia în calcul infrastructura pentru modurile de transport nemotorizate pentru a reduce congestia și emisiile de gaze cu efect de seră, crearea unor condiții mai bune pentru mersul pe jos și cu bicicleta și acordarea unei atenții speciale utilizatorilor 6180/21 ADD 1 AFG/MP/sh 26 ANNEX ECOMP.2 EN vulnerabili prin realizarea unei infrastructuri de transport mai sigure. În anul 2015, Comisia Europeană a adoptat Declarația “Ciclismul, un mod de transport prietenos cu mediul”, al cărui obiectiv a fost acela de a pune statutul de ciclism pe o poziție egală cu celelalte moduri de transport, în ceea ce privește politicile și investițiile. Ulterior a fost adoptată și Strategia UE pentru ciclism (2017), care abordează schimbările de comportament, infrastructura, multimodalitatea și sistemele inteligente de transport necesare pentru promovarea ciclismului. PNIESC 2021-2030 recunoaște potențialul de reducere a emisiilor de GES ca urmare a îmbunătățirii mobilității în zonele urbane, prin transportul public ecologic, cu zero emisii de carbon. Conform PDR Vest 2021-2027, poluarea urbană și congestia datorată cotei modale crescute a transportului cu autovehicule personale rămâne una din problemele majore a tuturor orașelor din regiune. Introducerea PMUD în legislația din România a impulsionat autoritățile locale să se orienteze spre o abordare bazată pe analiza multicriterială, planificare și corelare a investițiilor.

- 🌍 Prioritatea 3 - O regiune cu orașe prietenoase cu mediul: Creșterea protecției și conservării naturii, a biodiversității și a infrastructurii verzi, inclusiv în zonele urbane, precum și reducerea tuturor formelor de poluare prin creșterea protecției și conservării naturii, a biodiversității și a infrastructurii verzi, inclusiv în zonele urbane, precum și reducerea tuturor formelor de poluare. Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune.

Coroborate cu obiectivele specifice, prevăzute în Programul Operațional Regional 2021-2027 Vest:

Obiectiv specific: Creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, precum și a modurilor alternative de transport prietenoase cu mediul,

Obiectiv specific: Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere.

1.3.4 Strategia de dezvoltare durabilă a regiunii Vest

În perioada 2021-2027, **pentru prima dată Regiunea Vest va avea propriul Program Operațional Regional**, îndeplinind rol de Autoritate de Management. POR 2102-2027 va fi elaborat la nivel regional, iar în acest context, strategiile regionale: Strategia de dezvoltare aferentă Planului de Dezvoltare Regională Vest 2021-2027 și Strategia de Specializare Inteligentă devin **principalele instrumente** pe care se **fundamentează elaborarea POR Vest**.

ADR Vest își propune **obiective ambițioase** pentru regiunea Vest la orizontul anului 2030, astfel încât regiunea să devină o **referință națională** pentru **modelul de dezvoltare inovativ, sustenabil și incluziv** și propune un **mix de intervenții** în **7 domenii principale**:



- Economie prosperă, competitivă, bazată pe inovare
- Tranziție verde și schimbări climatice
- Accesibilitate
- Educație, Sănătate și Sisteme sociale performante
- Sustenabilitate prin turism și cultură
- Dezvoltare urbană durabilă
- Tradiție și diversificare în mediul rural

Aceste domenii strategice au fost alese în urma analizelor detaliate statistice efectuate, dar și a consultărilor partenariale care au avut loc până în prezent. De asemenea, țin cont și de principalele tendințe de dezvoltare europene și naționale.

Conform Strategiei regionale pentru dezvoltare a regiunii Vest, în perspectiva anului 2030, opțiunile strategice ale Regiunii Vest trebuie să urmărească adaptarea și modernizarea sistemului de transport la viitoarele cerințe de mobilitate, luând în considerare aspecte precum:

- trend-ul strategic, existent la nivel european, referitor la transport, reducerea consumurilor energetice și scăderea poluării datorate activităților de transport și, în special, al celui rutier;
- adaptarea sistemului de transport la viitoarele cerințe de mobilitate, referitoare la reducerea consumurilor energetice și scăderea poluării;
- creșterea siguranței în trafic;
- prevenirea factorilor asociați dezvoltării rapide și dezorganizate care pot afecta dezvoltarea viitoare: aglomerarea urbană, schimbarea densității populației, creșterea duratei de deplasare.

1.3.5 Strategia de dezvoltare durabilă a județului Arad/ Masterplanul de transport pentru municipiul Arad

Asa cum este specificat în cadrul Strategiei de dezvoltare durabilă a județului Arad, Municipiul Arad a fost partener cu Orașul Gyula, în proiectul „Dezvoltarea comună a rețelei de transport în Arad și Gyula”. Pe partea română s-a elaborat Masterplanul de transport pentru municipiul Arad, aprobat de CLM în anul 2011, prevede o serie de măsuri de eficientizare a traficului, pe termen mediu și lung, prin reducerea transportului auto. promovarea transportului în comun, a transportului cu bicicletele, crearea de locuri de parcare, crearea de zone cu limitare de viteză și extinderea zonelor pietonale. Prin proiect, cei doi parteneri, Municipiul Arad și Orașul Gyula au urmărit realizarea de studii și planuri pentru dezvoltarea rețelei de piste de biciclete în regiunea transfrontalieră, îmbunătățirea condițiilor de trafic și promovarea transportului cu bicicletele.

1.4 Cadrul european

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

Documentele cheie care fac referire la planificarea mobilității urbane la nivel european, sunt prezentate în ordine cronologică în tabelul 1.1.



Tabelul 1.1. Documente care fac referire la planificarea mobilității urbane-Comisia Europeană

AN	DOCUMENT
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban-Spre o nouă cultură a mobilității urbane
2009	Planul de acțiune pentru mobilitate urbană
2010	Strategia Europa 2020- O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică, și favorabilă incluziunii
2011	Cartea alba- Foaie de parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor- Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor- Impreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele
2014	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană

1.2 Cartea Verde Europeană a Transportului Urban- “Spre o nouă cultură a mobilității urbane”

În viziunea Comisiei, cea mai mare parte a problemelor de trafic cu care se confruntă orașele europene (poluare, blocaje rutiere, zgomot și accidente) o reprezintă folosirea excesivă a autoturismelor personale. În mod obișnuit, chestiunile legate de managementul urban sunt supuse principiului subsidiarității în Uniunea Europeană, ceea ce presupune găsirea de soluții la nivel local. Cu toate acestea, având în vedere amploarea problemelor din zonele urbane la nivel european, Comisia propune luarea de măsuri la acest nivel, deoarece este de părere ca autoritățile locale nu pot administra singure aceste probleme. Totuși, Cartea verde stabilește agenda europeană pentru mobilitatea urbană respectând responsabilitățile autorităților locale, regionale și naționale în acest domeniu. Comisia dorește să lanseze o discuție cu privire la modul în care poate să permită dezvoltarea unei noi culturi pentru mobilitatea urbană în Europa.

Cartea verde identifică 5 obiective fundamentale:

1. Orașe mai puțin aglomerate – în prezent marile orașe sunt congestionate de traficul rutier. Pierderile economice care au drept cauză ambuteiajele în trafic au fost evaluate la 1% din PIB-ul Uniunii Europene.



Comisia propune ca solutii alternative la transportul rutier: transportul cu bicicleta, transport public cu vehicule ecologice, reglementarea modalitatilor de livrare a mărfurilor în orase.

2. Orașe mai puțin poluate – soluții propuse: restricționarea circulației auto în unele zone ale oraselor, crearea de spații verzi, achiziții de vehicule nepoluante, îmbunătățirea infrastructurii de transport public urban.

3. Transportul urban inteligent – cu ajutorul sistemelor de control al circulației prin satelit (actualul GPS va fi înlocuit în viitor de GALILEO).

4. Orașe accesibile – persoanelor cu handicap, familiilor cu copii mici, facilitarea accesului în centrul oraselor a cetățenilor de la periferie. Acest lucru presupune adaptarea mijloacelor de transport public rutier și o nouă viziune privind amenajarea teritoriului.

5. Transport urban mai sigur – statisticile demonstrează că majoritatea accidentelor de circulație se produc în orase. În acest context, Comisia consideră necesară adoptarea unor măsuri pentru un comportament mai sigur, îmbunătățirea infrastructurii rutiere, mijloace de transport public de călători nepoluante, pregătirea șoferilor pentru un stil de condus ecologic.

1.3.1. Planul de acțiune pentru mobilitate urbană

Pentru a realiza transformarea mobilității urbane, este nevoie ca factorii de decizie și autoritățile competente de la toate nivelurile de guvernare să aplice măsuri coordonate. Acțiunile la nivelul UE trebuie să contribuie la efortul comun: Planul de acțiune al Comisiei privind mobilitatea urbană din 2009 a primit un sprijin puternic din partea Parlamentului European, a Comitetului Economic și Social European, a Comitetului Regiunilor, a statelor membre și a părților interesate la nivelul Uniunii. Cele douăzeci de inițiativele din planul de acțiune au fost implementate cu succes în 2012.

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

Recomandările prevăzute în Planul de acțiune pentru mobilitate urbană, reprezintă feed-back-ul primit de la părțile interesate pe parcursul consultărilor publice ale celor două documente care îl preced și oferă un pachet cuprinzător de sprijin pentru autoritățile locale, regionale, naționale, pentru atingerea obiectivelor de durabilitate a mobilității urbane.

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

Aceste provocări, se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:

- promovarea de politici integrate pentru a face față complexității sistemelor de transport
- optimizarea mobilității urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele rețele de transport,
- diseminarea experiențelor și cunoștințelor



Recomandările prevăzute în Planul de acțiune pentru mobilitate urbană, au fost structurate în 6 teme principale, aprobate după cum urmează:

➤ Tema 1-Promovarea unei politici integrate

-Acțiunea 1-Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă

-Acțiunea 2-Mobilitate urbană sustenabilă și politica regional

-Acțiunea 3-Transporturi pentru un mediu urban sănătos

➤ Tema 2-Centrarea pe cetățeni

-Acțiunea 4-O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban

-Acțiunea 5-Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă

-Acțiunea 6-Îmbunătățirea informațiilor privind clătoriile

-Acțiunea 7-Accesul în zonele verzi

-Acțiunea 8-O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă

-Acțiunea 9-Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto

➤ Tema 3-Transport urban mai ecologic

-Acțiunea 10-Proiectele de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau emisii zero

-Acțiunea 11-Un ghid online privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

-Acțiunea 12-Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe

-Acțiunea 13-Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane

➤ Tema 4-Consolidarea finanțării

-Acțiunea 14-Optimizarea surselor de finanțare existente

-Acțiunea 15-Analiza nevoilor de finanțare viitoare

➤ Tema 5-Schimbul de experiență și de cunoștințe

-Acțiunea 16-Actualizarea datelor și a statisticilor

-Acțiunea 17-Crearea unui observator al mobilității urbane

-Acțiunea 18-Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații

➤ Tema 6-Optimizarea mobilității urbane

-Acțiunea 19-Transportul urban de marfă

-Acțiunea 20-Sistemele inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană

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

Strategia Europa 2020, subliniază importanța unui sistem de transport european durabil care să contribuie la dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene și evidențiază necesitatea explicitării dimensiunii urbane a transporturilor. Strategia prevede cinci obiective principale formulate la nivelul Uniunii Europene și transpuse în obiective naționale, reflectându-se astfel nivelul contribuției fiecărui stat membru la îndeplinirea obiectivelor globale. Dintre acestea, obiectivul privind “ Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei, interacționează cu domeniul transporturilor.

1.3.3. Cartea Albă- “Foaie de parcurs pentru un spațiu unic european al transporturilor-Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”

Cartea Albă-“ Foaie de parcurs pentru un spațiu unic european al transporturilor-Către un sistem de transport competitive și eficient din punct de vedere al resurselor” reprezintă succesul documentelor Cartea Albă- “



Politica europeană în domeniul transporturilor, pentru anul 2010-momentul deciziilor”, respective comunicarea Comisiei Europene, intitulată “ Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat bazat pe tehnologie și ușor de utilizat“.Cartea Albă completează de asemenea, documentul intitulat “Foaie de parcurs pentru trecerea de la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050”.

Cartea alba publicată în anul 2011, solicită o reducere a emisiilor de CO₂, generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990) în condițiile dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate.

Documentul punctează diverse obiective referitoare la rețele de transport, inclusive pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanțială a parcului de autovehicule, astfel:

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

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

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

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

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituțiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte și mai bine coordonate.

Anexa acestui document reprezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană, creionat în urma unui amplu proces de consultare între experți în mobilitate durabilă și factori interesați la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privința principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanțele individuale ale statelor membre și ale zonelor urbane.

“Este necesară o schimbare radicală“

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

Comisia încurajează totodată statele membre, să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate.

1.3.5 Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană

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



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

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

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani, Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană, au reunit părți interesate cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspect problematice și de a identifica practicile optime de planificare.

Există un consens larg în legătura cu faptul că, planificarea mobilității urbane durabile contribuie la creșterea calității vieții și este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe.

În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile-transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puțin poluante, precum și transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri.

Astfel, planurile de mobilitate urbană durabilă, au câștigat importanță pe scena europeană, diferențierea între statele membre din acest punct de vedere fiind data de gradul de implementare.

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

1.4.1. Planul Urbanistic General al Orașului Curtici– PUG

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

-Utilizării raționale și echilibrate a terenurilor necesare funcționării urbanistice;

-Precizării zonelor cu riscuri naturale;

-Evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;

-Creșterii calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor; Fundamentării realizării unor investiții de utilitate publică;

-Asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;

-Corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

Planul Urbanistic General al Orașului Curtici, a fost elaborat în anul 2006 și se are în vedere actualizarea acestuia prin corelarea cu Planul Urbanistic Zonal și Planul Urbanistic Industrial nepoluant al orașului Curtici, care se află pe listele de priorități ale autorității locale.

PMUD a luat în calcul propunerile anticipative de dezvoltare din PUG, care răspund unor probleme privind mobilitatea actuală, sau în cazul în care acestea joacă un important rol strategic, respectiv:



1. Construirea unor piste de biciclete
2. Continuarea asfaltării străzilor
3. Construirea unor drumuri ocolitoare
4. Iluminarea pe timp de noapte a trecerilor pentru pietoni
5. Stații de încărcare pentru autovehicule nepoluante
6. Reabilitarea și modernizarea căilor de acces
7. Dezvoltarea infracturii pentru persoanele cu grad ridicat de vulnerabilitate locomotorie
8. Amenajarea de locuri de parcare și amplasarea de mobilier urban

1.4.2. Strategia de Integrată Dezvoltare Urbană a Orașului Curtici

Strategia de dezvoltare reprezintă documentul cadru fundamental pentru perspectiva de dezvoltare a orașului Curtici.

Strategia cuprinde o analiză a potențialului socio-economic a UAT-ului Curtici, stabilind în final o prioritizare a investițiilor până în anul 2030, care vor contribui la dezvoltare economică a orașului. Viziunea strategică a orașului Curtici reprezintă crearea unui loc în care oamenii vor să trăiască, o comunitate unită și sigură, cu un viitor de creștere echilibrată și oportunități în care cetățenii sunt auziți și luați în considerare iar mediul înconjurător este respectat.

De aceea, considerăm că **Strategia de Integrată Dezvoltare Urbană a Orașului Curtici, reprezintă documentul strategic de planificare cel mai important, a cărui coerență trebuie urmată și transpusă prin Planul de Mobilitate Urbană.**

Conform capitolului “VII.PLAN DE ACȚIUNE DURABILĂ- OBIECTIVE STRATEGICE 2021-2030” din Strategia de Integrată Dezvoltare Urbană a Orașului Curtici, se identifică următoarele priorități, al căror accent cade pe componenta mobilității urbane:

SECTOR 2-INFRASTRUCTURĂ/MOBILITATE URBANĂ

Politica 2.1. Extinderea și modernizarea infrastructurii rutiere

Măsuri

- ❖ Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, care face legătura dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B) având ca scop administrativ și comunitar decongestionarea traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.
- ❖ Construirea legătură Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici) având ca scop devierea totală a traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare a aerului și fonică accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.
- ❖ Construirea pistelor de biciclete în intravilanul UAT Oraș Curtici, asigurând astfel condiții mai bune pentru cetățenii care folosesc acest tip de mijloc nepoluant de transport, delimitând astfel și rețeaua de transport dedicată bicicletelor față de cea auto, contribuind de asemenea la siguranța participanților în trafic.
- ❖ Înființarea și construirea a 3 stații de autobuz în zona gării orașului Curtici, pe traseul Curtici-Sântana, respectiv pe str. Grănicerilor, pe strada 1 Decembrie (zona ”Cruce”), strada Alba Iulia- Șase Vânători.



- ❖ Continuarea asfaltării tuturor străzilor din orașul Curtici, străzile: Mărășești, I.L.Caragiale, T.Vladimirescu, Ghiocilor, I.R.Șirianu, Eminescu, G.Coșbuc, Vasile Goldiș, Aurel Vlaicu, Ștefan cel Mare, Ciocârliei, Revoluției, Privighetorilor, Timiș, Târnavelor
- ❖ Amenajare parcare str. Horea – de la intersecția cu str. Revoluției până la Piața Agroalimentară
- ❖ Amenajare parcare str. Revoluției - intrare secundară Piața Agroalimentară
- ❖ Amenajarea și modernizarea zonei centrale a orașului Curtici
- ❖ Amenajare parcări str. Ion Meșianu (zona cuprinsă între pasjul CFR și str.1 Decembrie, str. Oltului, Mureșului și Albina)

SECTOR 3. SERVICII PUBLICE

Politica 3.1. Dezvoltarea serviciului de transport

Programul 3.1.1. Aprobarea Planului Urbanistic General (PUG) și a Regulamentului Local de Urbanism (RLU)

Măsuri:

- ❖ Actualizarea Planului Urbanistic General.
- ❖ Elaborarea Planului Urbanistic Zonal

Programul 3.1.2. Amenajarea de zone de agrement și piste pentru bicicliști

Măsuri:

- ❖ Reabilitarea zonelor de agrement existente;
- ❖ Crearea de noi zone de agrement;
- ❖ Crearea unui plan de piste pentru bicicliști, precum și a spațiilor de parcare aferente;
- ❖ Amplasarea unor puncte pentru parcare bicicletelor, securizate cu camere video.

Programul 3.2.2 Creșterea siguranței rutiere

Măsuri:

- ❖ Realizarea unui sistem integrat de management al traficului pe căile de circulație;
- ❖ Modernizarea spațiilor de refugiu;
- ❖ Modernizarea sistemului de indicatoare rutiere și de orientare;
- ❖ Modernizarea sistemelor de siguranță a traficului (marcaje, parapetei de protecție etc.);
- ❖ Implementarea de măsuri asupra infrastructurii rutiere pentru a crește siguranța pietonilor.
- ❖ Elaborarea unui Plan de Mobilitate Urbană
- ❖ În zonele de circulației ale unităților de învățământ , crearea un sistem public de transport al copiilor de la domiciliu spre unitățile de învățământ și de la unitățile de învățământ spre domiciliu;
- ❖ Iluminarea pe timp de noapte a trecerilor pentru pietoni, iluminarea pe timp de noapte a zonelor acoperite de camerele de luat vederi pentru a crește calitatea imaginilor oferite de acestea pe timp de noapte.

SECTOR 4. MEDIU-TRANZIȚIE VERDE

Politica 4.1 Îmbunătățirea managementului privind protejarea mediului

Programul 4.1.1. Extinderea și dezvoltarea componentelor de „TRANZIȚIE VERDE”

Măsuri:

- ❖ Instalarea de stații de încărcare vehicule-electrice în anumite puncte cheie din oraș ;
- ❖ Achiziționarea a 2 autovehicule electrice destinate pentru transportul elevilor de pe raza orașului Curtici, Macea, Sânmartin și o autoutilitară pentru Centru de zi pentru persoane vârstnice;



- ❖ Dotarea Poliției Locale Curtici cu biciclete, scutere electrice și a unei autospeciale de patrulare cu propulsie electrică.

SECTOR 8. SERVICII SOCIALE

Măsurile:

- ❖ Dotarea cu automobile adaptate persoanelor cu diverse grade de dependență, a centrelor aflate în curs de înființare, digitalizarea și dotarea tehnică corespunzătoare ;
- ❖ Achiziționarea unui automobil adaptat persoanelor cu dizabilități, care să deservească serviciile aflate în curs de înființare, precum și a unuia care să faciliteze activitatea în teren, componentă principală în procesul de asistențialitate

II. Analiza situației existente

1.1 Contextul socio-economic

1.1.1 Așezare geografică

Orașul Curtici este amplasat în partea vestică a județului Arad și este cel mai important punct de legătură pe calea ferată cu Europa centrală și de vest al României. Teritoriul administrativ se întinde pe o suprafață de circa 7265-hectare în Câmpia de Vest, câmpie ce este caracterizată în zona orașului de nisipurile grindurilor formate de vechile brațe ale Mureșului.

Teritoriul administrativ-teritorial al orașului Curtici este delimitat astfel:

- 🚦 la nord cu Ungaria și Macea,
- 🚦 la est cu satul Andrei Șaguna,
- 🚦 la sud cu Sânpaul și Șofronea,
- 🚦 la vest cu Dorobanți.

Totodată, orașul Curtici face parte din Regiunea de Dezvoltare Vest, regiune creată în baza Legii 151/1998 pri asocierea voluntară a județelor Arad, Timiș, Caras Severin, Hunedoara, asociați în vederea îndeplinirii obiectivelor de bază ale politicii de dezvoltare regională în România în contextul adaptării adecvate la politicile Uniunii Europene.

Orașul Curtici, se află situat la o distanță de 17 km de municipiul Arad și este cel mai mare punct vamal pe cale ferată din vestul României. De asemenea, beneficiază de un acces facil în ceea ce privește punctele de frontieră pe cale rutieră și aeriană. Cele mai apropiate puncte de frontieră pe cale rutieră sunt: localitatea Turnu la o distanță de 23,2 km față de Curtici, orașul Nădlac la o distanță de 68,8 km și Vărșand, la o distanță de 52, 3 km. În ceea ce privește accesul pe cale aeriană, acesta este asigurat de către Aeroportul Internațional Arad, care asigură transportul pentru călători și mărfuri către destinații din țară și din străinătate, dar și de Aeroportul Timișoara.

Din punct de vedere al accesibilității, orașul Curtici este situat în apropierea a două importante drumuri europene: E 671 (drumurile naționale principale DN 69 și DN 79) pe direcția Nord-Sud și E 68 (DN 7 și DN 7E) pe direcția Est-Vest, municipiul Arad aflat în proximitatea Curticiului fiind localizat chiar la intersecția acestor drumuri europene și are statutul de cel mai important nod rutier din Vestul țării, parte a Coridorului IV de transport paneuropean, care leagă Europa de Vest de Europa de Sud-Est și Centrală, ceea ce implică avantaje sociale economice ale localizării geografice, deosebit de importante ale orașului Curtici.



Principala cale de transport în orașul Curtici, este rutieră: prin intermediul drumului de importanță județeană **DJ709B: Arad – Șofronea – Curtici – Macea – Sânmartin – Grăniceri – Frontieră Ungaria.**

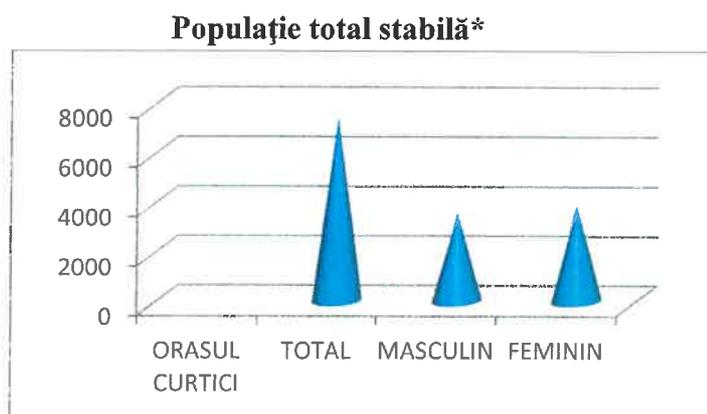
În ceea ce privește încadrarea în rețeaua națională de localități, orașul Curtici este un oraș de rang III, situat la distanțe relativ reduse față de centre urbane precum: Timișoara – polul de creștere al Regiunii Vest, la 74 km, Oradea – 104 km, Deva – 206 km, ceea ce a determinat și influențat, alături de poziția geografică, dezvoltarea sa economică. Mai mult, Curticiul este situat la o distanță de 595 km de București, 226,4 km de Belgrad, 281,8 km de Budapesta și 517,1 km de Viena, beneficiind de o bună accesibilitate și conectivitate la nivel european. Atât poziția geografică cât și trecutul istoric al zonei au creat o legătură importantă între orașul Curtici și localitățile din Europa Centrală influențându-i cultura, comerțul și specificul economic.

1.2.2 Caracteristici demografice

În ceea ce privește populația după domiciliu, potrivit datelor privind recensământul din 2011 eliberate de către Institutul Național de Statistică, ultimul recensământ național, orașul Curtici are un număr de **7453** locuitori stabili, în scădere față de numărul locuitorilor de la recensământul din 2002 când erau **8043** locuitori, împărțiți astfel:

CURTICI	ANUL 2011	
Oras Curtici	Total	7453
	Masculin	3572
	Feminin	3881

Sursa: Direcția Județeană de Statistică Arad



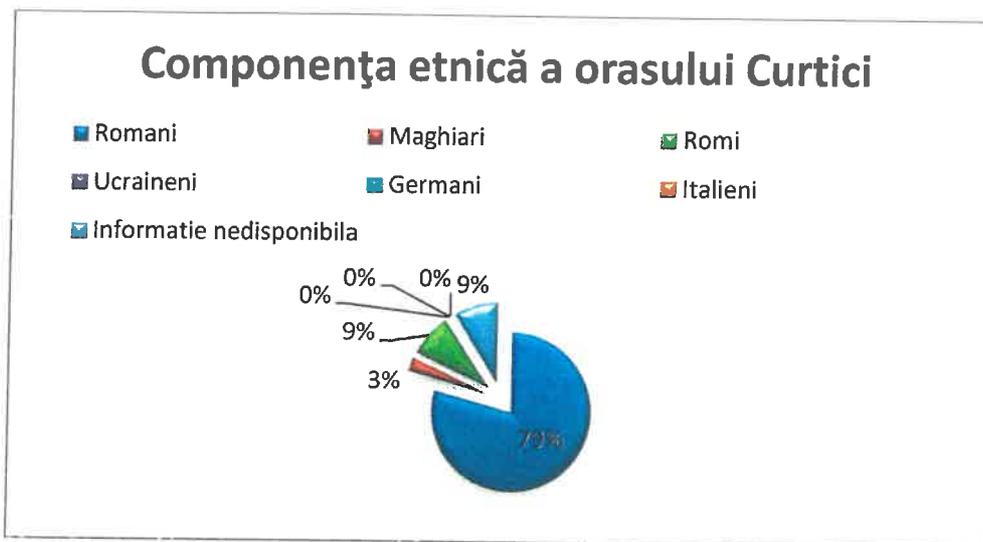
Sursa: Direcția Județeană de Statistică Arad

Conform acestui recensământ, populația orașului Curtici se ridică la 7.453 locuitori, însă având în vedere că în decursul anului 2022 se va realiza recensământul național al populației, datele vor fi reactualizate și mult mai certe.

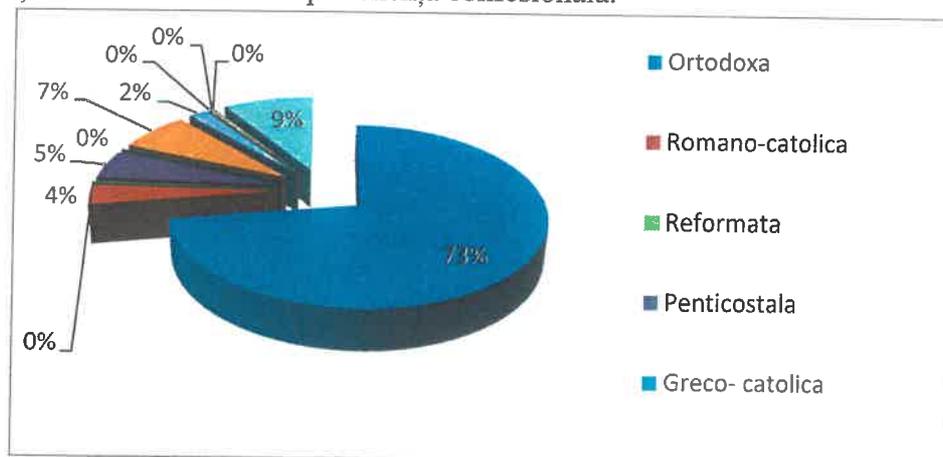
Pe întreg teritoriul discutat populația este multiculturală: români, maghiari și romi.



Concentrația de populație indică și importanța relativă pe care orașul o are pentru zona de proximitate. Din punct de vedere al compoziției etnice, locuitorii orașului Curtici sunt români (79%), principalele minorități fiind cele de romi (9%) și maghiari (3%). Pentru 8,92% din populație nu este cunoscută apartenența etnică.



Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (72,56%), dar există și minorități de baptiști (7,18%), penticostali (5,21%), romano-catolici (3,58%) și adventiști de ziua a șaptea (1,89%). Pentru 9,03% din populație nu este cunoscută apartenența confesională.



Conform “ACTUALIZARE PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN ARAD ETAPA I: STUDII FUNDAMENTARE PROGNOZA PRIVIND EVOLUȚIA POPULAȚIEI ÎN JUDEȚUL ARAD”:

- densitatea populației în orașul Curtici este de aproximativ 120 locuitori/km²
- orașul Curtici înregistrează o creștere a populației de Curtici 1,7%
- indicatorul pe vârste în orașul Curtici, înregistrează valori subunitare, cu alte cuvinte numărul de tineri este mai mare decât cel al vârstnicilor
- în varianta optimistă de prognoză cel mai puțin marcate de scăderea populației vor fi orașele Pecica și Curtici, care vor pierde același procent de populație, atât până în 2040, cât și până în 2060 (14% în medie, față de anul



reper); Însă orașul Curtici va rămâne la categoria IV de localități, conform încadrării din anul reper, așa cum rezultă din tabelul de mai jos.

Tabel privind Evoluția numărului de UAT pe categorii de mărimi de populație, în varianta de prognoză 2040, comparativ cu anul de referință 2019

Categoriile de populație la nivelul u.a.t din județul Arad	Anul 2019	Prognoza 2040 varianta medie	Prognoza 2040 varianta optimistă	Prognoza 2040 varianta pesimistă
V. 10500 - 20000	4	3	3	3
IV. 5001-10000 (Curtici)	11	10	11	9
III. 2501-5000	33	19	20	19
II. 1000-2500	25	29	27	30
I. sub-1000	4	16	16	16
Total UAT	77	77	77	77

Sursa: Proiectarea populației României în profil teritorial până în anul 2060, INS, calcule personale

1.2.3 Economia locală – Profilul economic al orașului Curtici

Ecografia operatorilor economici care își desfășoară activitatea în orașul Curtici, fiind unii dintre principalii actori de susținere ai bugetului unității administrative teritoriale, se caracterizează conform tabelului de mai jos:

Nr.crt.	Denumire persoana juridica	CUI	Impozite și taxe platite	Obiectul de activitate	Nr. angajati
1	SA COMBINATUL AGROINDUSTRIAL CURTICI	1714890	Impozit cladiri, teren, auto, taxa firma	cultura vegetala și crestere animala	160
2	SC IAC CURTICI SRL	6786080	Impozit cladiri, teren, auto	cultura vegetala și crestere animala	45
3	SC LAGERMAX AUTOTRANSPORT SRL	9449810	Impozit cladiri, teren, auto, taxa firma	transporturi rutiere de marfuri	260



4	SC COINDU ROMANIA SRL	16853918	Impozit cladire, auto, taxa teren, taxa firma	industria textila	1080
5	SC GUZTRANS SRL	16463320	Impozit cladiri, teren, auto, taxa firma	transport marfuri	43
6	SC TERMOSTAMPI SRL	17697663	Impozit cladiri, taxa teren, auto	productie mase plastice	90
7	SC VALVETEK SRL	15236345	Impozit cladire, auto, taxa curte	productie piese	45
8	SC LAGERMAX ROMANIA SRL	15652380	Impozit cladiri, teren, auto, taxa curte, taxa firma	constructii rezidentiale	14
9	SC RAILPORT ARAD SA	19199223	Impozit cladiri, teren, auto, taxa firma	manipulari	80
10	SC TRADE TRANS TERMINAL SRL	23871750	Impozit cladiri, teren, auto, taxa firma	depozitare	22

Sectorul agricol este preponderent în activitatea din teritoriul orașului Curtici, atât înainte de 1989 cât și în prezent. Odată cu restructurările ce intervin în unitățile industriale și cu profil de producție agricolă, mare parte din populația activează în agricultură, ajungând la cca 30% din populația orașului.

Principalele unități de producție agricolă din teritoriul Curticiului sunt:

- Combinatul Agroindustrial Curtici SA cu 4022 ha în folosință;
- SC Agrozooservice SRL CU 450 ha în folosință;
- SC Agrotucudean SRL cu 230 ha în folosință;
- SC Agrodon Prod SRL cu 320 ha în folosință;
- SC Balin Agro SRL cu 85 ha în folosință;
- SC Genadagro SRL cu 200 ha în folosință.

2. Rețeaua de transport

2.1 Rețeaua rutieră/stradală

Schema după care este organizată rețeaua principală de trafic din Orașul Curtici este una de tip radial, cu 4 direcții principale (DJ709B - spre Arad, DJ709B - spre Ganiceri (frontiera de stat cu Ungaria) DJ 792C – spre Santana - Pnacota; DJ 792 C – spre Turnu (frontiera de stat cu Ungaria); iar circulația are tendința de a se concentra pe câteva artere majore care traversează zona centrală a orașului.

Accesul către Orașul Curtici se poate face pe rețeaua de drumuri județene prin Drumul Județean DJ709B (Arad- Curtici – Macea- Graniceri – Frontiera de stat Ungaria) care străbate orașul pe direcția sud – nord și pe drumul județean DJ792C Buteni – Pancota - Santana – Curtici – Dorobanti – Frontiera de stat Ungaria) care străbate orașul pe direcția est – vest.

Cele două căi majore de circulație rutieră se intersectează în centrul orașului.

Accesul pe cale ferată se face la nivel național la și de la toate orașele importante prin intermediul căii ferate Magistrala 200), Magistrala 200: Curtici - Arad - Simeria - Sibiu - Brașov - Bucuresti. Cei 10 km de cale ferată



ce străbat UAT Curtici prezintă o infrastructură modernizată cerințelor actuale de trafic și viteză și cu siguranță în punctele de intersecție la nivel cu căile rutiere.

În ceea ce privește rețeaua stradală, Primăria Curtici deține o bază de date create conform PUG al orașului Curtici conținând fișele caracteristice ale străzilor, conform tabelului de mai jos:

Nr.crt	Denumirea strazii	Lungimea,conf masuratori	Latime	Suprafata	Lungimea totala
1	1 DECEMBRIE 1918 (2970m)	m	m	mp	2970
	(Revolutiei-ies. Sintana)	2299,00	6,00	13,794	
	(Revolutiei -Metianu)	376,00	6,00	2256,00	
	(Metianu -Granicerilor)	170,00	6,00	1020	
	(Granicerilor-Garii)	125,00	6,00	750	
2	11 IUNIE	368,00	4,00	2208	490
3	6 VANATORI (915 m)				1000
	(1 Decembrie-Horia)	332,00	6,00	1992	
	(V.Tepes-Crisan)	153,00	6,00	918	
	(Crisan-Closca)	153,00	6,00	918	
	(Closca-Horia)	141,00	6,00	846	
	(V.Tepes-A.Iulia)	136,00	6,00	816	
4	ALBA IULIA (1350 m)				1350
	(Zona CFR-I.Creanga)	218,00	6,00	1308	
	(I.Creanga-Revolutiei)	171,00	6,00	1026	
	(Revolutiei-St.cel Mare)	170,00	6,00	1020	
	(ST.CEL Mare-Iosif Vulcan)	791,00	6,00	4746	
5	ALBINA	111,00	4,00	444	116
6	A. I.CUZA	420,00			420
7	ATELIERULUI (390m)				390
	(C.Brincoveanu-Atelierului)	290,00	4,00	1160	
	(Atelierului-CFR)	100,00	4,00	400	
8	AUREL VLAICU (891m)				1076



	(1 Decembrie-V.Goldis)	131,00	4,00	524	
	(Closca-V.Goldis)	322,00	4,00	1288	
	(Closca-Crisan)	151,00	4,00	604	
	(V.Tepes-Crisan)	150,00	4,00	600	
	(v.Tepes-A.Iulia)	137,00	4,00	548	
9	AVRAM IANCU (875 m)				936
	(Granicerilor-Saguna)	376,00	6,00	2256	
	(A.Saguna-Revolutiei)	171,00	6,00	1026	
	(Revolutiei-T.Vladimirescu)	173,00	6,00	1038	
	(T.Vladimirescu-Daciei)	155,00	6,00	930	
10	BOGDAN PETRICEICU HASDEU	233,00	4,70	1095	230
11	BISERICII (1014m)				1014
	(Metianu-Revolutiei)	385,00	4,00	1540	
12	BUCEGI (230m)				230
	(Romanilor-1 Decembrie)	128,00			
13	Constantin Brancoveanu	863,00	6,00	5178	1002
14	CAMPULUI	421,00	4,00	1684	590
15	CARAIMAN	435,00	4,00	1740	410
16	CIOCARLIEI	121,00	4,50	545	130
17	CLOSCA (2063 m)				2738
	(Metianu-Revolutiei)	369,00	5,00	1845	
	(Revolutiei- St.cel mare)	294,00	5,00	1470	
	(ST.CEL Mare-V.Lucaci)	1311,00	5,00	6555	
	(I.Vulcan-11 Iunie)	89,00	5,00	445	
18	COCORILOR	235,00			235
19	CRISAN (1986 m)				1976
	(I.Creanga-Revolutiei)	229,00	4,00	916	
	(Revolutiei-Iosif Vulcan)	1086,00	4,00	4344	



	(Closca-Cocorilor)	671,00	4,00	2684	
20	DACIEI	949,00	4,00	3796	934
21	DOROBANTILOR	510,00	4,00	2040	548
22	DUNARIU	449,00	4,00	1796	544
23	DEPOUL C.F.R (GARA CFR)	472,00			472
24	GEORGE COSBUC	341,00	4,00	1364	370
25	GHIOCÉILOR	620,00	4,00	2480	620
26	GRANICERILOR (1219 m)				1282
	(Bisericii-T.Vladimirescu)	608,00	6,00	3648	
	(T.Vladimirescu-V.Alecsandri)	611,00	6,00	3666	
27	HORIA (1066 m)				1428
	(Revolutiei-St.cel Mare)	274,00	5,50	1507	
	(St.cel Mare-A.Vlaicu)	229,00	5,50	1260	
	(Aurel Vlaicu-G.Cosbuc)	563,00	5,50	3097	
28	ION LUCA CARAGIALE (551 m)				590
	(Granicerilor-A.Saguna)	380,00	4,00	1520	
	(A.Saguna-M.Viteazu)	171,00	4,00	684	
29	ION RUSU SIRIANU	577,00	4,00	2308	600
30	ION CREANGA (820m)		6,00		820
	A.Iulia-Privighetorilor)	430,00	6,00	2580	
	(Closca-A.Iulia)	390,00	6,00	2340	
31	IOSIF VULCAN	475,00	4,70	2233	492
32	LIBERTATII	535,00	4,00	2140	614
33	LINISTII	140,00	4,00	560	172
34	LIVEZILOR	251,00			500
35	MARASESTI (563 m)				600
	(Revolutiei-M.Viteazu)	203,00	4,50	914	
	(M.Viteazu-Metianu)	360,00	4,50	1620	



36	MATEI BASARAB (659m)				676
		531,00	3,70	1965	
		128,00	3,70	474	
37	MITROPOLIT ION METIANU (1683m)				1736
	(I.L.Caragiale-V.Alecsandri)	300,00	5,00	1500	
	(I.L.Caragiale-A.Iancu)	113,00	5,00	565	
	(A.Iancu-Closca)	1270,00	5,00	6350	
38	MIHAI EMINESCU	569,00	4,70	2674	580
39	MIHAI VITEAZU	565,00	4,00	2260	576
40	MITROPOLIT ANDREI SAGUNA(1185 m)				1140
	(1 Decembrie- Bisericii)	116,00	4,10	476	
	(1 Decembrie -Marasesti)	1069,00	4,10	4383	
41	MOTILOR	230,00	4,00	920	220
42	MURESUL	110,00	3,50	385	110
43	NICOLAE FILIPESCU	988,00	4,00	3952	1074
44	OLTUL	82,00	3,50	287	68
45	PETRE ISPIRESCU	193,00			200
46	POET ANDREI MURESAN (523 m)				600
	(Granicerilor-Metianu)	174,00	4,00	174	
	(Metianu-A.Saguna)	171,00	4,00	684	
	(A.Saguna-Revolutiei)	178,00	4,00	712	
47	PRIMARIEI (1107 m)				1162
	(Granicerilor-Metianu)	171,00	6,00	1026	
	(Metianu-A.Saguna)	171,00	6,00	1026	
	(A.Saguna-Revolutiei)	178,00	6,00	1068	
	(Revolutiei-A.Vlaicu)	587,00	6,00	3522	
48	PRIVIGHETORILOR	725,00	5,50	3988	716



49	RANDUNELELOR (850 m)				300
	(Alba Iulia- limita intrav)	427,00	5,50	2349	
	(Cimpului-Rindunelelor)	184,00	4,00	736	
	(Rindunelelor-)	239,00	4,00	956	
	în jurul baltii				
50	REVOLUTIEI (2735 m)				2735
	(V.Alecsandri-Alba Iulia)	2375,00	6,00	14,250	
	(Alba Iulia-Timisului)	118,00	6,00	708	
	(Tirnavelor-Timisului)	121,00	6,00	726	
	(Tirnavelor-Privighetorilor)	121,00	6,00	726	
51	R0MANILOR	191,00	4,20	802	214
52	SERELOR	187,00	4,00	748	192
53	STEFAN CEL MARE (1319m)				1096
	(1 Decembrie-V.Goldis)	78,00	4,70	367	
	(Crisan-V.Goldis)	497,00	4,70	2336	
	(Crisan-V.Tepes)	153,00	4,70	719	
	(V.Tepes-Tirnavelor)	463,00	4,70	2176	
	Tirnavelor-Privighetorilor)	128,00	4,70	602	
54	TACHE IONESCU (1279 m)				1382
	(Dorobantilor-Graniceri)	124,00	4,00	496	
	Granicerilor-Metianu	191,00	4,00	764	
	(Metianu-A.Saguna)	171,00	4,00	684	
	(Andrei Saguna-M.Viteazu)	172,00	4,00	688	
	(Revolutiei-M.Viteazu)	133,00	4,00	532	
	(Revolutiei-T.Vladimirescu)	133,00	4,00	532	
	(T.Vladimirescu-Daciei)	198,00	4,00	792	
	(Daciei-N.Filipescu)	157,00	4,00	628	
55	TUDOR VLADIMIRESCU (1337 m)				1352



	(Revolutiei-A.Saguna)	174,00	4,30	748	
	(A.Saguna-Metianu)	171,00	4,30	735	
	(Metianu-Graniceri)	177,00	4,30	761	
	(Revolutiei-Caraiman)	815,00	4,30	3505	
56	TEILOR	400,00			400
57	TARNAVELOR	672,00	4,70	3158	716
58	TIMISULUI	635,00	4,00	2540	716
59	UNIRII	490,00	4,00	1960	614
60	VASILE ALECSANDRI (1582 m)				1782
	(Revolutiei-M.Viteazu)	415,00	4,10	1702	
	(Revolutiei-Metianu)	367,00	4,10	1505	
	(C.Brincoveanu-Metianu)	800,00	4,10	3280	
61	VASILE GOLDIS (597 m)				2258
	(Livezilor-11 Iunie)	214,00	4,00	856	
	(Lucaci- 11 Iunie)	80,00	4,00	320	
	(I.R.Sirianu-V.Lucaci)	152,00	4,00	608	
	(M.Eminescu-I.R.Sirianu)	151,00	4,00	604	
62	VASILE LUCACIU	706,00	4,00	2824	680
63	VIORELELOR	590,00	4,00	2360	600
64	VLAD TEPEȘ (1313 m)				1450
	(Revolutiei-St.cel Mare)	323,00	4,00	1292	
	(St.cel Mare- I.Vulcan)	761,00	4,00	3044	
	(I.Creanga-Revolutiei)	229,00	4,00	916	
65	ZORILOR	250,00			390
66	VIRGIL IOVANAS	500,00			500
67	AUGUSTIN DOINAS	560,00			560
68	REGELE FERDINAND	230,00			230
69	IOAN SLAVICI	290,00			290



70	IULIU MANIU	270,00		270
71	ION BRATIANU	260,00		260
72	INDEPENDENTEI	240,00		240
73	NELU ARISTIDE DRAGOMIR	240,00		240
74	REGINA MARIA	230,00		230
	TOTAL			56444

În ceea ce privește fluența circulației pe rețeaua stradală existentă în orașul Curtici, încă sunt prezente câteva disfuncții majore: uzura îmbrăcăminților asfaltice; lipsa unor îmbrăcămiți carosabile permanente corelată cu deprofilarea pe suprafețele carosabile împietruite sau din pământ; incomodări între diferitele tipuri de circulație - între circulația autovehiculelor și circulația atelajelor trase de cai (căruțe), între circulația auto și cea pietonală, dar și a bicicletelor.

Rețeaua stradală cuprinde toate tronsoanele de infrastructură ce deservește circulația locală. În funcție de intensitatea traficului rutier susținut, străzile se pot clasifica în patru categorii și anume străzi de categoriile I, II, III și IV. Conform Normă tehnică” din 27/01/1998, Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138 bis din 06/04/1998, privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, străzile urbane sunt clasificate astfel:

- străzile de categoria I - magistrale - asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv,
- străzile de categoria a II-a - de legătură - asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație,
- străzile de categoria a III-a - colectoare - preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație,
- străzile de categoria a IV-a - de folosință locală - asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

Caracteristicile tehnice prescrise de norme, aferente fiecărei categorii de stradă sunt detaliate în tabelul de mai jos.

Condiții tehnice de proiectare

Categori eStradă	Viteza de proiecta re (km/oră)	Intensitatea traficului în autoturisme (vehicul-etalon oră și bandă)	Numă rde benzi	Lățime abenzii (m)	Lățimea carosabil ă(m)	Distanța minimă normală dintre intersecții la același nivel (m): relații stânga- dreapta	Distanța minimă normală dintre intersecții la același nivel (m): relații numai dreapta
I	60	Foarte intensă >600 și intensă	6	3,30	21	800	200
II	50-60	Intensă: 360- 600	4	3,50	14	500	100-150

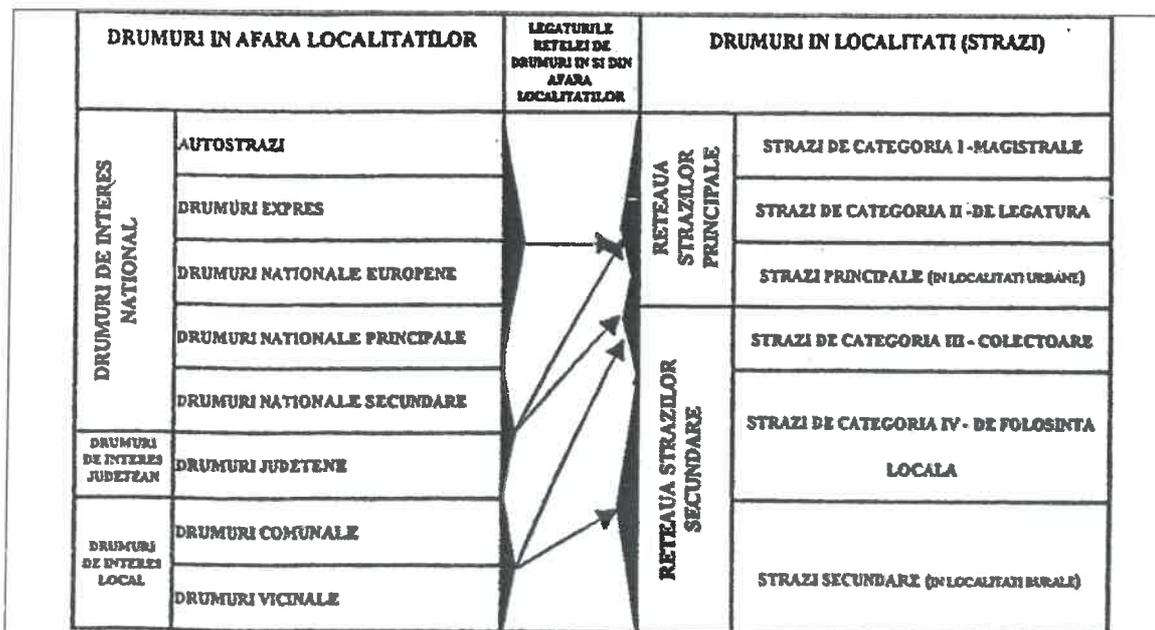


III	40-50	Medie: 160-360	2	3-3,50	6-7	200	50
IV	25	Redusă: 30-160 și Foarte redusă –sub 30	1	3-3,30	3-3.30	Sub 100	25

Capacitatea de circulație a străzilor

Distanța între intersecții A, (m)	Categorია străzii și numărul benzilor de circulație										
	I. 6 benzi				II. 4 benzi				III. 2 benzi		
	60	50	40	30	60	50	40	30	50	40	30
Capacitatea de circulație cu flux discontinuu N, în Vt/h											
1000	3600	4000	4500	5000	2400	2700	3000	3350	1300	1450	1600
900	3400	3000	4400	4900	2300	2600	2950	3250	1250	1400	1550
800	3300	3800	4300	4800	2200	2500	2850	3200	1200	1350	1500
700	3200	3600	4100	4700	2150	2400	2750	3100	1150	1300	1450
600	3000	3400	3800	4550	2000	2300	2550	3050	1100	1200	1400
500	2500	3150	3500	4200	1700	2100	2300	2800	1000	1100	1350
400	2050	2700	2900	3600	1400	1800	1950	2400	850	900	1150
300	2000	2050	2350	2900	1100	1400	1550	1950	650	750	900
200	1150	1400	1800	2250	750	950	1200	1500	450	550	700
100	700	800	1100	1300	450	550	750	950	250	350	450

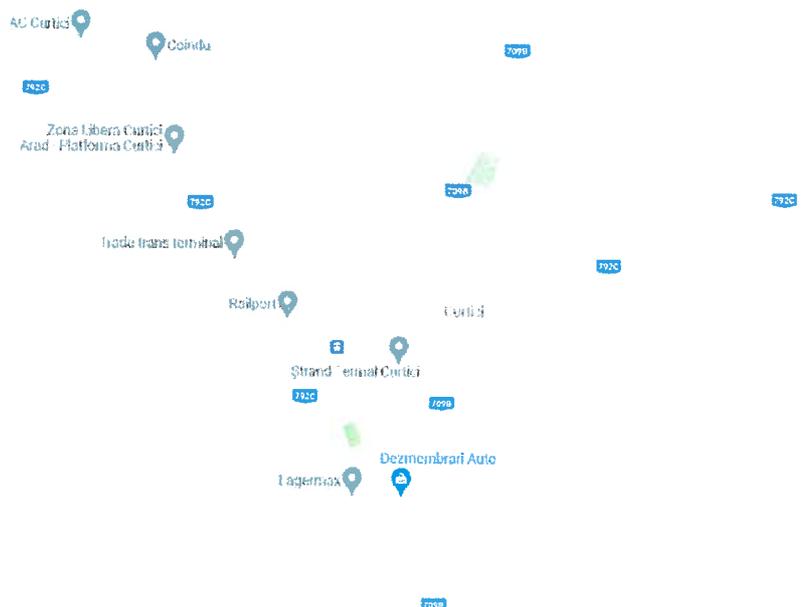
În Orașul Curtici nu există până în prezent o clasificare a străzilor conform „Normă tehnică” din 27/01/1998, Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138 bis din 06/04/1998, privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane. În orașul Curtici nu există străzi de categoria I și II. Majoritatea o reprezintă cele de categoria III, colectoare secundare. Străzile care se suprapun peste traseul drumurilor județene, fac parte din categoria III, colectoare principale având rolul de a asigura circulația majoră între zonele funcționale și de locuit.



Sursa : Corelarea legăturilor rețelei de drumuri publice din România

Ulterior analizei modelului de transport, va fi posibilă realizarea și clasificarea pe categorii astrăzilor din Curtici din punct de vedere a intensității traficului.

Rețeaua de drumuri se suprapune peste rețeaua de străzi, stabilind ierarhia rețelei rutiere după cum se poate observa în imaginea de mai jos.



Sursa: Hărți satelit

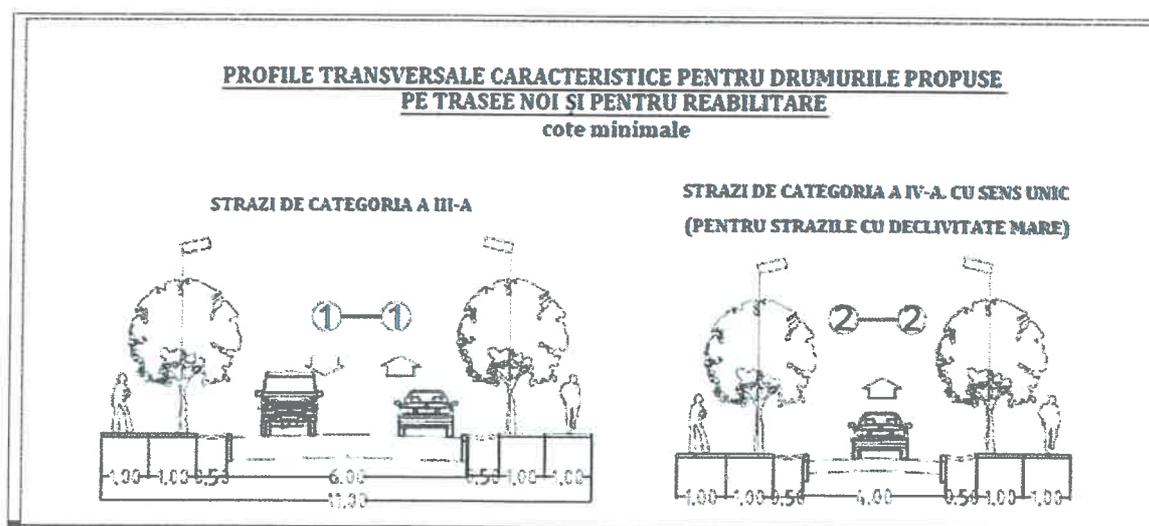


Conform legislației în vigoare, drumurile județene DJ709B și DJ792C își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate fără întrerupere în traversarea orașului, servind și ca străzi, corelarea legăturilor rețelei de drumuri publice din afara localităților cu cele din localități. Modificarea traseelor acestora în traversarea localităților, precum și lucrările de realizare, modernizare și reparare a acestora se fac în conformitate cu legislația în vigoare.

În prezent, rețeaua de cai de comunicație de pe raza orașului Curtici cuprinde pe lângă străzile care se suprapun peste traseul drumului național și comunal, străzi din interiorul localității, în lungime totală de 56,4 km, amenajate în diferite variante din punct de vedere a îmbracamintii : asfaltate, balastate sau drumuri din pamant.

Analiza critică a infrastructurii de circulație rutieră

Conform documentelor oficiale disponibile la autoritatea locală sintetizăm următoarele aspecte privind rețeaua stradală a orașului Curtici:



Orașul Curtici beneficiază de o rețea stradală care include 74 străzi (conform fișelor străzii transmise de Primărie).

Rețeaua stradală este dezvoltată corespunzător situației geografice și țesutului urban format. Aceasta este dezvoltată longitudinal, preponderent în lungul drumurilor județene. În centru se află un nucleu dens.

Starea fizică a străzilor este variată iar după caracteristicile de structură ale străzilor: tip îmbrăcăminte, starea de viabilitate, gradul de modernizare, capacitatea portantă, etc. se poate spune că nu există o bază de date actualizată. Clasificarea străzilor în funcție de elemente geometrice ale străzilor:



caracteristicile profilurilor transversale, lățimile părții carosabile, a trotuarelor și zonelor verzi, distanțele la fronturile clădite sau la limitele de proprietăți, amplasarea rețelelor tehnico- edilitare, a plantațiilor, stâlpilor, etc. este de asemenea importantă. O astfel de bază de date se poate crea, gestiona și ține la curent, cel mai facil folosind platforme GIS, ceea ce la momentul prezent este doar în faza de studiu la nivelul orașului.

Totuși, există o bază de date cuprinzând fișa străzilor-conform PUG, cu un inventar al dotărilor și elemente geometrice (lățimile medii în profil transversal ale străzilor din oraș), cunoscute și prezentate de către beneficiar.

Circulația bicicliștilor, aceasta se desfășoară împreună cu circulația generală, și cu toate că intensitatea circulației cu bicicleta este una semnificativă, pe măsură ce ne apropiem de zona centrală se poate constata că este absolut necesară dezvoltarea unei rețele pentru acest tip de deplasare.

Parcărilor, reprezintă cu precădere cea mai importantă facilitare a sistemului de transport rutier. Acestea generează trafic și încărcare superficială a rețelei dacă nu sunt bine amplasate sau organizate.

Orașul Curtici prezintă o mare problemă sub acest aspect, problemă subliniată de mulți dintre participanții la ancheta de mobilitate (aproximativ un sfert dintre respondenți, după cum se va observa din rezultatele anchetei de mobilitate).

Din punct de vedere al dotării și echipării tehnice a rețelei de circulație, orașul prezintă 1 intersecție giratorie, nici o intersecție semaforizată și aproximativ 19 treceri de pietoni.

Circulația autovehiculelor în intersecții se desfășoară pe baza indicatoarelor de circulație amplasate.

Amenajările pentru circulația pietonilor, respectiv trotuare și străzi sau piețe pietonale sunt variate. Nu există nici o stradă pietonală, cu excepția zonei centrale (Piața Unirii) în care există amenajări pietonale în cadrul unui spațiu verde.

Astfel, nucleul central al Orașul Curtici se apropie de specificul unei zone urbanizate (prezintă trotuare pe ambele sensuri de mers pe unele străzi). Ca o remarcă de ordin general, capacitatea de circulație a intersecțiilor se exprimă prin numărul maxim de participanți la trafic care pot traversa sau schimba direcția de mers în condiții de siguranță și fluență a traficului, depinzând de:

- Caracteristicile tipului de vehicule, mărimea fluxurilor de vehicule și de pietoni, precum și relațiile între acestea;
- Viteza de circulație, accelerația și încetinirea vehiculelor, timpii de așteptare și traversare a intersecției;
- Amenajarea tehnică a intersecției și echiparea pentru dirijarea și reglementarea circulației;
- Caracteristicile suprafeței de rulare, încadrarea urbanistică și dotările pentru circulație (stații de transport în comun, parcaje, etc.);
- Organizarea zonală a circulației respectiv pe străzile incidente și la intersecțiile vecine;
- Organizarea circulației la intersecție se face, în funcție de intensitatea traficului și de condițiile locale, prin: - acordarea de prioritate de dreapta sau de flux - echiparea cu semafoare luminoase - intersectarea la nivele diferite.

La dimensionarea și la calculul capacității de circulație a intersecțiilor se ține seama de prevederile schiței de sistematizare a localității, rețelei stradale și planului de distribuire a traficului pentru a se asigura:

- securitatea, fluența și confortul circulației;



- posibilitatea de etapizare a realizării intersecției cu rezervarea spațiului necesar în viitor;
- reducerea frecvenței și duratei opririlor, precum și a noxelor rezultate din trafic.

Amenajarea și echiparea intersecției trebuie să asigure preluarea integrală a fluxurilor provenite de pe străzile concurente, respectându-se distanțele minime de amplasare a intersecțiilor, conform reglementărilor tehnice specifice.

Se pot determina mai multe variante ale schemei de organizare a deplasării fluxurilor din intersecții, adoptându-se soluția care reduce la minimum timpul total de traversare și volumele de lucrări, conform recomandărilor din tabelul de mai jos.

Până la 50 V/h	Intersecții simple cu prioritate de dreapta
51 ... 200	Intersecții simple cu prioritate de dreapta sau de flux, prevăzute cu indicatoare de circulație și eventual cu marcaje
201 ... 500	Intersecții cu prioritate de flux a menajate cu canalizare parțială, eventual benzi pentru viraj la stânga, spații de așteptare și prevăzute cu indicatoare și marcaje
501 ... 1000	Intersecții cu prioritate de flux în sistem canalizat prevăzute cu indicatoare, marcaje, eventual semafoare de atenționare
1001 ... 7000	Intersecții de diferite complexități cu circulație canalizată, dirijată cu semafoare precum și piețe cu circulație giratorie continuă și canalizată
7001 ... 10000	Intersecții denivelate pentru fluxurile cu soluții la același nivel pentru fluxurile secundare, organizate și echipate după caz conform situațiilor arătate mai sus.
Peste 10000	Intersecții denivelate multiple cu mai multe pasaje denivelate pentru fluxurile majore și pentru fluxuri secundare.

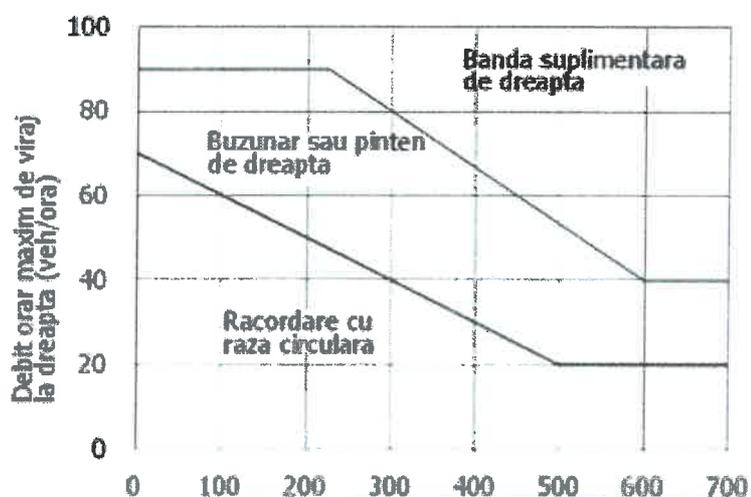


Recomandările de amenajare sunt corespunzătoare valorilor de trafic existente în aceste intersecții. Din analiza valorilor de trafic se poate remarca faptul că traficul total intrat în intersecții se încadrează în general în intervalul (501 ... 1000) Vt.

Pentru intersecțiile cu **trafic total intrat în intersecție** Vt/h mai mic de 1000 vehicule etalon pe oră, se recomandă de la caz la caz, în funcție de valorile de trafic aferente fiecărei mișcări de viraj amenajarea conform nomogramei din figura de mai jos conform Normativ CNADR pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice.

2.1.2 Rețeaua de căi ferate

Orașul Curtici este cel mai important nod de cale ferată, care asigură legătura dintre est și vest. Aradul este legat de Curtici printr-o cale ferată dublă și electrificată.





Accesul la transportul feroviar al agenților economici din zonă se poate face prin rețeaua de drumuri din cadrul localității. Există posibilitatea de acces și prin zona adiacentă reprezentată de proprietăți particulare. Programul de circulație al trenurilor din gara Curtici se desfășoară pe durata întregii zile, de luni până duminică, oferind relații de transport variate și intervale de circulație bune la orele de vârf.

2.1.3. Transport public

În prezent, orașul Curtici dispune doar de transport școlar destinat elevilor, când se asigură transportul locuitorilor din localitățile învecinate, Sânmartin și Macea. Transportul școlar este gestionat de Primăria orașului Curtici prin Serviciul .

În acest moment nu este organizat serviciul de Transportul public de calatori în orașul Curtici. Pentru fortificarea și interconectarea infrastructurilor și eficientizarea exploatării lor se impune realizarea unor linii de transport public pur urban pentru Orașul Curtici, interconectarea tronsoanelor de trafic intens și măsuri de optimizare a traseelor și orarelor de circulație prin amplasarea de sisteme de monitorizare a frecvenței tronsoanelor.

Accesibilitatea oferită de sistemul de transport ar trebui să fie disponibilă tuturor, astfel încât toate facilitățile publice urbane, inclusiv transportul public, să fie disponibile în regim nediscriminatoriu.

Transportul public de persoane interjudețean CURTICI – celelalte localități vecine (Arad, Macea etc.) este asigurat de mai multi operatori, cu masinile din dotare- autocare, autobuze, microbuze, care asigură legături cu localitățile. Pe teritoriul orasului sunt amenajate statii de autobuz județean.

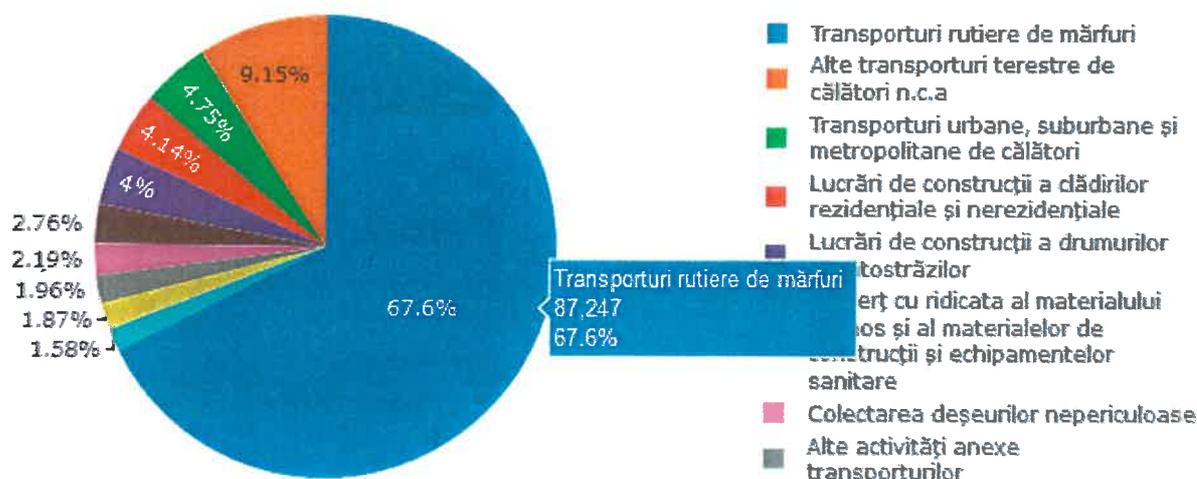
În concluzie accesul locuitorilor la transportul rutier în comun către orașele și comunele din vecinătate se face prin servicii private de transport public. Acestea includ și câteva curse speciale organizate de angajatorii majori din teritoriul învecinat cu orar adaptat programului de lucru.

2.1.4 Transportul de marfă

În situația actuală circulația vehiculelor de marfă este permisă pe toate străzile din rețeaua stradală a orașului Curtici. Având în vedere poziția geografică a orașului Curtici, pe teritoriul acestuia se desfășoară transport de marfă și, totodată, trafic greu, cu toate că orașul beneficiază de drumuri ocolitoare.

În cazul transportului de marfă la nivel național, se remarcă o utilizare accentuată a rețelelor rutiere în detrimentul transportului cu ajutorul căilor ferate sau a altor moduri de transport (aerian, naval, etc.).

Conform “ANALIZA firmelor de Transport Rutier de Marfuri din Romania” (octombrie 2019) ponderea modurilor de transport în desfășurarea traficului intern de marfă este reprezentată în figura de mai jos:



Identificăm un procent de aproximativ 67,6 % pentru marfa transportată prin intermediul rețelelor rutiere, fapt ce conduce către o serie de neplăceri cauzate de aglomerația ce se formează pe rețea, poluarea cauzată de noxe, valori ridicate ale zgomotului, precum și riscul mărit de accidente.

La nivelul orasului Curtici, principalele căi de acces sunt linia feroviară și drumurile județene.

Orasul Curtici, este racordat la calea ferată prin care se realizează legătura principalelor centre urbane din zonă (Oradea, Arad, Timisoara).

Dezvoltarea industriei ușoare la nivel orasului Curtici a generat pe de o parte un flux de deplasări către și de la locul de muncă, dar aceste centre industriale atrag și generează trafic de marfă.

Activitatea comercială a operatorilor economici din Zona Liberă Curtici-Arad, constituie principalul centru de interes pentru traficul de marfă.

Pe lângă transportul de marfă generat de industria usoară locală, o pondere semnificativă o înregistrează și transportul de marfă ce tranzitează localitatea.

În orașul Curtici nu există reglementări sau Hotărâri ale Consiliului Local care să limiteze accesul vehiculelor grele de marfă în interiorul tesutului urban locuibil și nici reglementări cu privire la programul de aprovizionare al magazinelor. În ceea ce privește traficul de marfă, în urma contorizărilor de vehicule pe principalele artere ale orașului precum și pe baza datelor extrase din modelul național (Masterplanul Național de Transport), s-a relevat faptul că există un flux important de vehicule de marfă cuprins între 10- 15% din totalul traficului general.



2.1.5 Mijloace alternative de mobilitate



Într-un oraș de dimensiuni reduse, precum Curticiul, avem de-a face cu călătorii pe distanțe scurte, ceea ce reprezintă un mediu propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile.

O alternativă la modul de transport motorizat îl reprezintă mersul cu bicicleta sau pe jos.

Aceste mijloace de mobilitate sunt promovate prin PMUD, unul din obiectivele acestuia fiind adaptarea infrastructurii necesare deplasării cu bicicleta sau pe jos, inclusiv persoanelor cu mobilitate redusă. Încurajarea mijloacelor alternative de mobilitate contribuie și la sporirea atractivității zonei prin facilitarea accesului la obiective turistice sau de agrement.

În prezent lipsește planificarea rețelei de velorute pe ansamblul orașului Curtici. De asemenea, nu există trasee de piste pentru biciclete, nici centre de închiriere biciclete.

În zonele centrale ale orașului se regăsesc doar câteva rastele pentru suportul bicicletelor.

Traficul auto provoacă mari neajunsuri calității vieții urbane, reducând posibilitățile de circulație și staționare a pietonilor. Astfel, mersul pe jos este afectat de parcare ilegală pe stradă, care obstrucționează accesul pietonilor către anumite puncte de interes. Se impune, așadar, implementarea unor măsuri în vederea îmbunătățirii circulației atât a pietonilor, cât și a autovehiculelor.

Deplasările cu bicicleta.

Deplasările cu bicicleta au început să devină o alternativă viabilă pentru deplasările din interiorul orașelor. Acest mijloc de deplasare conduce către un stil de viață sănătos, promovează conceptul de mediu nepoluat și ajută la scăderea congestiei de pe rețelele rutiere.



Strategia pentru încurajarea mersului cu bicicleta are implicații pentru planificatorii și operatorii de transport public. Dacă se promovează împreună există mari oportunități pentru ambele moduri de a prospera, printr-o integrare și o coordonare sporită.

În condițiile actuale nici unul dintre cele două moduri nu poate oferi o alternativă convingătoare la autoturism.

În privința afectării mediului și a congestiilor de trafic în creștere, percepția mersului cu bicicleta este pozitivă.

Bicicleta este un mod de transport economic, sănătos și prietenos pentru mediu. Pentru multe călătorii scurte bicicleta este o alternativă reală la autoturism. Pentru călătoriile mai lungi ea poate fi combinată cu transportul public pentru creșterea ariilor deservite.

În orasul Curtici există deja acest "trend" al mersului cu bicicleta pentru deplasările la serviciu și nu numai, bicicleta fiind o alegere potrivită datorită distanțelor scurte dintre diferitele puncte de origine și destinație.

Din nefericire, lipsa pistelor speciale conduce către o deplasare cu bicicleta în condiții îndoielnice din punct de vedere al siguranței circulației. Conflictul autovehicul - biciclist tinde să genereze din ce în ce mai multe accidente, lipsa unei căi dedicate sau a unei delimitări vizibile între suprafața carosabilă și porțiunea dedicată pentru biciclete descurajează deplasările de acest fel.

În orasul Curtici, deplasările cu bicicleta se realizează pe sosea, sau în imediata vecinătate a acesteia (pe acostament); neexistând infrastructură dedicată pentru protejarea bicicliștilor de vehicule.

Imaginile de mai jos (cu titlu exemplificative) relevă în manieră sugestivă modul în care se desfășoară deplasările cu bicicleta în interiorul orasului. Lipsa infrastructurii dedicate pentru acest mijloc de transport îi determină pe bicicliști să circule pe marginea străzii, deplasările efectuându-se cu un risc mărit de accidente.





Deplasările pietonale/ Deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă.

Similar cu deplasările cu bicicleta, mersul pe jos încurajează conceptul de mobilitate durabilă și aduce o serie de beneficii atât la nivel micro (beneficii îndreptate către cetățean), dar și la nivel mai larg (din perspectiva mediului social).

Mersul pe jos este un mod important de călătorie, în special pentru deplasările scurte către locul de muncă, școală, cumpărături etc. și ca parte a călătoriilor mai lungi, combinate cu transportul public.

Multe strategii încurajează mersul pe jos printr-o serie de inițiative. Măsuri pentru facilitarea mersului pe jos:

- Trecerea de la oricare mod de transport la mersul pe jos să se facă cu ușurință (borduri joase, mai multe treceri pentru pietoni, amenajarea mai bună a trecerilor pentru pietoni la intersecții, pavaje mai bune și întreținerea mai bună a acestora);
- Proiectarea și modernizarea rețelei de legături pedestre cu anumite obiective (centrul orașului, școli, zone industriale);
- Înlocuirea traversărilor subterane cu cele de suprafață;
- Prioritizare pentru pietoni la semafoare.

Deplasările pietonale sunt importante nu doar pentru aceia care nu pot utiliza autoturismul, dar și pentru atragerea altora către aceste moduri de transport. Furnizând un sistem accesibil de transport public vor beneficia toți utilizatorii, inclusiv aceia care transportă cumpărături, motiv pentru care adesea preferă utilizarea autoturismului.

În orașul Curtici deplasările pietonale sunt frecvente, însă accesul pietonal nu este suficient de dezvoltat. Cauza principală care influențează negativ deplasările pietonale este lipsa amenajării integrale a trotuarelor. Astfel neexistând suficiente spații dedicate pentru pietoni, deplasările pietonale se realizează pe acostament – care sunt în majoritate din pământ înierbat, sau pe suprafața carosabilă.



În evidențele serviciului Direcția de Asistență Socială Curtici, figurează un număr de 35 de persoane adulte și 5 minori, cu probleme de mobilitate, care necesită ajutor la deplasare, din totalul de 241 persoane cu dizabilități.

Spatiile publice sunt inaccesibile persoanelor cu mobilitate redusă, în special din cauza diferentelor de nivel și lipsei planeității circulațiilor pietonale la traversarea carosabilului, dar și din cauza absentei rampelor. Accesul cărucioarelor și al persoanelor cu deficiente de vâz este de asemenea îngreunat, la nivelul orașului nu există spații pietonale cu o infrastructură dedicată.

Ținând seama de situația existentă, condițiile actuale descurajează utilizarea mai extinsă a mersului pe jos și de asemenea au un impact negativ asupra confortului accesului la mai multe puncte din interiorul orașului. Mersul pe jos foarte aproape de suprafața carosabilă, implică asumarea unui risc ridicat de accident, mai ales că există un număr semnificativ de elevi de gimnaziu și de școală primară care se deplasează pe jos atunci când efectuează deplasări în interes educational. Cu toate acestea orașul a fost dezvoltat cu o apriză a străzilor destul de generoasă, situație care permite pe viitor sistematizarea pentru preluarea apelor, deplasările pietonale – amenajarea trotuarelor – și deplasările cu bicicleta – amenajarea pistelor de biciclete.

Viziunea orașului Curtici, este de a implementa un Plan de mobilitate urbană, care să abordeze cu prioritate :

- adaptarea infrastructurii necesare deplasării cu bicicleta sau pe jos
- adaptarea infrastructurii necesare la nevoile persoanelor cu mobilitate redusă
- adaptarea infrastructurii necesare pentru dezvoltarea mobilității electrice

Aceste aspecte vor fi tratate pe larg în capitolele dedicate “Viziunii de dezvoltare a mobilității urbane” și „Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane”.

2.1.6 Managementul traficului

Există două planuri centrale cu privire la pregătirea serviciilor de transport și de mobilitate pentru populația orașului:

- Dezvoltarea rețelei stradale pentru autoturismele personale sau creșterea capacității rețelei existente prin introducerea aplicațiilor telematice;
- Crearea infrastructurilor și serviciilor pentru sprijinirea mijloacelor de transport alternative, ecologice sau aplicarea unui plan orientat către cerere, care urmărește reducerea dependenței de autoturismul personal, ca și a folosirii lui.

Managementul mobilității este o cale de a veni în întâmpinarea problemelor de transport și se încadrează, bineînțeles, în cel de-al doilea dintre planuri, deoarece urmărește să stopeze cererea de transport și să modifice tipurile de comportament de transport al cetățenilor.

Exemple pentru serviciile de management al mobilității:

- sensibilizarea publicului (oferte de pregătire pentru școli, campanii de sensibilizare pe tema mijloace de transport ecologice);
- consultanță (planuri pentru navetiști);



© OpenStreetMap contributors, CYLEX

Sursa: Hărți satelit- Intersecția Cloșca cu 6 Vânători



© OpenStreetMap contributors, CYLEX

Sursa: Hărți satelit-Strada Mețianu

Statistica accidentelor rutiere în orasul Curtici, 2019-2021

An	2019	2020	2021	Zona de risc
Accidente	3 Accidente, str.Revoluției nr.91, str.Primăriei, str.Cloșca cu 6 Vânători	0	1 Accident, str.Aurel Vlaicu	Str.Revoluției intersecția Revoluției cu Primăriei, intersecția Cloșca cu 6 Vânători, str.Mețianu, zona pasajului suprateran (ambele intrări)
Morți	0	0	0	
Răniți grav	0	0	0	
Răniți ușor	0	0	0	



Tamponări	10 tamponări Str.Revoluției, Str.Primăriei, intersecția Cloșca cu 6 Vânători, zona pasajului suprateran, str.Primăriei, str.Goldiș, str.Revoluției, str.6 Vânători cu Alba Iulia	3 tamponări Str.Primăriei, Str.Meșianu Str.Revoluției	3 tamponări Str.Horea, Zona pasajului, Str.Primăriei	
------------------	---	---	--	--

Sursa-Poliția Orașului Curtici

Managementul traficului la nivelul orașului Curtici poate fi realizat prin folosirea următoarelor instrumente:

- Semaforizarea intersecțiilor cu grad ridicat de accidente/tamponări: intersecția str.Revoluției cu Primăriei, intersecția Cloșca cu 6 Vânători, str.Meșianu, zona pasajului suprateran.
- Politica privind parcare – oferta de locuri de parcare, interzicerea/posibilitatea parcării în anumite zone.
- Măsuri privind siguranța rutieră – educație rutieră, măsuri corective, monitorizare etc.

Structuri de management existente la nivelul autorității locale.

Poliția Locală a orașului Curtici, este componentă importantă a securității urbane, manifestată de către autoritatea locală în vederea asigurării securității urbane, deci inclusiv securitatea privind mobilitatea urbană.

Organigrama serviciului "Poliția Locală" cuprinde:

- biroul ordine publică și disciplina în construcții;
- **compartimentul circulație pe drumurile publice** și evidența populației;
- compartimentul protecția mediului și activitate comercială .

În cadrul activităților desfășurate s-a considerat o prioritate încheierea de protocoale de colaborare cu diverse instituții de nivel local și județean, în acest sens Poliția Locală Curtici are încheiate protocoale de colaborare cu **Liceul Tehnologic Ion Creangă Curtici, Grădinița Veseliei Curtici, Centrul de zi pentru copii Curtici, Poliția Oraș Curtici, Poliția Transporturi, Serviciul de Poliție Rutieră Arad, Registrul Auto Român, Direcția Sanitar-Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor.**

Punerea în practică a protocolului de colaborare cu Liceul Tehnologic Ion Creangă, cu Centrul de zi pentru copii și cu Grădinița Veseliei se face prin desfășurarea săptămânală de către șeful Poliției Locale Curtici de activități teoretice și practice pentru cunoașterea legislației rutiere.

2.1.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate



În vederea identificării zonelor cu nivel ridicat de complexitate, autoritatea locală a orașului Curtici, s-a adresat principalilor actori locali, fiind transmisă în acest scop o invitație de participare la discuții care să determine generarea următoarelor infamații:

- Intensitatea traficului generat (Numărul de curse zilnice, cu tonajul aferent);
- Traseele cele mai uzitate (ex. Arad -Curtici, Curtici- Dorobanți, Arad- Macea și/sau Arad-Sântana, intern) ;
- Intervalele orare cele mai frecventate;
- Alte probleme, propuneri de îmbunătățire a condițiilor de trafic.

Principalii actori locali, invitați la dezbateri au fost operatorii economici cei mai importanți cu sediul în orașul Curtici, dar și instituțiile de învățământ și cultele religioase:

- SC Valvetek SRL
- Biserica Baptistă Curtici
- Parohia Ortodoxă “ Sfinții Apostoli Petru și Pavel”
- Biserica Romano-Catolică “ Sfânta Treime Curtici”
- Combinatul Agroindustrial Curtici
- SC Coindu România SRL
- Grădinița Veseliei Curtici
- SC Lagermax Autotransport România SRL
- Liceul Tehnologic Ion Creangă
- SC Termostampî Rom SRL
- SC Trade Trans Terminal SRL

Conform răspunsurilor transmise și colectate, se pot identifica următoarele zone cu nivel ridicat de complexitate :

- **Zona lăcașelor de cult, semnaleză:**
 - Lipsa parcărilor amenajate atât pentru cei care vin la slujbe, cât și pentru cei care vin în parcul pentru copii (Biserica Baptistă Curtici)
 - Traficul autovehiculelor grele (TIR și utilaje agricole) provoacă un deranjament fonic destul de semnificativ
- **Zona instituțiilor de învățământ, semnaleză:**
 - Traficul intens orele 8-9, 12-13, respectiv 16-17
 - Reamenajare parcuri, cu spații destinate personalului unităților de învățământ



- Accesul la viitoarea creșă care va deveni funcțională în cursul anului 2022, să se facă doar pietonal din parcare de lângă grădiniță, accesul auto să fie restricționat
- **Operatorii economici, care își desfășoară activitatea în Zona Liberă Curtici-Arad, semnalează:**
 - Intervalele orare cel mai tranzitate pentru livrări și recepții de marfuri (import, export, curieri) sunt între 11-15 și între 19-22.
 - Săptămânal se organizează curse, astfel:
 - curse săptămânale pe ruta VAMA NADLAC – ZONA LIBERĂ CURTICI (camioane TIR)
 - curse săptămânale pe ruta VAMA VARSAND – ZONA LIBERĂ CURTICI (camioane TIR)
 - curse săptămânale pe ruta ARAD – ZONA LIBERĂ CURTICI (masini sub și peste 1.5 tone)
 - curse săptămânale pe ruta NADLAC – ZONA LIBERĂ CURTICI (masini sub și peste 1.5 tone)
 - curse zilnice pe ruta ARAD – ZONA LIBERĂ (autoturismul proprietatea companiei)
 - transportul muncitorilor, zilnic (luni-vineri, ocazional sambata) se organizează prin curse pe urmatoarele rute și în urmatoarele intervale orare (pe fiecare rută câte un microbuz de 19 locuri):

05,25 – 6,30 SÂNMARTIN – ZONA LIBERĂ
MACEA – ZONA LIBERĂ
IRATOSU – ZONA LIBERĂ

13,50 – 15,00 SÂNMARTIN – ZONA LIBERĂ
MACEA – ZONA LIBERĂ
IRATOSU – ZONA LIBERĂ

22,25 – 23,30 SÂNMARTIN – ZONA LIBERĂ
MACEA – ZONA LIBERĂ
IRATOSU – ZONA LIBERĂ

Personalul administrativ se deplasează cu autoturismele personale zilnic, intervalul orar cel mai tranzitat fiind 8,00 – 8,30 și 16,30 – 18,00.

În afara de traficul regulat, mai există trafic de mașini grele pentru transportul deșeurilor menajere (RETIM, 1 data pe săptămână, ARAD – ZONA LIBERĂ) și al deșeurilor rezultate din ambalaje și producție (INDECO, 1 transport pe săptămână, ZĂDĂRENI – ZONA LIBERĂ).

Operatorii economici semnalează probleme de degradare a drumului la porțiunea de sosea de la intrarea în Curtici și până la intrarea în Zona Liberă, **drumul județean 792C Curtici – Dorobanți**, starea actuală a carosabilului pune în pericol siguranța participanților la trafic și totodată contribuie la uzura accelerată și la defecțiunile care apar la mijloacele de transport.

În concluzie datelor colectate prin consultarea actorilor locali principali și nu numai, zonele cu nivel ridicat de complexitate, pot fi considerate cele cu trafic intens rutier:

- unitățile de învățământ,
- lăcașele de cult,
- zona industrială – Zona Liberă Curtici-Arad.

În cadrul U.A.T.-ului zonele de complexitate ridicată au legătură, în principal, cu **drumul județean 792C Curtici – Dorobanți**- intrarea către Zona Liberă- Curtici-Arad, **drumul județean DJ709B Curtici – Macea – Sânmartin – Grăniceri – Frontieră Ungaria.**, zona centrală a orașului care include instituțiile de învățământ, dar și supermarketul Penny SRL.



Având în vedere faptul că, marea parte a traficului de tranzit se regăsește pe **DJ709B Curtici – Macea – Sânmartin – Grăniceri – Frontieră Ungaria**, mobilitatea urbană în această zonă are un rol important, (corelat cu situația statistică a zonelor de risc transmisă de poliția orașului Curtici, de unde rezultă riscul pe intersecția str.Revoluției cu strada Primăriei, amplasate perpendicular cu DJ 792C) și pe **drumul județean 792C Curtici – Dorobanți- intrarea către Zona Liberă- Curtici-Arad**, acestea necesită îmbunătățiri permanente pentru reducerea efectelor negative (degradarea fizică a asfaltului, poluare fonică și a aerului, aglomerație etc.).

În acest sens, alături de reabilitarea fizică a infrastructurii, de modernizarea elementelor tehnice și de optimizarea sistemului de circulație, intervențiile în domeniul mobilității trebuie să vizeze extinderea și accentuarea componentei pietonale și cicliste și a celei de amenajare parcări.



3.MODELUL DE TRANSPORT



Sursa: Google maps

Conform Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Secțiunea a -4-a –Planul de Mobilitate urbană-, art.16-Conținutul cadru al PMU-, pct.3, “Modelul de transport” propus este obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și I, **orașul Curtici fiind clasificat ca oraș de rangul III.**

Cu toate acestea, pentru o viziune coerentă asupra identificării necesităților orașului Curtici, în materia mobilității urbane, s-a procedat la elaborarea unui model de transport propus, care să fie un instrument de analiză pentru condițiile actuale ale mijloacelor de mobilitate, identificarea punctelor vulnerabile și investigarea situațiilor strategice care vor determina potențialul mobilității urbane și stabilirea viitoarelor priorități.

Modelul de transport abordat, propune să dezvolte următoarele aspecte propuse de lege:

- prezentarea generală și definirea domeniului,
- colectarea de date prin realizarea recensământului de trafic,
- dezvoltarea rețelei de transport,
- calibrarea și validarea datelor,



-prognoze.

3.1 Prezentare generală și definirea domeniului

Modelul de transport este unul simplu, ce acoperă următoarele moduri:

1. Călători:

- șosea: 10 grupe de vehicule;
- transportul public, care include autobuzul (în varianta cu proiect) și transportul C.F.;
- moduri nemotorizate, care includ mersul cu bicicleta și mersul pe jos (în varianta cu proiect).

2. Marfă: pe cale rutieră (datele fiind obținute din datele colectate: ancheta OD și recensământ).

Rețeaua majoră de circulație a fost definită printr-un graf. Rețeaua modelului de transport a fost construită cu ajutorul unui sistem informațional geografic, respectiv QGIS, în format tipshapefile. Tabela de atribute a rețelei a fost apoi completată cu diferite caracteristici specifice de trafic, care nu au fost utilizabile direct ci au necesitat o procesare substanțială în prealabil. Astfel, datele de trafic au fost exprimate în matrice centralizatoare pe intersecții, străzi (secțiuni prin brațele intersecției), sensuri de mers și sferturi de oră succesive. Baza de date dezvoltată în acest proces permite identificarea intensității orare pe străzile din rețeaua principală (semnificativă) de circulație.

Mai mult, baza de date fiind creată în mediul Excel, prezintă filtre active ce permit identificarea orei de vârf, a intensității maxime orare a străzilor și componența pe categorii de vehicule a traficului de pe acestea.

Se menționează că, baza de date este de tip interactiv și permite o actualizare continuă în ideea că se va dori menținerea acesteia ca un suport managerial pentru acțiunile viitoare din arealul urban al orașului.

În cadrul proiectului au fost importate mai multe straturi, din surse de date diferite (OSM, Geoportal ANCPI, Google, Geofabrik), inclusiv fișiere obținute de la autoritatea locală și astfel au putut fi prezentate și analizate comparativ o serie de aspecte prezentate mai jos.

După finalizarea elaborării rețelei incluse în model, segmentele acesteia au fost verificate pentru a ne asigura că modelul reflectă condițiile din teren. De asemenea, specialiștii din echipa noastră au determinat capacitățile de trafic pe tronsoane și în intersecții, împreună cu reprezentanții autorității locale care aveau cunoștințe mai exacte pentru validarea modelului. În acest sens a fost utilizat un soft suplimentar pentru dezvoltarea, mai precis validarea modelului și anume Arcady.

3.2 Colectarea de date

Metoda de colectare de date:

- recensământul de circulație în intersecțiile principale și la intrările/ieșirile în/din localitate

Culegerea datelor de trafic a fost realizată prin recensăminte de circulație și anchete origine-destinație pe rețeaua rutieră semnificativă și în punctele de penetrație în oraș, pentru perioada 2.12-8.12.2021.

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



Pentru a se cunoaște caracteristicile curenților de circulație care vor utiliza rețeaua viitoare și pentru a determina cu precizie necesitățile de dezvoltare a rețelei într-o zonă de trafic dată, este indispensabil să se cunoască următoarele informații:

- curenții de trafic actuali;
- date privind dezvoltarea socio-economică a teritoriului;
- scopul deplasării;
- ruta de deplasare.

În acest sens a fost organizat și realizat de către beneficiar o anchetă de circulație conform chestionarele/interviurilor adresate comunității.

Plecând de la aceste elemente se vor putea trasa liniile de dorință (traseele ideale) pentru fluxurile de circulație viitoare, profilul ideal al traseelor viitoare, al legăturilor cu rețeaua existentă.

Măsurătorile au fost efectuate astfel încât să evidențieze caracteristicile traficului de vehicule și cuprind valorile de trafic exprimate pentru cele 10 grupe de vehicule fizice și care au fost transformate mai apoi în vehicule etalon, referitoare la traficul pe toate direcțiile sondate.

Pentru transformare s-au utilizat Coeficienții de echivalare în vehicule etalon (Vet) conform Stas SR 7348: Lucrări Drumuri Echivalarea Vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație.

Nr. Crt.	Categoria sau tipul de vehicule fizice	Coeficientul de echivalare în vehicule etalon (Vet)	
1	Biciclete, motorete, scutere, motocicletă	0,5	
2	Autoturism cu sau fără remorcă	1,0	
3	Microbuze, autofurgonete, autocamionete	1,2	



4	Autocamioane și derivate, autobuze	3,5	
5	Autovehicule articulate și remorhere cu trailer	4,0	
6	Tractoare și vehicule speciale (agricole, utilajede constructii)	3,0	
7	Vehicul agabaritic	8	
8	Remorcă la autocamioane și la tractoare	1,5	
9	Tramvaie motor, troleibuze	4,5	
10	Remorcă tractată sau articulată la vehicule de transport în comun	2,0	

Traficul fizic înregistrat în posturile de recenzie s-a exprimat pe categorii, iar traficul greu prin ponderea față de numărul total de vehicule fizice.

Traficul exprimat în vehicule etalon – autoturisme – se utilizează pentru calculele decapacitate.



Ora	Total auto	Autoturisme (sub 6m)	Utilitare (6-10m)	Camionete (10-14m)	Camioane/ autobuze (peste 14m)
02.12.2021					
1	21	18	1	2	0
2	9	5	1	2	1
3	2	0	1	0	1
4	12	6	3	1	2
5	4	3	1	0	0
6	24	11	5	3	5
7	86	46	22	13	5
8	107	73	18	5	11
9	156	105	36	6	9
10	147	91	39	8	9
11	150	90	41	7	12
12	185	118	42	8	17
13	181	113	48	7	13
14	155	103	31	7	14
15	244	154	61	12	17
16	232	151	54	7	20
17	217	162	39	8	8
18	241	181	44	3	13
19	171	119	38	6	8
20	118	96	16	0	6
21	96	74	19	1	2
22	72	50	14	1	7
23	43	32	8	0	3
24	98	58	20	14	6
03.12.2021					
1	21	18	1	2	0



2	9	5	1	2	1
3	2	0	1	0	1
4	12	6	3	1	2
5	4	3	1	0	0
6	24	11	5	3	5
7	86	46	22	13	5
8	107	73	18	5	11
9	156	105	36	6	9
10	147	91	39	8	9
11	150	90	41	7	12
12	185	118	42	8	17
13	181	113	48	7	13
14	155	103	31	7	14
15	244	154	61	12	17
16	232	151	54	7	20
17	217	162	39	8	8
18	241	181	44	3	13
19	171	119	38	6	8
20	118	96	16	0	6
21	96	74	19	1	2
22	72	50	14	1	7
23	43	32	8	0	3
24	98	58	20	14	6
04.12.2021					
1	13	6	3	1	3
2	10	7	1	0	2
3	14	9	2	1	2
4	12	7	3	0	2
5	9	5	2	0	2



6	58	17	17	9	15
7	94	59	21	8	6
8	105	73	22	4	6
9	153	99	36	6	12
10	130	90	31	2	7
11	141	90	36	5	10
12	180	117	45	5	13
13	178	112	40	10	16
14	150	104	33	8	5
15	261	163	72	13	13
16	241	145	69	13	14
17	269	189	58	6	16
18	248	189	46	8	5
19	193	146	33	4	10
20	124	93	26	2	3
21	90	67	22	0	1
22	64	43	13	3	5
23	42	27	9	1	5
24	94	56	19	8	11
05.12.2021					
1	14	7	3	0	4
2	8	5	1	0	2
3	12	8	3	0	1
4	11	3	6	0	2
5	15	4	7	0	4
6	36	22	8	3	3
7	96	55	26	4	11
8	118	84	22	6	6
9	151	98	35	9	9



10	133	80	39	4	10
11	156	107	38	2	9
12	182	126	42	6	8
13	201	121	53	9	18
14	148	108	32	2	6
15	228	141	57	15	15
16	241	155	56	13	17
17	244	181	41	11	11
18	270	192	65	6	7
19	197	146	44	3	4
20	162	115	35	5	7
21	106	72	28	5	1
22	75	59	9	3	4
23	53	34	17	0	2
24	111	56	31	15	9
06.12.2021					
1	20	15	2	1	2
2	10	6	3	0	1
3	9	4	2	1	2
4	7	0	5	0	2
5	11	6	2	1	2
6	32	14	12	2	4
7	107	36	31	15	25
8	101	57	23	9	12
9	135	96	28	2	9
10	118	66	39	3	10
11	151	95	35	8	13
12	165	118	35	6	6
13	182	128	35	7	12



14	226	155	51	10	10
15	268	165	69	11	23
16	273	174	61	18	20
17	255	168	64	10	13
18	252	170	65	7	10
19	188	128	47	7	6
20	128	102	22	1	3
21	123	90	27	2	4
22	58	36	20	1	1
23	51	41	6	1	3
24	123	76	35	7	5
07.12.2021					
1	23	16	6	1	0
2	17	11	4	0	2
3	12	8	1	1	2
4	12	5	4	1	2
5	20	10	6	0	4
6	37	24	9	2	2
7	75	48	17	8	2
8	81	56	17	4	4
9	116	91	20	2	3
10	109	71	34	3	1
11	156	106	36	5	9
12	141	103	29	6	3
13	148	115	29	1	3
14	155	111	37	1	6
15	181	121	45	9	6
16	146	107	31	7	1
17	153	114	32	5	2



18	95	68	23	1	3
19	87	68	16	3	0
20	67	52	14	1	0
21	78	55	23	0	0
22	56	48	7	1	0
23	48	41	7	0	0
24	60	47	8	3	2
08.12.2021					
1	33	27	6	0	0
2	22	17	5	0	0
3	17	12	5	0	0
4	18	9	8	1	0
5	11	8	3	0	0
6	17	9	7	0	1
7	27	18	8	1	0
8	34	24	8	0	2
9	49	41	8	0	0
10	66	52	13	1	0
11	74	58	16	0	0
12	84	69	14	1	0
13	102	76	25	1	0
14	131	105	25	1	0
15	126	91	27	4	4
16	134	107	23	3	1
17	126	94	26	3	3
18	141	114	24	1	2
19	105	86	19	0	0
20	116	94	20	1	1
21	97	74	20	1	2



22	72	47	24	0	1
23	45	34	10	0	1
24	38	21	13	2	2
TOTAL	18134	12339	4092	696	1007
MZA	2591	1763	585	99	144

Nr. Post	Nr. Drum DJ	Poz km post	Biciclete, Motoci-clete, scutere	Autoturism,	AMicrobuze 8+1 Autocamio-nete <=3,5t	Autoca-mioane și derivate cu două osii	Autoca-mioane și derivate cu 3-4 osii	Autovehi-cule articulate, remorhere cu trailer	Autobuze și autocare	Tractoare cu/far remorca vehicule speciale	Autocamioane cu 2,3 sau 4 axe cu remorci	Total vehicule
1	709 B	15+5 00	14	1702	411	160	193	338	29	19	2	2868
2	709 B	18+5 00	56	362	37	24	36	12	10	85	28	650
3	792 C	67+0 00	24	760	230	74	50	83	11	12	13	1257
4	792 C	71+6 00	39	1756	388	141	70	296	49	26	23	2788
5	792 C	72+0 00	26	822	306	65	161	133	42	25	21	1601

Rezultatele pe zile ale recensământului de trafic realizat, se constituie în anexă la Planul de Mobilitate Urbană.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport. Acoperirea spațială

Modelul de transport s-a dezvoltat în cadrul unui areal de studiu cuprins între limitele administrative ale teritoriului UAT-ului orașului Curtici. Modelul de transport constituie o reprezentare computerizată a circulației (persoane, mărfuri, vehicule) în cadrul sistemului de transport. În realizarea modelului de transport s-a trasat graful rețelei semnificative, în care trama stradală majoră a fost exprimată sub forma unui graf alcătuit din noduri și bare.

Pentru necesitățile de modelare au fost considerate inițial 4 puncte de penetrație, corespunzătoare principalelor artere de penetrație (DJ709C și DJ792C-intrare și ieșire din Curtici) care au constituit și secțiuni de anchetă de trafic:



Legăturile dintre aceste intersecții (noduri) constituie rețeaua majoră de circulație și totodată suportul de la care s-a plecat în modelare. Tot în vederea modelării matematice a traficului, teritoriul orașului a fost împărțit în zone de trafic.

Zonele de trafic au fost delimitate în funcție de configurația rețelei stradale, de diversele constrângeri naturale sau artificiale, precum și de țesutul urban și funcționalitatea mediului construit, rezultând un număr de trei zone principale la nivelul întregului UAT, formate din cele trei localități componente și șase zone interioare secundare aferente orașului Curtici. În total, modelul cumulează 8 zone de trafic.

Valorile de trafic de pe arterele de penetratie, rezultate din ancheta origine-destinație oferă informații privind traficul de tranzit, pendular, a traficului emis și a traficului ramaș în localitate, în două perioade semnificative a zilei, dimineața și după amiaza.

Total Deplasari Dimineata							
Origine Curtici		Destinatia Curtici		Origine diferita de Curtici		Destinatia diferita de Curtici	
Cu Escala	Fara Escala	Cu Escala	Fara Escala	Cu Escala	Fara Escala	Cu Escala	Fara Escala
5%	4%	6%	3%	14%	27%	13%	28%

Total Deplasari Dupa-amiaza							
Origine Curtici		Destinatia Curtici		Origine diferita de Curtici		Destinatia diferita de Curtici	
Cu Escala	Fara Escala	Cu Escala	Fara Escala	Cu Escala	Fara Escala	Cu Escala	Fara Escala
9%	3%	9%	1%	15%	23%	15%	26%

Se observă că traficul emis de oraș (4% dimineața și 3% după amiaza) este redus în comparație cu traficul în tranzit. De asemenea, atractivitatea orașului rezultă și din faptul că o mare parte a utilizatorilor aflați în tranzit, aleg să facă escală în oraș (27% dimineața și 30% după amiaza).

În ceea ce privește scopul deplasărilor recensate acesta este unul foarte variat, în cele două perioade semnificative analizate.

Scopul calatoriei dimineata									
TURISTIC		AFACERI		NAVETA		LOCAL		ALTELE	
N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
36	12	71	23	33	11	15	5	155	50



Scopul calatoriei									
TURISTIC		AFACERI		NAVETA		LOCAL		ALTELE	
N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
28	9	112	37	25	8	41	14	57	19

Categoriile recenzate în ancheta OD, validează numărătorile de vehicule rezultate din recensământ, aducând un plus de informație privind numărul de călători și vehiculele străine înregistrate.

Interval orar	TIPUL VEHICULULUI									DETALII CALATORIE	
	Biciclete, motociclete	Autoturisme	Microbuze, autoturisme	Camioane cu 2 osii	Camioane cu 3 osii	Vehicule articulate	Autobuze	Tractoare și veh.	Remorci	Numar	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
8:00-9:00	0	94	14	2	0	0	0	0	0	198	
9:00-10:00	0	156	35	6	3	0	0	0	0	337	
Total	0	250	49	8	3	0	0	0	0	535	

Interval orar	TIPUL VEHICULULUI									DETALII CALATORIE	
	Biciclete,	Autoturism	Microbuze,	Camioane	Camioane	Vehicule	Autobuze	Tractoare și	Remorci	Numar calatori	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
15:00-16:00	20	149	57	22	36	7	3	5	2	524	
Total	20	149	57	22	36	7	3	5	2	524	

A fost determinat gradul de ocupare pentru autoturisme de 1,76 călători (inclusiv conducătorul auto) dimineața și 1,88 călători pe autoturism după amiaza.

Analizând categoriile de vehicule recenzate se observă că procentajul majoritar de vehicule utilizate sunt autoturismele.

Acoperirea temporară

Modelul de transport a fost realizat pentru ora de maximă solicitare. Ora de maximă solicitare din fiecare secțiune analizată, a fost determinată prin prelucrarea datelor din măsurătorile de trafic efectuate în cadrul activității de culegere a datelor, puse la dispoziție de beneficiar.

În definitivarea modelului de transport, s-a realizat o analiză asupra situației existente cu privire la tiparele

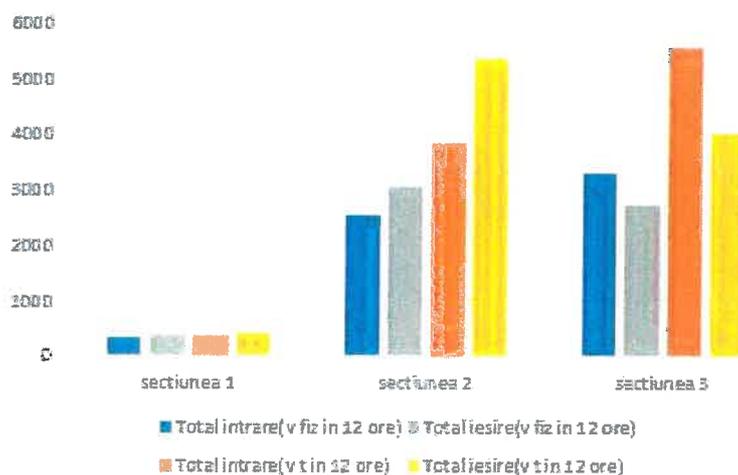


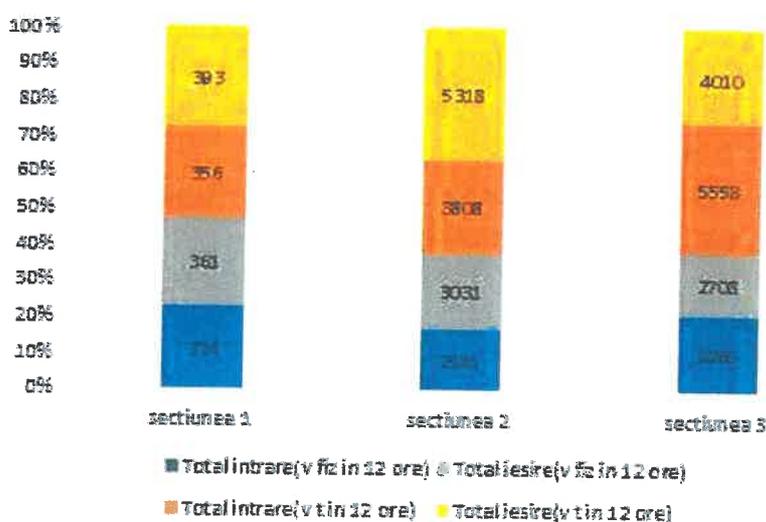
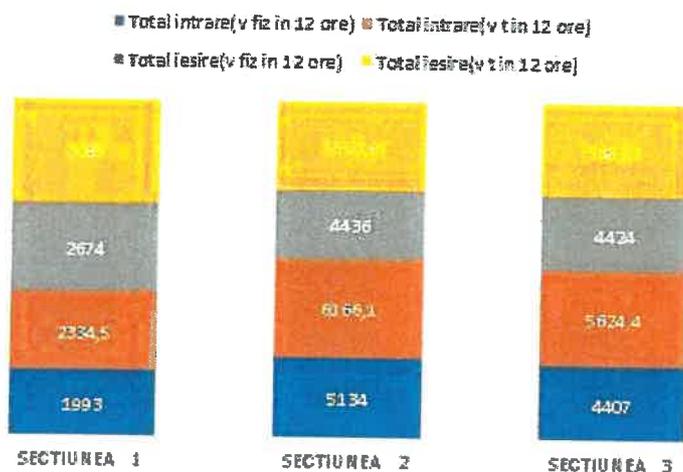
de călătorie care va fi utilizată la evaluarea proiectelor individuale propuse pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și nu numai, din Orașul Curtici.

3.4 Calibrarea și validarea datelor

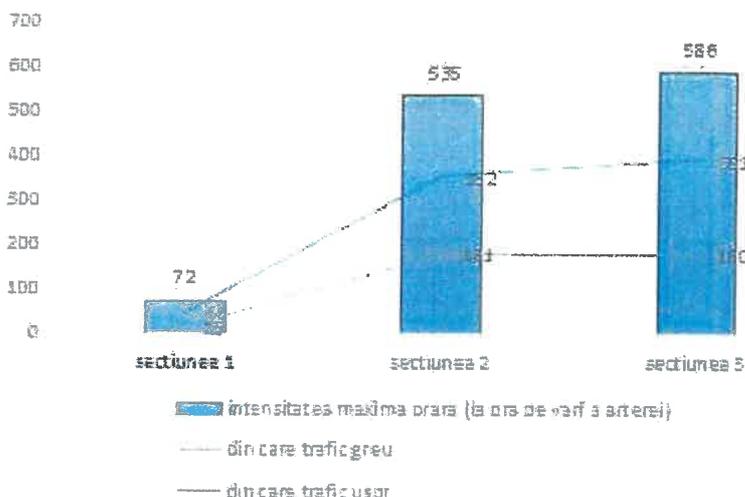
Ponderea autoturismelor, traficului greu și nemotorizat în trafic sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Monitorizarea traficului de pe strada Revoluției aflată pe traseul drumului de importanță județeană DJ 709B la ieșirea din orașul Curtici pe ruta – Macea – Sânmartin – Grăniceri – Frontieră Ungaria , și la intrarea în Curtici pe DJ792C-intersecțai cu pasajul suprateran și drumul spre intrarea în Zona Liberă și Dorobanți, relevă faptul că pe aceste drumuri circulă toate categoriile de participanți la trafic.





În aceste secțiuni, volumele fizice de vehicule înregistrate sunt în limite relativ normale pentru funcția și caracteristicile drumului, deplasarea se efectuează în condiții de viteză sporită în afara intervalelor de vârf, fapt ce reprezintă un semnal din punct de vedere al siguranței traficului.



S-a constatat că prezența în trafic a vehiculelor grele păstrează o pondere apropiată cu valorile înregistrate pe celelalte secțiuni de stradă aflate pe traseul de tranzit al traficului din oraș analizate, fiind similară și perioada în care ponderea traficului greu este mai mare. Ulterior dării în folosință a Centurii ocolitoare a orașului Curtici, o parte din traficul greu care tranzitează în acest moment localitatea, va fi preluat de această nouă arteră, percepută ca o centură de ocolire a orașului.

Despre utilitatea bicicletelor nu există date disponibile în Curtici. De aceea odată cu recensământul actual s-au colectat date și despre acest mod de transport. S-a putut constata că utilitatea bicicletelor poate fi dezvoltată dacă utilizarea lor este încurajată. Participația la trafic a bicicletelor și motocicletelor pe această arteră reprezintă un procent mediu de 2 % din totalul vehiculelor fizice contorizate, care variază în intervalele orare astfel:

Intervalorar	Biciclete, motorete, Scutere, Motociclete
7:00 - 8:00	7
8:00 - 9:00	2
9:00 - 10:00	2
10:00 - 11:00	9
11:00 - 12:00	11
12:00 - 13:00	15
13:00 - 14:00	7
14:00 - 15:00	5
15:00 - 16:00	5
16:00 - 17:00	12



17:00 - 18:00	14
18:00 - 19:00	12
Total 12 ore	101

Cea mai mare intensitate o regăsim în jurul amiezei și spre seară, ora de vârf fiind stabilită în intervalul 13,00 – 14,00.

La alcătuire și dimensionarea profilurilor transversale ale arterelor de circulație, respectivale trotuarelor și pistelor de cicliști, se respectă distanțele între fronturile construcțiilor conform prevederilor legale.

De asemenea, pentru siguranța deplasărilor este necesară realizarea unui sistem de monitorizare și supraveghere a traficului complex, racordat la centru de control existent și lucrări pentru dirijarea și siguranța circulației fluxurilor de pietoni și cicliști, în corelare cu lucrările de sistematizare verticală și de rețele tehnico-edilitare supra și subterane.

3.5 Prognoze

Odată cu dezvoltarea orașului este probabilă apariția mai multor puncte de interes (centre comerciale, noi zone industriale, zone rezidențiale, etc), care vor atrage/genera la rândul lor mai multe deplasări.

Lipsa pistelor dedicate pentru transportul nemotorizat va conduce la reducerea posibilității de deplasare și chiar blocarea acestora, din cauza lipsei de siguranță și vulnerabilități sporite a utilizatorilor acestor moduri durabile.

Lipsa investițiilor în infrastructura de transport în ansamblu, va conduce la scăderea accesibilității la nivel local și a conectivității la nivel național și internațional. De asemenea, pentru a crește economia locală, ar trebui promovate investițiile în infrastructura de transport pentru dezvoltarea mediului de afaceri.

Demografic, orașul are o variație crescătoare, prognozele dezvoltate în cadrul regiunii arată o creștere la nivelul populației de 2,8% până în 2033, conform INSSE, ceea ce conduce la o creștere anuală de 0,17%.

Din punct de vedere al creșterii economice, s-a considerat prognoza dezvoltată de CNP pe perioada 2025-2035, combinată cu datele istorice ale PIB-ului județean conform INSSE, ceea ce arată o creștere anuală a PIB de circa 1,6% până în 2030 și o creștere anuală de 1,2% până în 2035. Creșterea economică a PIB va conduce la o creștere direct proporțională a ratelor de mobilitate aferente deplasărilor la cumpărături și a celor recreaționale.

Pentru traficul de penetrație și cel de tranzit s-au considerat coeficienții de creștere estimați pe baza prognozelor date de MPGT (Master Plan General de Transport al României).

Astfel, factorii de creștere considerați sunt:

- Autoturism – 113% anual pentru perioada 2025-2035
- Vehicule de marfă – 110,4% anual pentru perioada 2025-2035

Din punct de vedere al rețelei de infrastructuri urbane, s-a considerat că pentru anii de prognoză

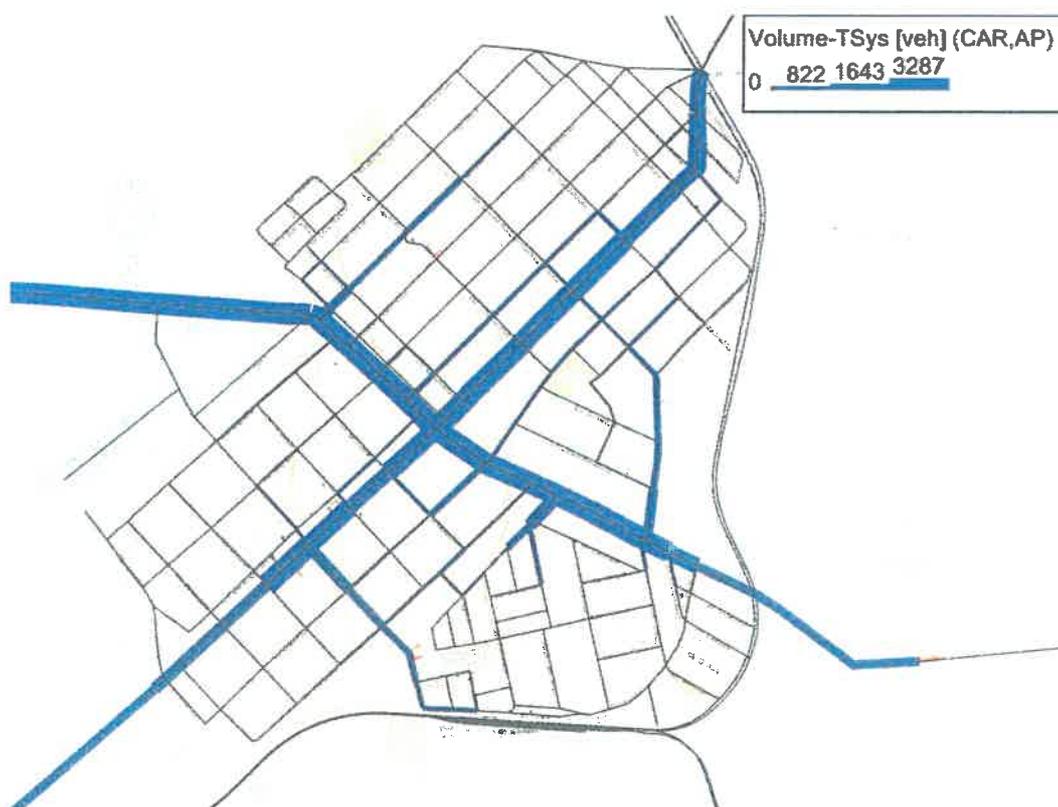


(2025- 2035), scenariile de referință (a face minimum), aceasta rămâne la dimensiunea și caracteristicile tehnice de la nivelul anului 2020.

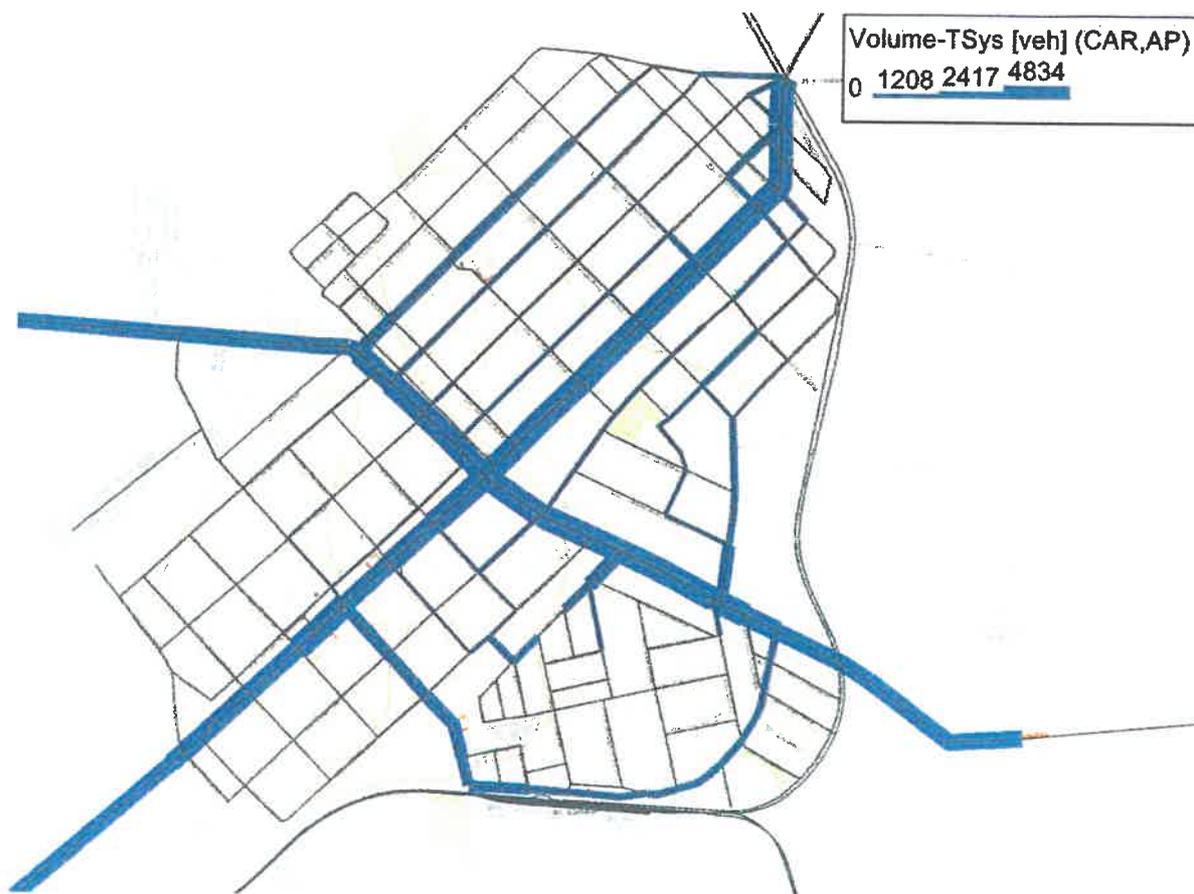
Pentru realizarea unor simulări pentru anii 2025-2035, au fost extrase date din modelul național de transport. Rețeaua modelată pentru scenariul de referință rămâne similară anului de bază.

Matricele origine-destinație pentru anii de prognoză pentru modurile urbane de deplasare vor fi calculate pe baza datelor socio-economice prognozate, în vreme ce matricile traficului de tranzit și pentru vehiculele de marfă vor fi derivate din matricele calibrate pentru anul de bază pe baza factorilor de creștere estimați pentru zonele de influență asupra orașului din model.

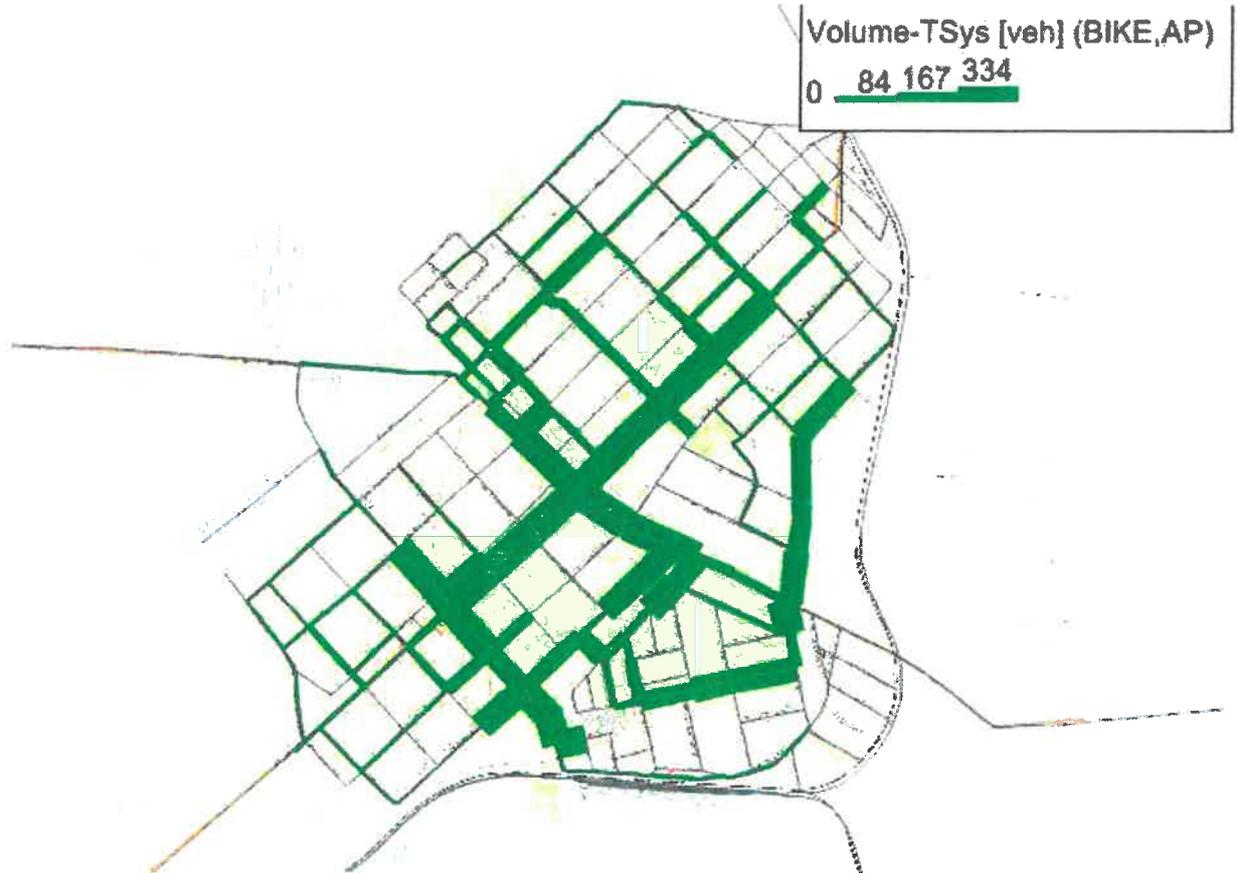
În figurile de mai jos sunt prezentate fluxurile de trafic prognozate pentru orizontul de timp structurat pe perioadele 2025-2035 pentru modurile de transport considerate.



Mărirea fluxurilor rutiere de trafic-prognoză 2030



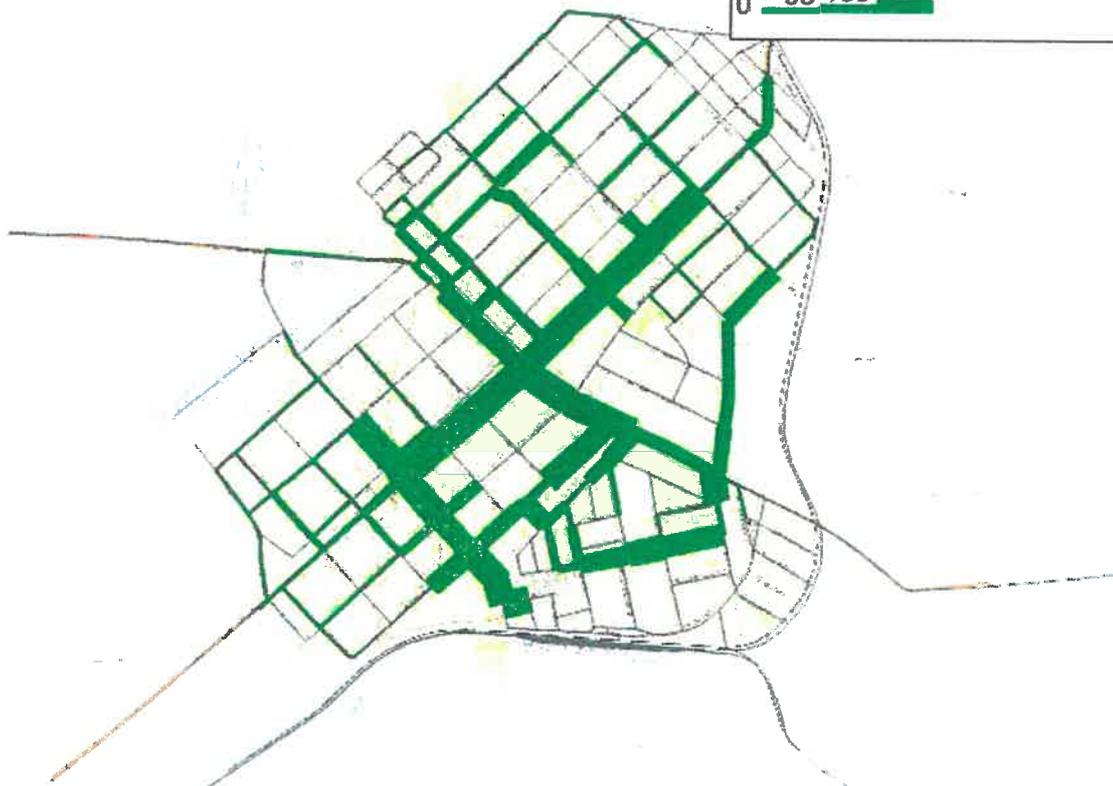
Mărirea fluxurilor rutiere de trafic-prognoză 2035



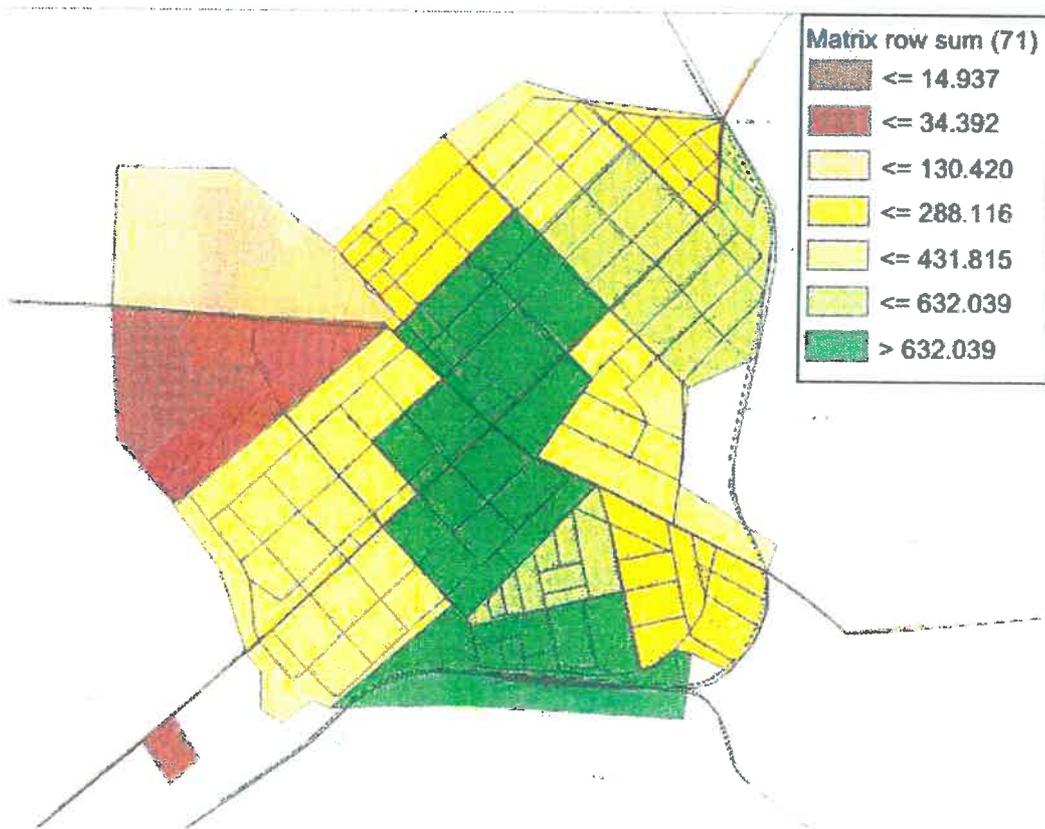
Mărirea fluxurilor de trafic pe bicicletă-prognoză 2030



Volume-TSys [veh] (BIKE,AP)
0 95 189 378



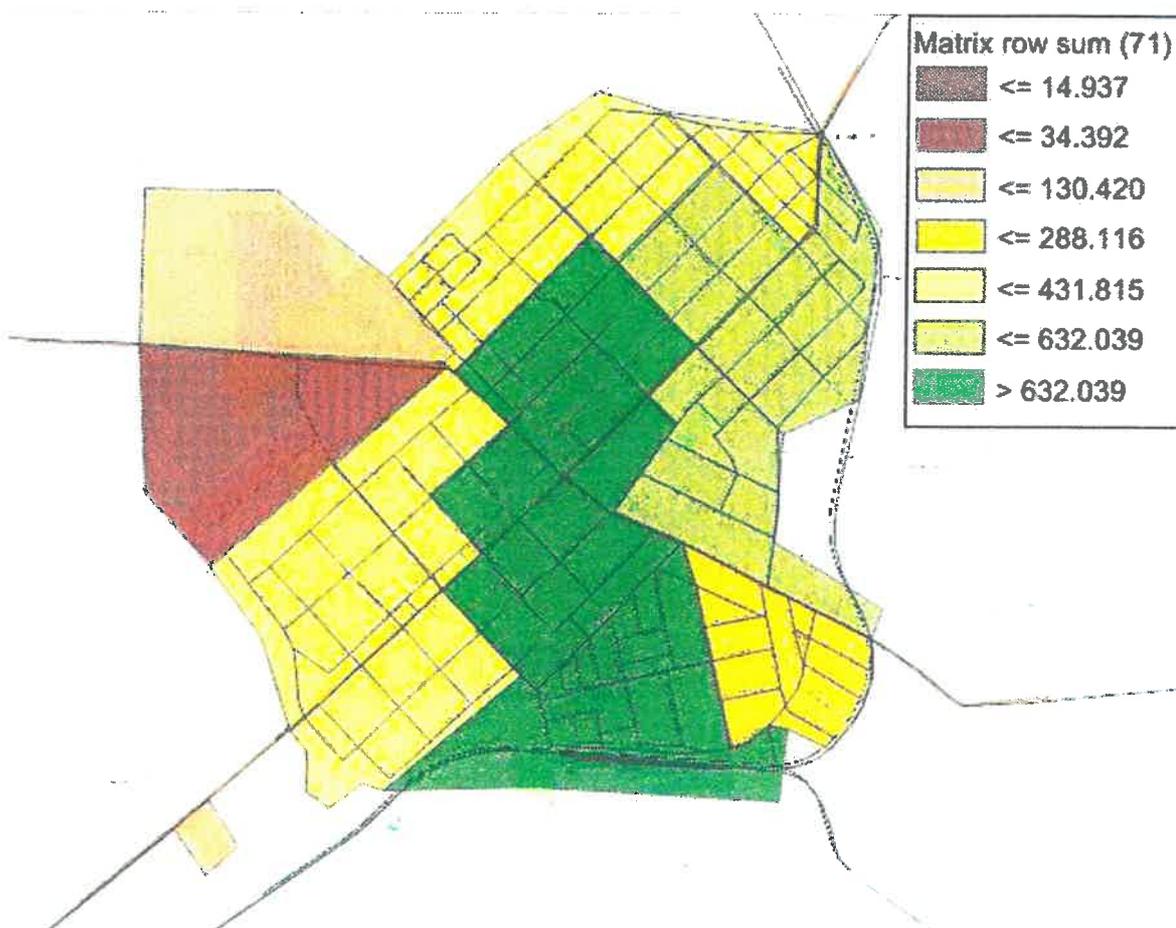
Mărirea fluxurilor de trafic pe bicicletă-prognoză 2035



Matrix row sum (71)	
Dark Red	≤ 14.937
Red	≤ 34.392
Light Yellow	≤ 130.420
Yellow	≤ 288.116
Light Green	≤ 431.815
Medium Green	≤ 632.039
Dark Green	> 632.039



Distribuția spațială a nevoii de mobilitate pietonale – prognoză 2030



Distribuția spațială a nevoii de mobilitate pietonale – prognoză 2035

3.6 Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Modelul de transport este un instrument “viu”, întrucât prin secvența de proceduri realizată poate simula comportamentul utilizatorilor odată cu modificarea structurii sau caracteristicilor rețelei. Având în vedere situația specifică orașului, în care scenariul de referință nu cuprinde proiecte sau măsuri, care să afecte cererea sau oferta de transport, se constată că scenariul de referință este similar scenariului a nu face nimic. Pentru a testa modelul de transport și pentru a arăta elasticitatea acestuia, se va considera simularea unei situații concrete, și anume implementarea a două mari proiecte de infrastructură rutieră, cuprinse și în documentul strategic al orașului Curtici privind Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, și anume :

1. Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, care face legătura dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B), având ca scop administrativ și comunitar decongestionarea traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.



2. Construirea legăturii dintre Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici), având ca scop devierea totală a traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare a aerului și fonică accentuată și timpî foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.

Se constată că propunerile vor avea un impact semnificativ asupra traficului rutier în oraș, conducând la reducerea semnificativă a pentru sectoarele de drum intraurban ce se intersectează cu DJ 709 B.

Realizarea unor noi variante de ocolire a orașului ar avea un impact favorabil, datorită avantajelor pe care le-ar aduce, și anume: descongestionarea traficului din oraș, reducerea degradării și a uzurii arterelor existente, reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului, realizarea legăturilor între rețelele de transport care atrag fluxuri de mărfuri și nu în ultimul rând eliminarea stresului cauzat de traficul aglomerat din localitate.

3. Construirea pistelor/ traseelor pentru bicicliști

Pistele/traseele pentru bicicliști construite prin acest proiect, trebuie să fie integrate într-o rețea urbană continuă, propusă a fi creată prin proiectul de configurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transport public de călători, care să ofere legături cu zonele de importanță locală ale orașului.

La data efectuării studiului am constatat o circulație mai intensă cu bicicleta în oraș, în special în zona centrală.

Ruta propusă pentru organizarea pistei de biciclete este prevăzută pe următorul traseu, care străbate longitudinal teritoriul orașului Curtici:

- ❖ **Str.1 Decembrie până la centura ocolitoare Nord, limita unității administrativ-teritoriale a comunei învecinate- Macea, pe o raza de acțiune de aproximativ 2 km.**

Concluzii privind analiza critică

Pentru o mai bună relaționare a localității sunt necesare degajarea circulației din interiorul orașului Curtici prin Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, construirea legăturii dintre Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici) și construirea traseelor pentru bicicliști, pe ruta str.1 Decembrie până la centura ocolitoare Nord, limita uat Macea, pe o raza de actiune de aproximativ 2 km.

Realizarea centurilor ocolitoare și a pistei de biciclete, oferă soluția tehnică pentru decongestionarea traficului pe DJ 709B și DJ 792C, orasul beneficiind de această soluție constructivă în privința traficului de tranzit, totodată contribuind la o mai buna relaționare a orașului cu teritoriul adiacent.

Avantajele acestu model de transport propus, sunt:

- Sporirea capacității de circulație prin mărirea fluenței traficului;
- Decongestionarea traficului în municipiu;
- Confortul pentru participanții la trafic;
- Creșterea siguranței în trafic;
- Reducerea numărului de accidente;
- Îmbunătățirea protecției mediului prin reducerea noxelor și a poluării sonore.



4. Evaluarea impactului actual al mobilității

Transportul urban reprezintă o importantă sursă de emisii generate de transporturi.

Proiectarea unui oraș durabil este una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă factorii de decizie politică. Din fericire, mediul urban oferă numeroase alternative în materie de mobilitate. Trecerea la strategii mai nepoluante în domeniul energiei este facilitată de cerințele mai reduse în ceea ce privește tipurile de vehicule. Mediul urban prezintă cele mai mari provocări la adresa sustenabilității transporturilor. În condițiile menținerii situației actuale orașul va suferi cel mai mult de pe urma creșterii volumelor de trafic, a calității reduse a aerului și a expunerii la zgomot.

Gestionarea cererii de transport și planificarea rațională a utilizării terenurilor, în vederea încurajării deplasărilor pe distanțe scurte pot contribui, de asemenea, în mod semnificativ, la volume de trafic mai reduse.

Mersul pe jos și cu bicicleta, împreună cu transportul public, oferă adesea alternative mai bune, nu doar în ceea ce privește emisiile, ci și viteza acestor mijloace care ar putea înlocui cu ușurință numărul mare de deplasări care acoperă distanțe mai mici de 5 km.

Pe lângă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, ele pot asigura beneficii majore în ceea ce privește o stare mai bună a sănătății, un grad mai redus al poluării atmosferice și fonice, nevoi mai puține de spațiu rutier și un nivel mai scăzut de utilizare a energiei.

Prin urmare, facilitarea mersului pe jos și a mersului cu bicicleta trebuie să devină o parte integrantă a mobilității urbane și a proiectelor de infrastructură.

Promovarea unor opțiuni modale mai bune va necesita o mai bună integrare a rețelelor modale:

- stațiile de autobuz,
- zonele de închiriere a autovehiculelor
- zonele de parcare, ar trebui să fie reunite din ce în ce mai mult și concepute ca platforme multimodale de conectare pentru pasageri, și mai mult, ar trebui să fie organizate în zone cu diferite funcțiuni urbane (comerciale, recreaționale) în apropierea centrelor de interes, concepute și organizate ca poli de schimb.

Îmbunătățirea opțiunilor modale va trebui, de asemenea, să fie ghidată de prețuri care reflectă toate costurile aferente transportului. Participanții la traficul rutier ar trebui să se obișnuiască cu plata pentru infrastructura pe care o folosesc și pentru externalitățile negative pe care le generează. Tarifele parcarilor în zona centrală ar trebui să fie mai mari decât tarifele pentru parcare în parcuri de la periferia orașului.

În ceea ce privește transportul de marfă, orașul va trebui să exploateze mai bine potențialul de optimizare a logisticii urbane. Acest lucru se poate realiza printr-o schimbare la nivelul planificării

și organizării sistemului de transport urban, dar și prin decizii asupra utilizării terenului, prin prisma amplasării centrelor logistice la periferia orașului. Interfața dintre transportul pe distanțe lungi și transportul „până la ultimul kilometru” ar putea fi organizată într-un mod mai eficient prin

consolidarea centrelor logistice multimodale de marfă situate la periferie, care ar putea fi legate de punctele de distribuție și de colectare din oraș.

Obiectivul este acela de a limita livrările individuale, care reprezintă partea cea mai „ineficientă” a călătoriei, la cel mai scurt traseu posibil.

Societățile ar trebui să își pună în comun încărcăturile pentru a reduce deplasările fără marfă sau pe cele ineficiente. Tehnologia informației ar putea sprijini astfel de practici printr-o mai bună planificare a mărfurilor și deplasărilor și o mai bună capacitate de localizare și urmărire.



Livrarea în zonele izolate “pe ultimul kilometru” (last mile delivery) ar putea fi realizată cu camioane mai mici și mai ecologice. Utilizarea de noi motoare și vectori de energie – energia electrică, hidrogenul și hibridii – vor face parte în mod necesar din strategia de reducere a intensității carbonului aferent logisticii urbane. Motoarele noi vor avea, de asemenea, avantajul funcționării silențioase, permițând deplasarea pe timp de noapte a unui segment mai important al transportului de mărfuri în zonele urbane, putându-se astfel stabili un program de aprovizionare nocturn în ferestre de timp. Acest lucru ar elimina parțial problema congestiei traficului rutier în timpul orelor de vârf de dimineață și de după-amiază.

Pentru a ilustra impactului asupra mobilității se prezintă în detaliu evaluarea obiectivelor strategice ale planului de mobilitate, prin prisma principalilor indicatori care oferă o imagine asupra aspectelor critice ale impactului actual al mobilității.

Principalii indicatori sunt:

- Indicatorii globali de performanță ai rețelei – durata totală de deplasare – h/zi și distanța totală de deplasare – km/zi
- Indicatori de mediu – cantitatea de emisii poluante și cantitatea de CO₂ emisă, ca indicator al gazelor cu efect de seră (efectele schimbărilor climatice)
- Indicator de accesibilitate – cererea totală zilnică de transport
- Indicatori de siguranță - numărul de accidente și costul social al acestora
- Indicatori de calitate a vieții – nivelul zgomotului.

4.1 Eficiență economică

Analizele de performanță globală a rețelei urbane se prezintă mai jos cei doi indicatori de performanță globală ai rețelei și anume:

- Durata globală zilnică de deplasare
- Distanța totală zilnică de deplasare.

Pe termen lung, durata petrecută în trafic de autoturisme se va tripla până în 2035.

Fără o planificarea urbană și o guvernare adecvată, la nivelul zonelor urbane funcționale, orașul se va extinde în mod necontrolat conducând la apariția zonelor izolate, greu accesibile la creșterea distanțelor de deplasare și, implicit, la dependența de autoturismele personale.

Distanțele parcurse de autoturisme vor avea o evoluție accentuată pe termen lung, acestea crescând cu circa 250%. Evoluția celor doi indicatori este prezentată în tabelul de mai jos.



Indicatori globali de performanță ai rețelei – 2022-2035

	Mod de transport	Unitate de măsura	2022	2030	2035
Durata totală a Deplasărilor	<u>Autoturisme</u>	h/zi	2293	<u>3646</u>	8292
Durata totală a Deplasărilor	<u>Vehicule de marfă</u>	h/zi	<u>136</u>	164	216
Durata totală a Deplasărilor	<u>Deplasări pietonale</u>	h/zi	3640	3822	<u>4162</u>
Durata totală a Deplasărilor	<u>Deplasări cu bicicleta</u>	h/zi	<u>474</u>	423	<u>491</u>
Durata globală de deplasare pentru traficul rutier		h/zi	2429	38111	8508
Distanța parcursă	<u>Autoturisme</u>	km/zi	60882	88003	149298
Distanța parcursă	<u>Vehicule de marfă</u>	km/zi	3627	4072	4588
Distanța parcursă	<u>Deplasări pietonale</u>	km/zi	14559	15286	16647
Distanța parcursă	<u>Deplasări cu bicicleta</u>	km/zi	8960	7751	8683

4.2 Impactul asupra mediului

Activitatea de transport joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a orașului, având în vedere că aceasta asigură accesul la locurile de muncă sau agrement, locuințe, bunuri și servicii etc.

Modurile de transport motorizate utilizate la nivelul rețelei urbane a orașului Curtici pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate au un impact major asupra factorilor de mediu prin:

- aglomerări de trafic și accidente – în cazul transporturilor rutiere;
- poluarea aerului, ca efect al emisiilor generate;
- poluarea fonică și vibrațiile – în marile intersecții, de-a lungul șoselelor tranzitate de traficul greu
- poluarea solului și a apei, prin dizolvarea emisiilor;
- ocuparea unor suprafețe de teren din intravilan pentru parcări;
- schimbarea peisajul eco-urban;
- generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulate, altele).

Efectele negative pe care domeniul transportului le are asupra mediului înconjurător și în principal asupra sănătății umane, se datorează în principal nocivității gazelor de eșapament care conțin NO_x, CO, SO₂, CO₂, compuși organici volatili, particule încărcate cu metale grele (plumb,



cadmiu, cupru, crom, nichel, seleniu, zinc), poluanți care, împreună cu pulberile antrenate de pe carosabil, pot provoca probleme respiratorii acute și cronice, precum și agravarea altor afecțiuni. Traficul greu este generator al unor niveluri ridicate de zgomot și vibrații, care determină condiții de apariție a stresului, cu implicații uneori majore asupra stării de sănătate.

Din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, există o gamă largă de factori care influențează creșterea emisiilor de CO₂ rezultate din transportul rutier, cum ar fi cererea și oferta de autoturisme, necesitățile de mobilitate individuală, disponibilitatea partajării autoturismului cu alte persoane, disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice alternative de transport în comun, precum și costurile asociate deținerii unui autoturism proprietate personală. În plus, la realizarea infrastructurii rutiere se folosesc mari cantități de materiale, multe fiind energointensive, iar impactul ecologic se manifestă atât datorită consumului de energie și resurse naturale, cât și zgomotelor produse, poluării aerului, apelor și solului.

Transportul auto elimină în atmosferă până la 50% din cantitatea de hidrocarburi din totalul emisiilor, fiind considerat principalul factor poluant cu substanțe organice al zonelor urbane.

Se estimează că la nivelul Uniunii Europene, circa 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră sunt cauzate de activitățile de transport, iar 84 % din acestea provenind din transportul rutier.

Astfel, pentru diminuarea impactului asupra mediului produs de domeniul transporturilor, se au în vedere următoarele măsuri:

- dezvoltarea și modernizarea mijloacelor și instalațiilor de transport în vederea îmbunătățirii calității serviciilor, siguranței circulației, securității, calității mediului și asigurarea interoperabilității sistemului de transport;
- întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel național și regional prin asigurarea legăturilor între orașe și creșterea gradului de accesibilitate a populației la transportul public, inclusiv în zonele cu densitate mică a populației și/sau nuclee dispersate;
- creșterea competitivității în sectorul transporturilor, liberalizarea pieței interne de transport;
- îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător, diminuarea impacturilor globale ale transporturilor (schimbările climatice) și reducerea degradării calității ambientale în mediul natural și urban.

Pornind de la datele de trafic extrase din modelul de transport se pot evalua efectele traficului.

Din perspectiva gazelor cu efect de seră, se constată că pe termen lung creșterile sunt de circa 61%, rezultând un impact semnificativ negativ asupra mediului și climei locale. Astfel, acest indicator CO₂e va fi folosit în analizele ulterioare pentru selectarea și prioritizarea proiectelor, ca indicator aferent obiectivului de mediu.

Segmentul de populație cea mai afectată de expunerea la monoxid de carbon o reprezintă: copiii, varstnicii, persoanele cu boli respiratorii și cardiovasculare, persoanele anemice, fumatorii.

Se observă că o creștere semnificativă este înregistrată în cazul monoxidului de carbon.

Acesta este cunoscut ca un gaz toxic care, chiar și la concentrații relativ scăzute, poate duce la:

- afectarea sistemului nervos central;
- scăderea pulsului inimii, micșorând astfel volumul de sange distribuit în organism;
- reducerea acuității vizuale și capacității fizice;



- oboseală acută;
- dificultăți respiratorii și dureri în piept persoanelor cu boli cardiovasculare;
- iritabilitate, migrene, respirație rapidă, lipsa de coordonare, greață, amețeală, confuzie, reduce capacitatea de concentrare.

Emisiile de oxizi de azot din transporturi cresc ușor de la an la an datorită numărului tot mai mare de autovehicule. Pe viitor va fi nevoie de implementarea unor politici de creștere a ponderii autovehiculelor cu surse alternative de energie.

Nivelul emisiilor de substanțe poluante evacuate în atmosferă se poate reduce semnificativ prin punerea în practică a unor politici și strategii de mediu cum ar fi:

- folosirea în proporție mai mare a surselor de energie regenerabile (eoliană, solară, hidro, geotermală, biomasă);
- înlocuirea combustibililor clasici cu combustibili alternativi (biodiesel, etanol);
- utilizarea unor instalații și echipamente cu eficiență energetică ridicată (consumuri reduse, randamente mari);
- realizarea unui program de împădurire și creare de spații verzi (absorbție de CO₂, reținerea pulberilor fine, eliberare de oxigen în atmosferă);
- realizarea de perdele forestiere de protecție cu rol de atenuare a zgomotului și rol depoluant.

Principalele probleme sunt legate de emisiile considerabile ale poluanților chimici generați de combustibilii fosili, aceste emisii fiind efectele:

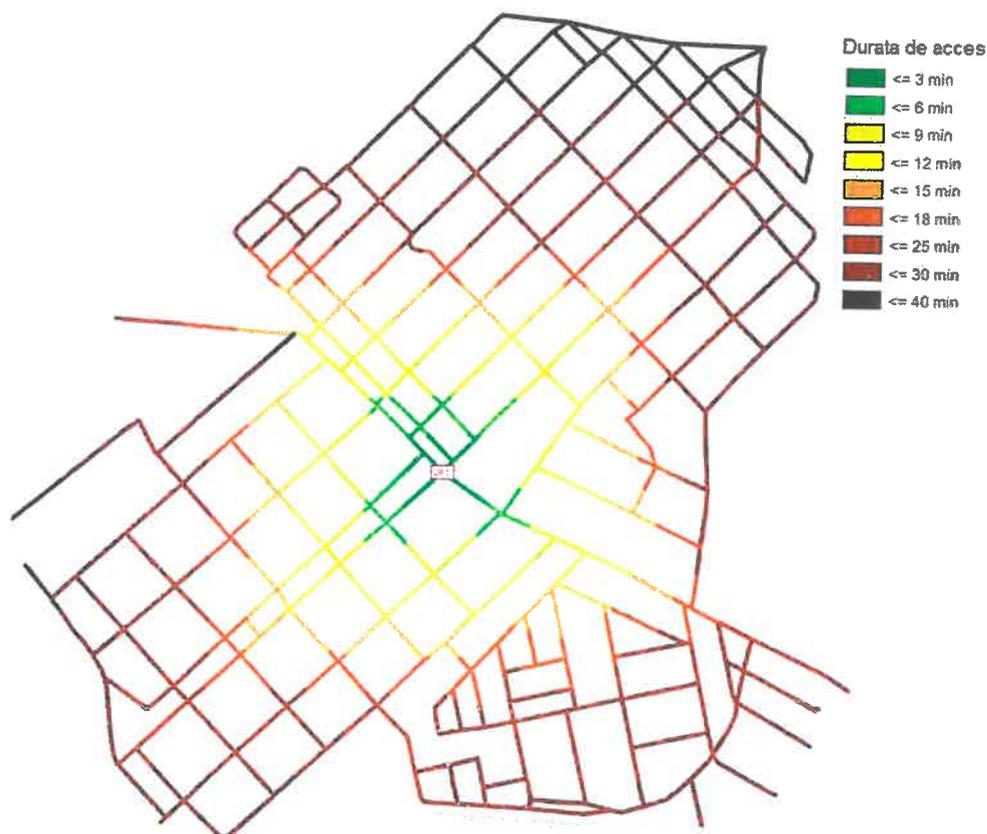
- parcului circulant de vehicule preponderent alcătuit din vehicule cu motoare cu combustie internă, care folosesc combustibili fosili convenționali,
- evoluția crescătoare a mărimii fluxurilor de trafic rutier.

Principalele arii care vor cunoaște o ameliorare semnificativă a efectelor poluante datorate traficului rutier, în urma implementării deverselor politici și proiecte, sunt zonele riverane principalelor artere intens circulate din oraș.

4.3 Accesibilitate

Din punct de vedere al spațiului și timpului, se va atașa izocrona care evidențiază accesibilitatea către centrul orașului în cazul deplasărilor pe jos.

Pentru deplasările pietonale s-a considerat o viteză medie de 4 km/h, iar în primă instanță se va atașa izocrona care evidențiază accesibilitatea în raport cu un punct situat în centrul orașului. Pentru izocrona din figura de mai jos se observă că zona centrală este accesibilă în sub-40-minute, din orice direcție-Accesibilitatea oferită de reeaua rutieră pentru mersul pe jos.



Din perspectiva problemelor de accesibilitate a rețelei urbane rutiere, acestea au fost identificate, detaliate și tratate în capitolul dedicat rețelelor pietonale.

S-a constatat că rețeaua curentă prezintă zone cu accesibilitate redusă pentru persoanele cu probleme de mobilitate, dar și zone cu inaccesibilitate pentru toate categoriile de persoane.

Accesibilitatea este un indicator al modului de servire al cererii de transport, deoarece un sistem de transport accesibil permite atingerea oportunităților economice, și astfel satisfacerea nevoii de mobilitate. Astfel, indicatorul cheie al accesibilității folosit ulterior în selectarea și prioritizarea proiectelor este reprezentat de cererea de transport.

Principalele deficiențe și probleme din perspectiva accesibilității sunt:

- Deficiențe de conectivitate și de stare a rețelei rutiere interne orașului.

Lipsa unei conectivități adecvate între drumurile naționale/județene și zonele industriale și de dezvoltare generează concentrări de trafic pe arterele principale ale orașului

- Deficiențe de stare a rețelei rutiere interne orașului și mediu locuit nesatisfăcător.

- Vulnerabilitatea rețelei rutiere în zona industrială vest în raport cu zona urbană centrală.

4.4 Siguranța

Traficul de tranzit de pe DJ709B și DJ792C contribuie semnificativ la reducerea siguranței rutiere. Utilizatorii vulnerabili nu sunt protejați pe anumite tronsoane și artere, necesitând o îmbunătățire a amenajării trecerilor de pietoni și a trotuarelor.



Ocuparea inadecvată a spațiului comun de pe șosea și a trotuarelor de către autovehicule pune în pericol pietonii și cicliștii.

Astfel, amenajarea parcărilor în zona centrală și interzicerea parcării autovehiculelor pe anumite artere ar reduce riscurile pentru pietoni și cicliști.

În anumite situații, trotuarele sunt ocupate de autovehicule, trecerile pentru pietoni sunt slab semnalizate, piste pentru biciclete lipsesc, factori ce determină lipsa siguranței și, implicit, creșterea riscului de accidente. O influență importantă în acest sens este dată de creșterea populației și, implicit, a nevoilor de deplasare și transport ale acesteia, care atrage după sine și creșterea traficului.

La nivelul orașului Curtici, este încă insuficientă abordarea proactivă în domeniul siguranței rutiere, fiind necesară implementarea programelor complexe și proiectelor de siguranță rutieră.

4.5 Calitatea vieții

Acest obiectiv strategic privește contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, dominată de utilizarea automobilului.

Consecințele acestei situații sunt:

- alocare majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, activități exterioare, bicicliști, amenajări peisagistice, artă urbană;
- infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);
- degradarea peisajului urban;
- degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase;

Degradarea calității mediului urban este consecința creșterii ponderii automobilității, a indicelui de motorizare și a parcării autovehiculelor în spațiul public.

În ceea ce privește orașul Curtici, parcare pe trotuare afectează semnificativ calitatea vieții în marea majoritate a zonelor din oraș, fiind necesară rezolvarea problemei atât în zona centrală extinsă, cât și în zonele periferice.

O mare parte din traficul greu de tranzit și de trecere traversează orașul prin zona centrală, ceea ce reduce drastic adecvarea pentru trai și calitatea experienței pietonale urbane turistice și generale în centrul orașului.

Este necesară conceperea și realizarea unor coridoare pietonale – axe care leagă principalele zone ale orașului prin zone lipsite de trafic intens, liniștite, plăcute și sigure pentru pietoni.

Lipsa unei rețele de trasee de calitate pentru cicliști reduce atractivitatea transportului cu bicicleta. Realizarea unei rețele adecvate de ciclism și prioritizarea cicliștilor în fața traficului motorizat este singura soluție pentru creșterea semnificativă a cotei modale a mersului cu bicicleta.

5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

Dezvoltarea mobilității urbane este dependentă de consultarea comunității în ceea ce privește aplicarea unei decizii publice în acord cu voința populației care trăiește în orașul Curtici.



Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane a fost abordată prin chestionarea locuitorilor pe un eșanșon de minim 1% din totalul populației și a furnizat informații cu privire la:

- ✓ Principala modalitate de deplasare a locuitorilor
- ✓ Principalele impedimente de trafic
- ✓ Direcții de acțiune pentru promovarea și dezvoltarea Mobilității Durabile în orașul Curtici
- ✓ Viziunea de dezvoltare a populației pentru
- ✓ Proiecte care implică dezvoltarea mobilității urbane

Ancheta s-a pe tot parcursul elaborării Planului de mobilitate Urbană, prin publicarea/republicarea chestionarului pe site-ul primăriei orașului Curtici www.primariacurtici.ro, dar și prin interviuarea directă.

The screenshot shows the website of the Curtici Municipality. The main heading is "ORAȘUL CURTICI" with "judetul Arad" below it. The page features a navigation menu and a sidebar with links to various municipal services. The main content area displays a survey announcement titled "Chestionar adresat cetățenilor pentru identificarea nevoilor actuale privind mobilitatea, în vederea elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici, pentru perioada 2021-2030". The text explains the purpose of the survey, the legal basis (Law 350/2001), and provides contact information for the survey.

Colectarea datelor, a conținut răspunsurile la următoarele întrebări:

Chestionar de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici, pentru perioada 2021-2030

1. Care este grupa de vârstă la care vă încadrați?

- Sub 15 ani;
- Între 15 și 18 ani;
- Între 19 și 30 de ani;
- Între 31 și 45 de ani;
- Între 46 și 65 de ani;
- Peste 66 de ani.

2. În care dintre următoarele categorii vă încadrați?

- Angajat
- Șomer
- Elev/Student
- Pensionar
- Altele _____



3. Care este în prezent modalitatea dumneavoastră principală de deplasare?

- Autovehicul motorizat (autoturism, motocicletă/moped, etc);
- Bicicletă;
- Pietonal;
- Transportul în comun;
- Altele _____.

4. Care sunt cele mai frecvente motive de deplasare (frecvență zilnică)?

(Mai multe opțiuni)

- Serviciu;
- Cumpărături;
- Recreere;
- Mersul sau însoțirea copilului la școală;
- Vizite;
- Altele _____.

5. În funcție de răspunsul de la punctul 4, vă rugăm să menționați durata medie a deplasărilor zilnice.

- Între 5-10 minute;
- Între 10-20 minute;
- Între 20-40 minute;
- Peste 40 minute;
- Altă durată _____.

6. Care este numărul de deplasări în cadrul localității? (medie săptămânală)

_____;

7. Care este numărul de deplasări în afara localității? (medie săptămânală)

_____;

8. După părerea dumneavoastră, în domeniul mobilității, ce tipuri de infrastructură/facilități ar trebui create / modernizate / dezvoltate?

- Infrastructura rutieră;
- Infrastructura piste de bicicletă;
- Infrastructura pietonală;



- Infrastructura parcare auto;
- Infrastructura de transport în comun.

9. În cazul în care infrastructura și facilitățile ar permite, ce mod de deplasare ați prefera?

(O singură opțiune)

- Autovehiculul personal;
- Bicicleta;
- Pietonal;
- Transportul public;
- Altele _____.

10. Care considerați că sunt principalele probleme ale traficului în orasul Curtici?

(Mai multe opțiuni)

- Aglomerația din traficul auto;
- Lipsa pistelor pentru biciclete;
- Calitatea infrastructurii rutiere;
- Lipsa parcarilor;
- Marcarea necorespunzătoare a parcarilor sau parcare pe carosabil;
- Graficul de circulație al transportului public;
- Graficul de acoperire al transportului public;
- Semnalizarea rutieră statică și dinamică neadecvată sau insuficientă.

11. Cum apreciați traficul rutier în orașul Curtici?

(O singură opțiune)

- Foarte aglomerat;
- Aglomerat;
- Aglomerat în orele de vârf, neaglomerat în restul zilei;
- Neaglomerat;
- Nu știu.

12. În opinia dumneavoastră, care sunt cele mai importante direcții de acțiune pentru promovarea și dezvoltarea Mobilității Durabile în orașul Curtici ?

(vă rugăm bifați pe o scară de la 1 la 5, conform descrierii de mai jos)

Direcția de acțiune	1 – Nu este important	2- Foarte puțin important	3 – Puțin important	4 – Important	5 – Foarte important
Dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete (în localitate și în exteriorul localității)					



Amenajarea/modernizarea străzilor urbane					
Amenajarea aleilor și trotuarelor pentru facilitarea mersului pe jos					
Extinderea numărului de locuri de parcare în zonele aglomerate					
Îmbunătățirea condițiilor privind transportul în comun					

13. Aglomerarea traficului din zona centrală a orașului, în orele de vârf este cea mai importantă problemă a acestui oraș:

- DA
- NU

14. Zgomotul asociat traficului rutier este o problemă semnificativă a orașului:

- DA
- NU

15. Traficul greu este principala problemă de trafic a orașului Curtici:

- DA
- NU

16. Nominalizați pe scurt, cel puțin o idee de proiect care implică dezvoltarea mobilității urbane, care ar avea un impact major asupra modalității de deplasare la nivel de oraș:

În urma centralizării și prelucrării datelor au rezultat următoarele date:

- ✓ **Durata stabilită:** între 24 Noiembrie 2021 (prima publicare) și 25 Ianuarie 2022 (ultima publicare, respectiv data limită pentru completare).
- ✓ **Număr minim chestionare necesare conform prevederilor Legii 350/2001 :** "(...) eșantion minim 1% din numărul total al populației UAT sau a zonei periurbane/metropolitane care este subiectul



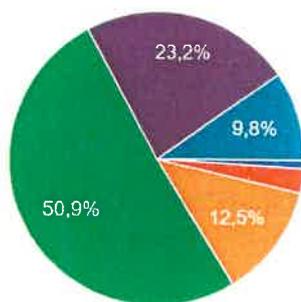
P.M.U”, prin urmare rezultă un număr de minim 87 chestionare (interviuri privind mobilitatea populației).

- ✓ **Număr de chestionare completate în durata stabilită:** 112 chestionare (interviuri privind mobilitatea populației).

Rezultatul interviurilor privind mobilitatea populației:

1. Care este grupa de vârstă la care vă încadrați?

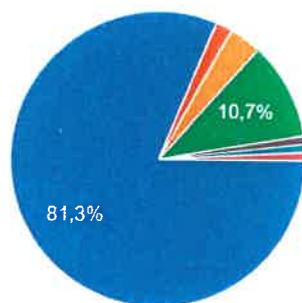
112 răspunsuri



- Sub 15 ani;
- Între 15 și 18 ani;
- Între 19 și 30 de ani;
- Între 31 și 45 de ani;
- Între 46 și 65 de ani;
- Peste 65 de ani.

2. În care dintre următoarele categorii vă încadrați?

112 răspunsuri

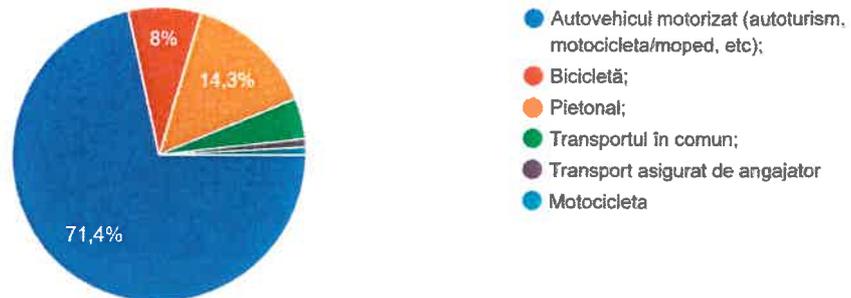


- Angajat
- Șomer
- Elev/Student
- Pensionar
- Administrator
- Casnic
- Casnica



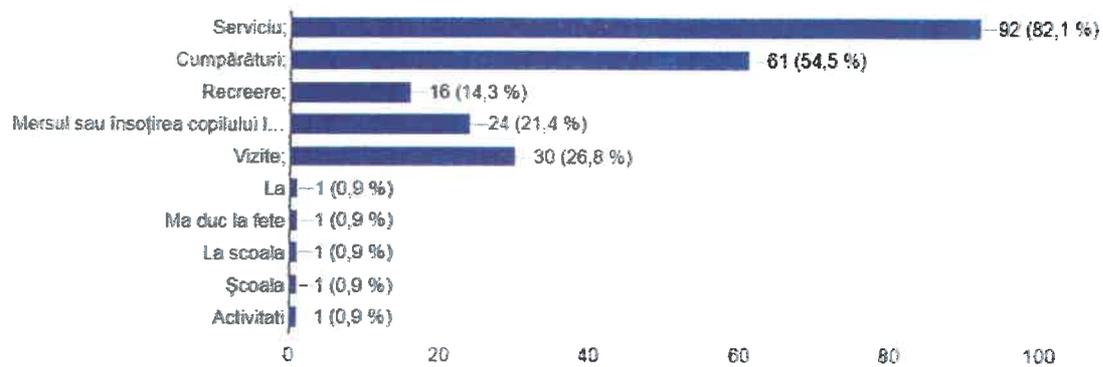
3. Care este în prezent modalitatea dumneavoastră principală de deplasare?

112 răspunsuri



4. Care sunt cele mai frecvente motive de deplasare? (Frecvența zilnică)

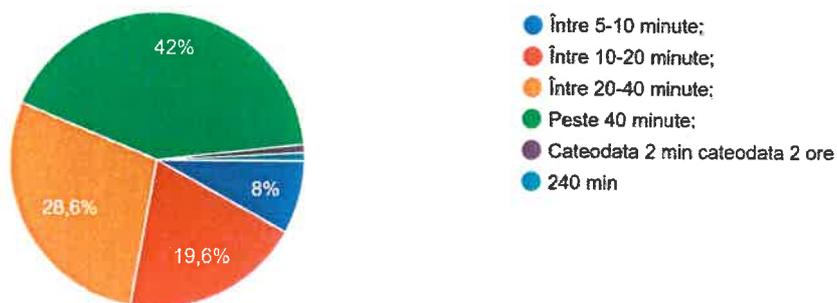
112 răspunsuri





5. În funcție de răspunsul de la punctul 4, vă rugăm să menționați durata medie a deplasărilor zilnice

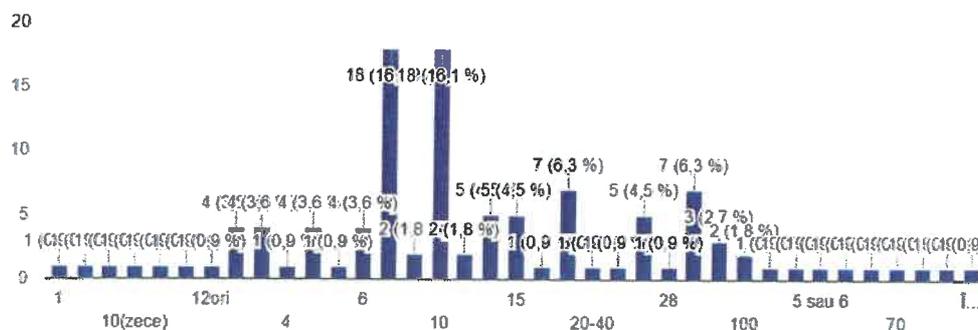
112 răspunsuri





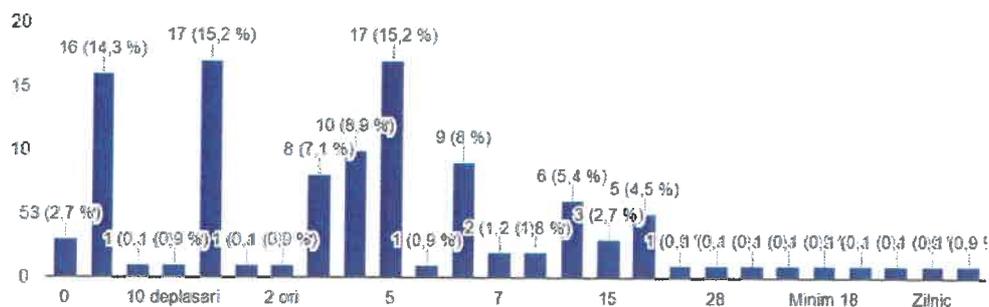
6. Care este numărul de deplasări în cadrul localității? (medie săptămânală)

112 răspunsuri



7. Care este numărul de deplasări în afara localității? (medie săptămânală)

112 răspunsuri

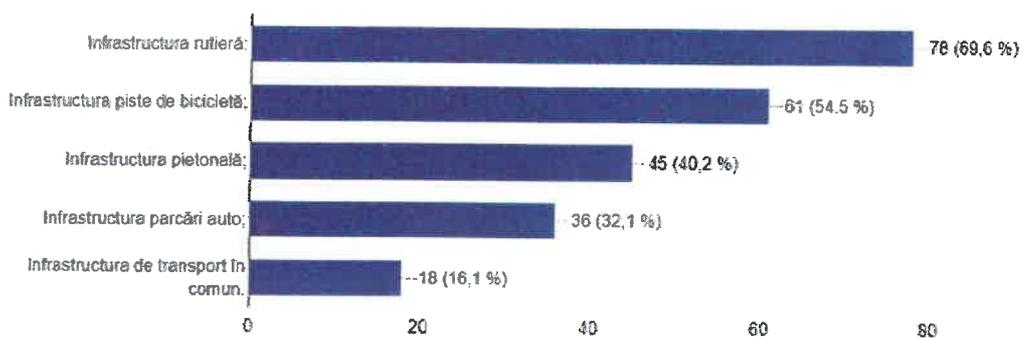




8. După părerea dumneavoastră, în domeniul mobilității, ce tipuri de infrastructură/facilități ar trebui create / modernizate / dezvoltate? Alegeți maxim 2 opțiuni)

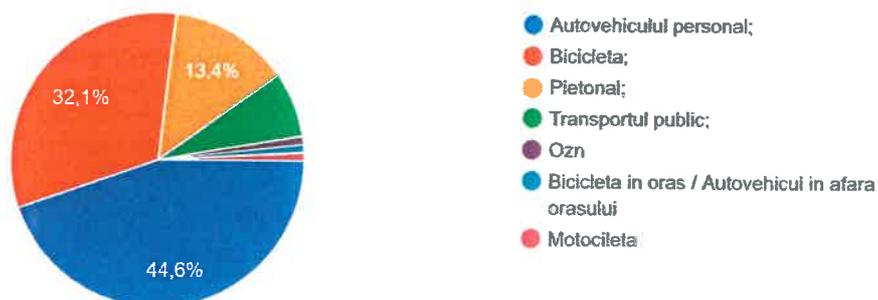


112 răspunsuri



9. În cazul în care infrastructura și facilitățile ar permite, ce mod de deplasare ați prefera?

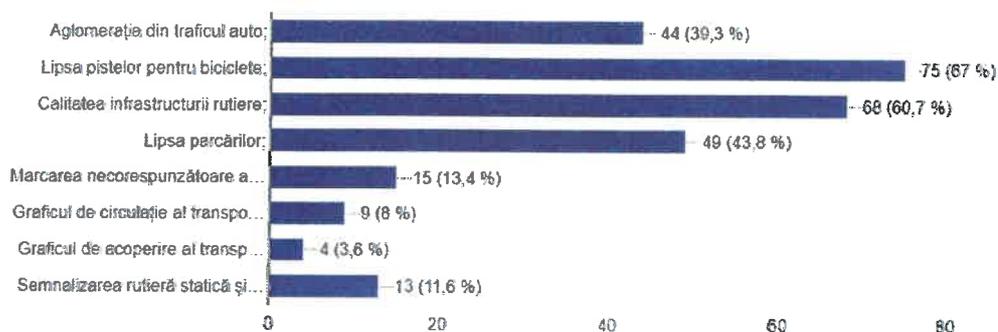
112 răspunsuri





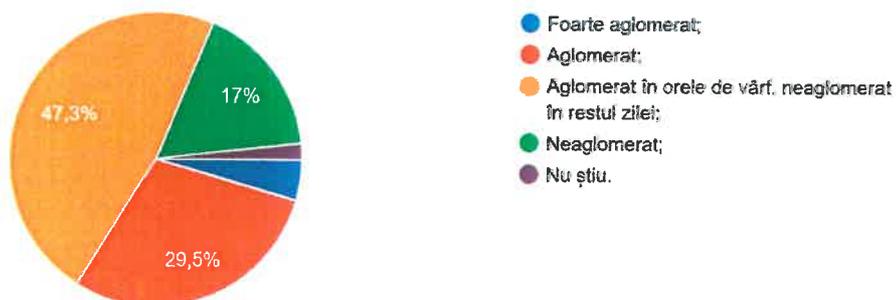
10. Care considerați că sunt principalele probleme ale traficului în orasul Curtici? (Vă rugăm să vă limitați la 3 opțiuni)

112 răspunsuri



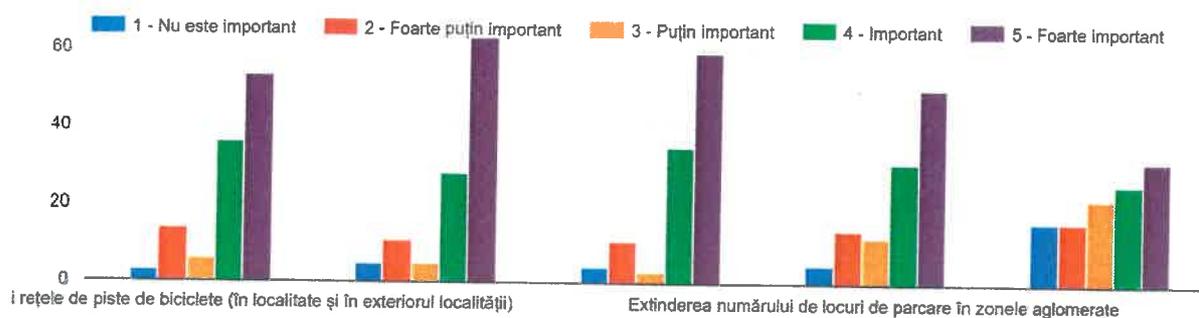
11. Cum apreciați traficul rutier în orașul Curtici?

112 răspunsuri



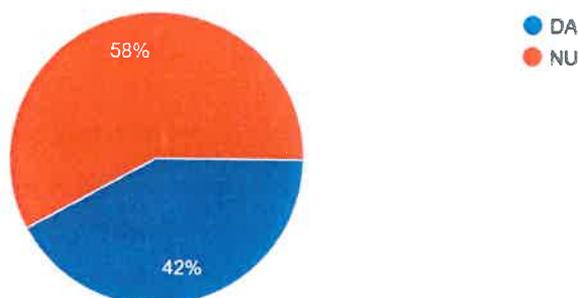


12. În opinia dumneavoastră, care sunt cele mai importante direcții de acțiune pentru promovarea și dezvoltarea Mobilității Durabile în orașul Curtici ? (vă rugăm bifați pe o scală de la 1 la 5, conform descrierii de mai jos)



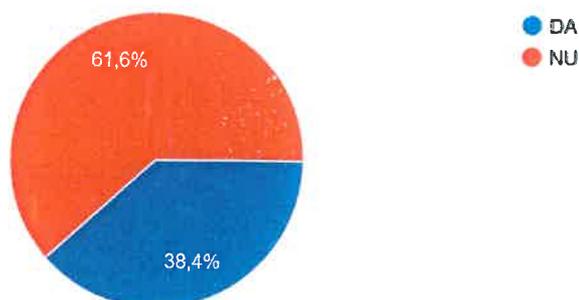
13. Aglomerarea traficului din zona centrală a orașului, în orele de vârf este cea mai importantă problemă a acestui oraș:

112 răspunsuri



14. Zgomotul asociat traficului rutier este o problemă semnificativă a orașului:

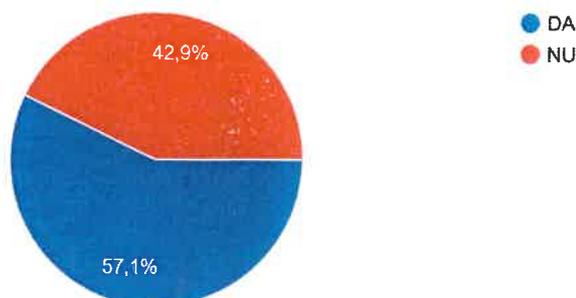
112 răspunsuri





15. Traficul greu este principala problemă de trafic a orașului Curtici:

112 răspunsuri



16. Nominalizați pe scurt, cel puțin o idee de proiect care implică dezvoltarea mobilității urbane, care ar avea un impact major asupra modalității de deplasare la nivel de oraș:

87 de răspunsuri

- Piste de biciclete
- Pista de biciclete
- Piste biciclete
- În primul rand trebuiesc asfaltate toate starazile orasului, chiar și cele adiacente mai puțin circulat gen Andrei Saguna. O pista de biciclete pentru strada Revolutiei pe o parte de la un capat la celalalt ar fi nemaipomenit. Ideal ar fi o continuare pana la vecinii Maceni. În acest fel ai putea merge linistit impreuna cu copilul la o plimbare cu bicicleta pana la gradina botanica. De un re-design al zonei centale a orasului nu mai vorbesc. În acest moment tot ce inseamna zona centala arata jalnic avand în vedere ca suntem oras. Numai daca ne uitam peste drum cu primaria, cand te dai jos din masina plin de noroi, JALNIC.
- Parcari în apropierea scolilor
- Pod peste calea ferata care sa permita accesul masinilor de mare tonaj la centura fara a intra prin oras.
- Un pasaj nou peste calea ferata
- Piste bicicleta
- Asfaltare tuturor soselelor, trotuare, piste biciclete
- Piste de biciclete
- în intersecțiile principale din oras și treceri de pieton de la scola sa se monteze sistem de semaforizare
- Crearea pistelor de biciclete atât în oras cat și înspre Macea.
- Trecere cu bariera la nivelul cai ferate
- Eliminarea traficului greu din oras
- Străzi complet asfaltate
- Modernizarea centrului orașului
- Asfaltarea restului de strazi din oras



- Amenajare parcare publica
- Sa faca bulevard
- Eliminarea traficului greu din oraș
- Strazi cu sens unic, piste biciclete, alei pietonale
- Amenajarea centrului Orașului Curtici
- Scoaterea traficului greu din centrul orașului
- demararea unui program pentru trotinete electrice în regim de închiriere
- Transportul în comun
- Modernizarea centrului
- Asfaltarea corecta a străzilor, piste de biciclete.
- Scoaterea traficului greu din centrul orasului
- Restrictii la căruțe, fara trafic greu în oras
- Diverse
- Construirea unui pasaj / viaduct inainte de Cartierul nou are o influenta semnificativa în fluidizarea traficului în tot orasul , asta face utila acea centura de SUD. În momentul actual Centura nu are nici un fel de utilitate.
- Beneficiile unui astfel de viaduct
- -Fluidizarea traficului în zona centrala
- -Diminuarea semnificativa a poluarii în zona centrala și cea extracentrala
- -Cresterea calitatii aerului + diminuarea semnificativa a zgomotului creat de autocamioane
- -Cresterea sigurantei pietonale în oras
- -Cresterea numarului de persoane interesate în achizitionarea unei case în Curtici
- -Diminuarea traficului în zona LAGERMAX, zona a carei infrastructura este dezolanta (calitatea drumului este absolut sub orice critica)
- Va urez succes și chiar as fi interesat sa vad daca aceste puncte s-au discutat sau se vor discuta vreodata!
- O zi reusita și un 2022 mai bun
- Sa nu mai circule tirurile prin centru
- Asfaltare străzi, piste de biciclete
- Parcare langa scoli/piata
- Pista biciclete Curtici - Macea
- Drumurile
- Cumpararea de trotinete electrice
- Extinderea numărului de locuri de parcare în zona centrală a orașului.
- Piste bicicleta
- Asfaltarea strazilor
- Modernizarea centrului
- Asfaltarea tuturor străzilor
- Refacerea infrastructurii



- Sa nu mai intre tirurile prin oras
- Largirea drumului rutier din centrul orasului
- Trotuare reabilitate din centrul orașului
- Largirea străzilor principale
- Semaforizarea intersecțiilor principale.
- Semafoare în centrul orasului
- Piste de biciclete, trotuare reamenajate
- Microbuze școlare pt tot orașul. Piste pt biciclete dar să fie între carosabil și trotuar (nu pe lângă carosabil).. Și poate să fie până la Macea iluminate și cu bănci gen Nădab - Criș.
- Pista bicicletă
- Pista bicicleta
- Crearea unor piste de biciclete crearea unei parcare în zona strandului termal marirea zonei de parcare în zona pietei
- Amplasarea unor semafoare în unele intersecții centrale
- Piste de biciclete .sensuri giratorii la intersecția
- Aglomerata parcări în zona centrala etc
- Mai multe parcare în apropierea scolilor care sa fie corect amenajate . Parcarea de la piata este total neinspirata cu acel sant în fata. Consider ca ar trebui montate niste separatoare pt a nu cadea oamenii în ele sau masinile...sunt mult prea adanci acele santuri. Traficul de mare tonaj ar fi ideal sa fie deviat astfel incat sa nu treaca pe langa scoala, pe centru! Acele "bumpere" nu i incetinesc cu nimic pe soferi, multi le evita iar copiii în special sunt în pericol...apreciem ajutorul politiei dimineata! Dar ar trebui rezolvata și în alt mod problema!
- Semafoare de prezenta la trecerile de pietoni din jurul scolilor și din centru...foarte utile!
- O parcare curata și nivelata la gradinita. Este jalnica! Eventual marcata!
- Pistele pt bicicleta ar fi utile doar în cazul în care s ar face și un pic de educatie rutiera, altfel multi nu ar sti cum sa circule pe ea și pe sosea circula haotic biciclistii...
- Piste de biciclete,șosele,canalizare
- Piste,trotuare,iluminat.
- Piste,trotuare.
- Piste,ștrandul modernizat,bazin acoperit.
- Piste pt biciclete
- Ștrand cu bazin acoperit,piste.
- Piste,ștrandul modernizat.
- Piste,asfaltarea străzilor,cinematograf.
- Cinematograf,modernizarea strandului
- Locuri de parcare în zona scolilor
- Sosele
- Realbilitarea strazilor(drumurilor) din oras
- Sens giratoriu în intersecții
- Asfaltarea tuturor strazilor



- Trotuare reamenajate, piste de biciclete
- Piste de biciclete, drumuri asfaltate
- Semafoare în intersecțiile principale
- Dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete în localitate.
- Pasaj cale ferată în zona cartierului nou

5.1. Metodologia de selectare a proiectelor

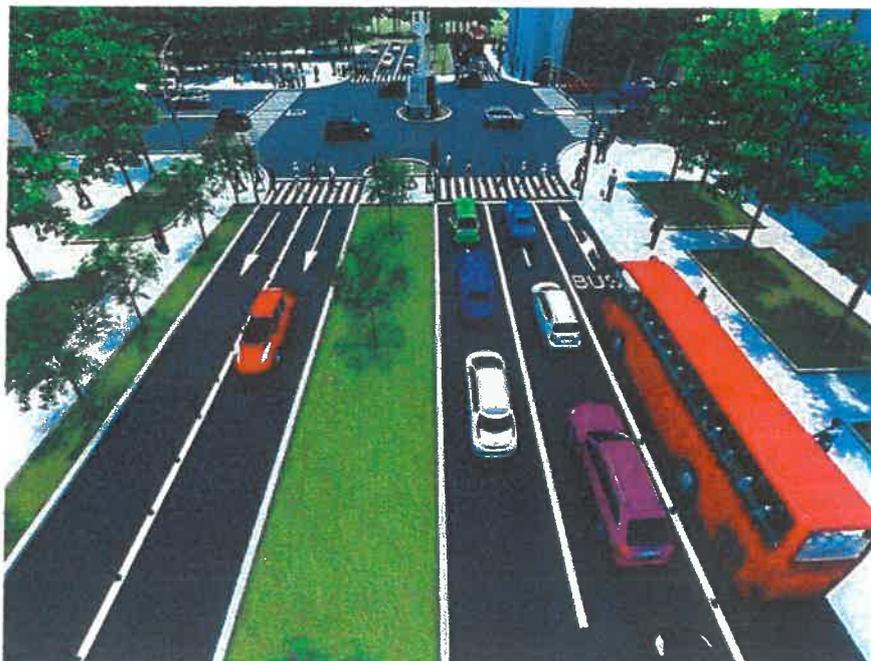
Sinteza răspunsurilor colectate, conduce administrația locală către următoarea metodologie de selecție a proiectelor propuse de către comunitate, care coincid în mare parte cu dezideratele administrative deja stabilite (expuse în capitolele anterioare):

- **Construirea pistei de biciclete pe ruta Curtici-Macea**
 - 8% din populația interviuată prefera deplasarea cu bicicleta
 - 61% din populația interviuată consideră că principalele direcție de dezvoltare în infrastructură ar trebui să fie construirea pistelor de biciclete
 - 75% din populația interviuată consideră că una dintre marile curențe ale infrastructurii rutiere o reprezintă lipsa pistelor de biciclete
 - Principala idee de proiect în infrastructura locală, este construirea unei piste de biciclete
- **Extinderea numărului locurilor de parcare, în centrul orașului, dar și în alte zone**
 - 36% din populația interviuată consideră că parcarile ar trebui modernizate și extinse
 - 49% din populația interviuată consideră că lipsa parcarilor este una dintre principalele probleme de trafic
 - pe o scară de la 1-5, construirea și extinderea locurilor de parcare, au primit calificativul 5
 - Una dintre principalele idei de proiecte în infrastructura locală, o reprezintă construirea unor noi locuri de parcare
- **Scoaterea traficului greu din oraș**
 - 44% din populația interviuată consideră că principala problemă în trafic, este aglomerația
 - 47,3% din populația interviuată consideră că traficul este foarte aglomerat în orele de vârf
 - 57% din populația interviuată consideră că traficul greu este principala problemă de trafic a orașului
 - Una dintre principalele idei de proiecte în infrastructura locală, o reprezintă construirea unor pasaje noi, care să contribuie la scoaterea traficului greu din oraș
- **Semaforizarea intersecțiilor și nu numai**
 - Una dintre principalele idei de proiecte în infrastructura locală este reprezentată de semaforizarea intersecțiilor, a trecerilor de pietoni și în jurul unităților de învățământ
- **Reabilitarea străzilor și a trotuarelor**
 - 32% din populația interviuată prefer deplasarea pietonală



- 45% consideră că sunt necesare investițiile în infrastructura pietonală

6. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport și evaluarea impactului mobilității (eficiență economică, impactul asupra mediului, accesibilitate, siguranță, calitatea vieții)



În contextul actual al creșterii gradului de motorizare, dependența de combustibilii fosili și asigurarea mobilității cetățenilor ,devin din ce în ce mai stringente întrebările: În ce fel de oras vrem să trăim? Cum vrem să ne deplasăm? Cum asigurăm sustenabilitatea mediului în care locuim?

Definirea acestei liste de proiecte se bazează pe metodologia de selectare a proiectelor în acord cu viziunea de dezvoltare a mobilității urbane, din punctul de vedere al comunității locale și al actorilor locali implicați.

Evaluarea lor a vizat ca în final acestea să atingă o serie de ținte:

- Creșterea siguranței rutiere;
- Reducerea traficului auto;
- Conectarea la transportul național și european;
- Dezvoltarea transportului public;
- Reglementarea sistemului de parcuri;
- Gestionarea transportului de marfă;
- Dezvoltarea unui sistem transport integrat;
- Dezvoltarea transportului nemotorizat;
- Protejarea mediului.

Planul de mobilitate al orasului Curtici, atinge principalele domenii cheie din transportul urban: transportul nemotorizat, intermodalitatea, siguranța rutieră, transportul rutier.

Pentru aceste moduri de transport sunt setate obiective care vizează categoriile:



- **Economie** –

Minimizarea și fiabilizarea duratelor de deplasare în rețeaua urbană de transport;

- Îmbunătățirea condițiilor străzilor urbane și a trotuarelor, în ideea promovării modurilor de deplasare durabile;

- Siguranță și Securitate

- Îmbunătățirea performanțelor de siguranță a rețelei urbane de transport, prin reducerea efectivă a numărului de accidente;

- Creșterea percepției de siguranță în ceea ce privește transportul public.

- **Mediu** –

-Reducerea emisiilor de carbon generate de traficul rutier;

-Reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban;

- Reducerea poluării fonice.

- **Accesibilitate** –

- Creșterea accesibilității către punctele de interes (la nivelul rețelei) pentru a susține incluziunea socială (accesibilitate spațială și temporală);

- Creșterea repartiției modale pentru modurile durabile de deplasare pentru a promova o dezvoltare economică cu limitarea traficului motorizat asociat.

- **Integrare** - Sustinerea dezvoltării teritoriului în jurul deplasărilor durabile;

- Promovarea unui trai sănătos prin încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta într-un mediu/intr-o rețea sigură.

6.1 Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Reabilitarea / Modernizarea / Realizarea de infrastructuri rutiere îmbunătățite pentru conectivitate între poli de interes, asigură crearea de soluții alternative pentru transportul individual motorizat, astfel încât să se decongestioneze zonele, să se asigure o creștere a conectivității rețelei de transport precum și o ameliorare a accesibilității.

Mai mult, prin reabilitarea rețelei secundare stradale cu rol colector se preiau principiile și metode de realizare moderne adecvate mediului urban, contribuind la creșterea calității vieții, prin crearea unui spațiu destinat circulației cu caracteristici moderne, urbane și sigure pentru toți participanții la trafic.

Modernizarea intersecțiilor critice din oraș prin măsuri de reconfigurare fizică constituie alte tipuri de investiții în infrastructură care vor conduce la creșterea confortului și siguranței deplasărilor pietonale, cu bicicleta sau cu autoturismul.

Dezvoltarea unei rețele de transport - eficient, ecologic și sigur, accesibil tuturor categoriilor de călători reprezintă direcția de acțiune cheie a PMUD Curtici. Prin îmbunătățirea unui astfel de serviciu de transport public se asigură în mod echitabil accesul tuturor cetățenilor la servicii și locurile de muncă și se creează o alternativă reală a transportului motorizat individual.

Proiectarea și realizarea unei rețele conexe și sigure a infrastructurii nemotorizate, care să asigure condiții de siguranță și accesibilitate deplasărilor nemotorizate - pietoni și bicicliști - din orașul Curtici, este de asemenea direcția de acțiune esențială pentru schimbarea comportamentului de călătorie al locuitorilor.



Se incurajeaza în acest fel deplasările în condiții de siguranță, mersul pe jos și cu bicicleta fiind cel mai accesibil financiar sistem de deplasare, regasindu-se la începutul și finalul fiecărei călătorii și asigurând legătura cu celelalte moduri de transport. Crearea de poli de schimb în nodurile intermodale cu alternative de transport, în scopul reducerii accesului și parării neregulate a autovehiculelor în zona gării cu grad înalt de atractivitate pentru deplasările motorizate și nemotorizate.

Astfel se propune realizarea de amenajare spații de parcare biciclete, autoturisme, precum și pentru persoanele cu mobilitate vulnerabilă.

Dezvoltarea amenajărilor de parcare în cartierele orașului / zona centrală / puncte de interes pentru parcare de deservire a punctelor de interes / eliminarea parării pe carosabil.

Crearea de parări multietajate (subterane și/sau supraterane) constituie o alternativă a parării și oferă eliberarea treptată a unor suprafețe de spațiu public care să fie reamenajate în scopul creșterii calității locuirii (corelat cu dezvoltarea spațiilor cu prioritate pentru pietonii).

6.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Proiectele operaționale vizează în special, corodonarea direcțiilor de dezvoltare a mobilității urbane cu proiectele de infrastructură cuprinse în documentul strategic al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, așa cum am precizat la capitolul 1, punctul 1.4 –Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-ului:

- ✓ Conform capitolului “VII.PLAN DE ACȚIUNE DURABILĂ- OBIECTIVE STRATEGICE 2021-2030” din Strategia de Integrată Dezvoltare Urbană a Orașului Curtici, se identifică următoarele priorități, al căror accent cade pe componenta mobilității urbane:

SECTOR 2-INFRASTRUCTURĂ/MOBILITATE URBANĂ

Politica 2.1. Extinderea și modernizarea infrastructurii rutiere

Măsuri

- ❖ Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, care face legătura dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B) având ca scop administrativ și comunitar decongestionarea traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.
- ❖ Construirea legătură Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici) având ca scop devierea totală a traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare a aerului și fonică accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.
- ❖ Construirea pistelor de biciclete în intravilanul UAT Oraș Curtici, asigurând astfel condiții mai bune pentru cetățenii care folosesc acest tip de mijloc nepoluant de transport, delimitând astfel și rețeaua de transport dedicată bicicletelor față de cea auto, contribuind de asemenea la siguranța participanților în trafic.
- ❖ Înființarea și construirea a 3 stații de autobuz în zona gării orașului Curtici, pe traseul Curtici-Sântana, respectiv pe str. Grănicerilor, pe strada 1 Decembrie (zona” Cruce”), strada Alba Iulia- Șase Vânători.



- ❖ Continuarea asfaltării tuturor străzilor din orașul Curtici, străzile: Mărășești, I.L.Caragiale, T.Vladimirescu, Ghiocailor, I.R.Șirianu, Eminescu, G.Coșbuc, Vasile Goldiș, Aurel Vlaicu, Ștefan cel Mare, Ciocârliei, Revoluției, Privighetorilor, Timiș, Târnavelor
- ❖ Amenajare parcare str. Horea – de la intersecția cu str. Revoluției până la Piața Agroalimentară
- ❖ Amenajare parcare str. Revoluției - intrare secundară Piața Agroalimentară
- ❖ Amenajarea și modernizarea zonei centrale a orașului Curtici
- ❖ Amenajare parcări str. Ion Meșianu (zona cuprinsă între pasjul CFR și str.1 Decembrie, str. Oltului, Mureșului și Albina)

SECTOR 3. SERVICII PUBLICE

Politica 3.1. Dezvoltarea serviciului de transport

Programul 3.1.1. Aprobarea Planului Urbanistic General (PUG) și a Regulamentului Local de Urbanism (RLU)

Măsuri:

- ❖ Actualizarea Planului Urbanistic General.
- ❖ Elaborarea Planului Urbanistic Zonal

Programul 3.1.2. Amenajarea de zone de agrement și piste pentru bicicliști

Măsuri:

- ❖ Reabilitarea zonelor de agrement existente;
- ❖ Crearea de noi zone de agrement;
- ❖ Crearea unui plan de piste pentru bicicliști, precum și a spațiilor de parcare aferente;
- ❖ Amplasarea unor puncte pentru parcare bicicletelor, securizate cu camere video.

Programul 3.2.2 Creșterea siguranței rutiere

Măsuri:

- ❖ Realizarea unui sistem integrat de management al traficului pe căile de circulație;
- ❖ Modernizarea spațiilor de refugiu;
- ❖ Modernizarea sistemului de indicatoare rutiere și de orientare;
- ❖ Modernizarea sistemelor de siguranță a traficului (marcaje, parapeți de protecție etc.);
- ❖ Implementarea de măsuri asupra infrastructurii rutiere pentru a crește siguranța pietonilor.
- ❖ Elaborarea unui Plan de Mobilitate Urbană
- ❖ În zonele de circulației ale unităților de învățământ , crearea un sistem public de transport al copiilor de la domiciliu spre unitățile de învățământ și de la unitățile de învățământ spre domiciliu;
- ❖ Iluminarea pe timp de noapte a trecerilor pentru pietoni, iluminarea pe timp de noapte a zonelor acoperite de camerele de luat vederi pentru a crește calitatea imaginilor oferite de acestea pe timp de noapte.

SECTOR 4. MEDIU-TRANZIȚIE VERDE

Politica 4.1 Îmbunătățirea managementului privind protejarea mediului

Programul 4.1.1. Extinderea și dezvoltarea componentelor de „TRANZIȚIE VERDE”



Măsuri:

- ❖ Instalarea de stații de încărcare vehicule-electrice în anumite puncte cheie din oraș ;
- ❖ Achiziționarea a 2 autovehicule electrice destinate pentru transportul elevilor de pe raza orașului Curtici, Macea, Sânmartin și o autoutilitară pentru Centru de zi pentru persoane vârstnice;
- ❖ Dotarea Poliției Locale Curtici cu biciclete, scutere electrice și a unei autospeciale de patrulare cu propulsie electrică.

SECTOR 8. SERVICII SOCIALE

Măsuri:

- ❖ Dotarea cu automobile adaptate persoanelor cu diverse grade de dependență, a centrelor aflate în curs de înființare, digitalizarea și dotarea tehnică corespunzătoare ;
- ❖ Achiziționarea unui automobil adaptat persoanelor cu dizabilități, care să deservească serviciile aflate în curs de înființare, precum și a unuia care să faciliteze activitatea în teren, componentă principală în procesul de asistențialitate

Toate aceste direcții de acțiune, vor avea ca efect obligatoriu:

- **eficiența economică**- îmbunătățirea eficienței și rentabilitatea transportului de persoane și bunuri
- **impactul asupra mediului**- reducerea poluării sonore și a aerului, emisiilor de gaze de seră și consumul de energie
- **accesibilitate**- asigurarea că tuturor cetățenilor li se oferă opțiuni de transport care permit accesul la destinații și servicii esențiale
- **siguranță**, - scăderea numărului de accidente
- **creșterea calității vieții**- Contribuția la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

Propuneri de îmbunătățire a cadrului instituțional și de reglementare – Contractarea serviciilor de transport public local.

În prezent în orasul Curtici nu există înființat un serviciu de transport public de călători, însă având în vedere nivelul de mobilitate actual precum și tendințele de utilizare tot mai intensă a autovehiculelor pentru satisfacerea nevoii de deplasare la nivelul orasului, este oportun să se aibe în vedere organizarea unui serviciu de transport.

Astfel se identifică necesitatea realizării, pe lângă studiul de organizare a serviciului de transport și stabilirea unui contract de prestări servicii care să fie în conformitate cu prevederile Regulamentului European 1370/2007.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de calatori și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, definește modul în care autoritățile competente pot acționa în domeniul



transportului public de calatori, astfel incat sa garanteze prestarea de servicii de interes general. De asemenea, acest regulament stabileste și conditiile în care autoritatile competente, atunci cand impun sau contracteaza obligatii de serviciu public, compenseaza operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acorda drepturi exclusive în schimbul indeplinirii obligatiilor de serviciu.

Prin urmare, asigurarea existentei unui contract de servicii publice (CSP) conform cu regulamentul 1370/2007 și legislatia românească în cadrul căruia să se stabilească programul estimativ al lucrarilor de investitii-exprimate atat cantitativ cat și valoric- sarcinile și responsabilitatile partilor și conditiile de finantare pentru investitii , indicatorii de performanta ai serviciului, tarifele în vigoare la momentul semnarii, inventarul bunurilor mobile și imobile concesionate și procese verbale de predare-primire, precum și modul de stabilire a compensatiei, care sa constituie un element eficient de monitorizare a calitatii serviciului este o directie de actiune urgenta și de maxima importanta în gestiunea problematicii transportului public la nivelul orasului.

Logistică

Un aspect important ce trebuie avut în vedere este reglementarea parcarii vehiculelor de marfa, astfel incat acestea sa nu conduca la parcarii în lungul strazilor și aglomerarea zonelor de locuinte. Vehiculele de aprovizionare de peste 3,5 tone trebuiesc parcate în locuri amenajate la marginea orasului în parcarii special amenajate și/sau la sediile polilor logistici, iar vehiculele de marfa de 1,5 tone ar trebui parcate la sediul societatii detinatoare sau tot în spatii amenajate la iesirile din oras. Pot fi stabilite programe comune de partajare a spatiului societatiilor comerciale ce beneficiaza de posibilitati de parcare / detinatoare de spatiu în urma consultarilor cu acestea.

O alta reglementare ce trebuie adoptata în acelasi sens de descongestionare a traficului și gestiunea spatiului carosabil vizeaza realizarea serviciilor de utilitati publice (ridicarea gunoiului menajer, reparatii la partea carosabila sau utilitati, etc) care trebuie sa se desfasoare în ferestre de timp pe durata noptii și dimineata devreme.

Pe termen mediu, cand soseaua de centura va fi data în folosință și se vor realize investitii în centre logistice de marfa la periferia orasului, reglementarile privind accesul transportului de marfa vor trebui sa fie adaptate acestui fapt.

Reglementări cu privire la modul de organizare a traficului greu în interiorul orasului, pentru a se limita accesul vehiculelor destinate transportului de mărfuri precum și a utilajelor autopropulsate, care au masa maximă total autorizată mai mare de 3,5 tone, pe alte trasee decât cele stabilite.

Parcări

Trebuie revizuite și completate reglementarile referitoare la parcarii și stationari în ceea ce priveste parcarile ocazionale în zonele cu functiuni mixte. Astfel, trebuies interzise stationarile pe anumite artere pentru menținerea capacității arterelor rutiere și aplicarea de sanctiuni contraventionale pentru nerespectarea indicatoarelor rutiere.

Transport nemotorizat

În ceea ce priveste transportul nemotorizat, este necesara adoptarea a doua tipuri de reglementari: - Reglementari care restrictioneaza viteza de deplasare a vehiculelor zone rezidentiale și pe strazile unde nu exista trotuare.



Aceste reglementari duc la cresterea sigurantei traficului și la crearea unui mediu mai bun pentru locuitori în zonele de resedinta.

- Reglementari care privesc deplasarea și stationarile cu bicicleta pe teritoriul orasului.

Aceste reglementari ar trebui sa vizeze pe de o parte conduita biciclistilor în trafic, ca o completare fireasca a prevederilor (insuficiente) din legislatia nationala iar pe de alta parte modul de rezolvare a interactiunilor între biciclisti și pietoni, între biciclisti și autoturisme și între biciclisti și aria și conditiile în care biciclistii se pot deplasa pe teritoriul orasului.

Aceste regmenetari trebuie avute în vedere mai ales odata cu realizarea pistelor/benzilor dedicate. Deasemenea, este necesară adoptarea unui normativ local bazat pe bunele practici nationale și europene pentru amenajarea căilor proprii de circulatie a bicicletelor în oras ,pentru uniformizarea solutiilor și asigurarea respectarii conditiilor minime de siguranta pentru biciclisti (acestea prevad caracteristici tehnice, dotari minime, etc.functie de particularitatile rețelei stradale și ale traficului).

Propuneri de îmbunătățire a cadrului instituțional

Monitorizarea, Controlul și Verificarea serviciului de transport public și a celorlalte aspecte ale mobilitatii urbane

Conform Organigramei Primăriei orașului Curtici, nu există un compartiment specializat care să se ocupe de problemele de mobilitate. Acest compartiment ar trebui sa fie unul prin excelenta tehnic, deci coordonat de o directie tehnica ce ar trebui sa coordoneze și alte activități cum ar fi Întretinerea de drumuri, Administrare Parcări, deplasări cu bicicleta, Taxi, transport public, etc., activitatea compartimentului fiind în relatie directa cu activitatile de mentenanta a infrastructurii, politica de parcare și investitii. Coordonarea tuturor acestor activitati în cadrul aceleiasi Directii, aduce un plus în coordonarea aspectelor de planificare, monitorizare control și verificare a mobilitatii în toate aspectele sale (transport public, parcar, transport marfa, transport nemotorizat, transport auto pe infrastructurile publice, etc). Reorganizarea Directiilor din cadrul organigramei și asigurarea capacitatii acestui compartiment prin transformarea lui în Compartimentul pentru Mobilitate Urbana prin cumularea activitatilor care vizeaza transportul public, transport nemotorizat (ciclism și pietonal), transportul de marfa, gestionarea parcarilor, drumurile, etc, ar aduce un plus semnificativ în gestionarea integrata a mobilitatii urbane.

Asigurarea numarului de posturi în acest compartiment se poate face partial sau total prin reorganizarea activitatilor din celelalte compartimente, însă un numar de 3-4 posturi de executie coordonati de un sef de compartiment este considerat suficient pentru gestiunea și monitorizarea problemelor de mobilitate în ansamblu. Rolul acestui compartiment este foarte important în planificarea dar mai ales în monitorizarea indicatorilor de calitate, în verificarea respectarii reglementarilor în domeniul de competenta, în monitorizarea activitatii operatorului, a informarii calatorilor, etc. Deasemenea, odata cu introducerea sistemului de taxare, activitatea de monitorizare a veniturilor poate fi imbunatatita, astfel incat sa se propuna deciziile cele mai potrivite atat în ceea ce priveste organizarea transportului public la nivel operational cat și politica tarifara și sociala adecvata.

Participarea orasului în proiecte europene pe tema mobilitatii ce vor duce la o crestere a capacitatii de gestiune și planificare a mobilitatii, este de asemenea de luat în considerare.



Pentru realizarea acestui complex de activități sunt necesare stabilirea unor proceduri interne. De asemenea, este necesară stabilirea de responsabilități și competențe clare pentru fiecare post, fără a se suprapune sau a lăsa loc de interpretare.

Construcția, mentenanța și finanțarea infrastructurii

Este necesară regândirea politicii de asigurare a întreținerii sistemului rutier prin promovarea întreținerii preventive și planificării lucrărilor. Astfel, activitățile trebuie să cuprindă evaluarea efectivă periodică a sistemului rutier (trimestrială sau semestrială) și planificarea și prioritizarea lucrărilor de întreținere în funcție de constatările.

Existența unei baze de date cu starea infrastructurii și lucrările de întreținere care se realizează trebuie de asemenea, să ușureze procesul de planificare a acestor lucrări și planificarea finanțării pentru termen scurt. În ceea ce privește garanția lucrărilor executate, acestea trebuie menționate în contractele de execuție și extinse cât de mult posibil.

Pentru lucrările noi de modernizare și reabilitare trebuie avută în vedere și posibilitatea gășirii de părți contractuale și financiare care să permită includerea întreținerii drumurilor în contractele de execuție a modernizării. Această abordare preventivă referitoare atât la întreținerea sistemului rutier cât și la întreținerea întregului patrimoniu pentru asigurarea mobilității și transportului este un factor decisiv în reducerile de costuri ulterioare pentru reparații și menținerea stării tehnice și de calitate a bunurilor.

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

Proiectele considerate în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă pentru a îmbunătăți aspectele critice ale diverselor sectoare de activitate tratate sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul cuprinde proiectele și măsurile determinate de direcțiile de acțiune anterior prezentate, precum și o serie de studii relevante pentru determinarea unor proiecte viitoare dincolo de perioada de analiză a planului de mobilitate, partajate pe nivele teritoriale.

Lista proiectelor / măsurilor partajate pe nivele teritoriale

ID	Sector	Denumire Proiect / Măsură	Nivel teritorial
P1	Infrastructura de circulație	Cresterea conectivității rețelei regionale prin darea în folosință a centurii ocolitoare a orașului, pentru drumurile județene	La scara periurbană
P2	Infrastructura de circulație	Cresterea accesibilității rețelei de străzi a orașului	La scara localității de referință
P3	Infrastructura de circulație	Cresterea calității spațiului public urban prin re-proiectarea și modernizarea căilor de comunicații rutiere (Modernizarea rețelei de străzi).	La scara localității de referință
P4	Infrastructura de circulație	Dezvoltarea infrastructurii publice necesare vehiculelor electrice pentru încărcare în momentele de staționare	La scara localității de referință
P5	Managementul parcarilor	Dezvoltarea amenajărilor de parcare în cartierele orașului / zona centrală / puncte de interes	La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate



P6	Transport Public	Dezvoltarea unei rețele de transport public, amenajarea stațiilor de călători, a atelierului de întreținere, a zonei de parcare a materialului rulant precum și a centrului administrativ.	La scara localității de referință
P7	Transport Public	Instalarea de stații de încărcare vehicule-electrice în anumite puncte cheie din oraș ; Achiziționarea a 2 autovehicule electrice destinate pentru transportul elevilor de pe raza orașului Curtici, Macea, Sânmartin și o autoutilitară pentru Centru de zi pentru persoane vârstnice; Dotarea Poliției Locale Curtici cu biciclete, scutere electrice și a unei autospeciale de patrulare cu propulsie electrică.	La scara localității de referință
P8	Transport Public	Dotarea cu automobile adaptate persoanelor cu diverse grade de dependență, a centrelor aflate în curs de înființare, digitalizarea și dotarea tehnică corespunzătoare ; Achiziționarea unui automobil adaptat persoanelor cu dizabilități, care să deservească serviciile aflate în curs de înființare, precum și a unuia care să faciliteze activitatea în teren, componentă principală în procesul de asistențialitate	La scara localității de referință
P9	Managementul mobilității și ITS	Implementarea unui sistem de monitorizare și control al fluxurilor de trafic (sistem de management de trafic)	La scara localității de referință
P10	Managementul mobilității și ITS	Modernizarea intersecțiilor critice din oraș prin măsuri de reconfigurare fizică (incluzând amenajări pentru creșterea confortului și siguranței traversării pietonilor și a transportului cu bicicleta)	La scara localității de referință
P11	Deplasări nemotorizate	Crearea unor spații comunitare, favorabile pietonilor, în ansamblurile de locuințe (străzi, piațete urbane) – pietonale sau spații cu utilizare în comun (“shared-space”)	La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate
P12	Deplasări nemotorizate	Crearea unor coridoare favorabile deplasărilor nemotorizate pentru a face legătura între zonele cu funcțiuni de interes general și/sau recreational (trotuare)	La scara localității de referință
P13	Deplasări nemotorizate	Implementarea unui serviciu de închiriere biciclete în regim self-service (bike-sharing) (5 centre, 100 biciclete)	La scara localității de referință
P14	Deplasări nemotorizate	Realizarea unei infrastructuri conexe și sigure pentru deplasările cu bicicleta	La scara localității de referință



M1	Măsuri instituționale	Reglementări privind limitarea vitezei de circulație în zonele vulnerabile	La scara localității de referință
M2	Măsuri instituționale	Realizarea de campanii de educație rutieră privind staționarea, parcare și circulația	La scara localității de referință
M3	Măsuri instituționale	Campanii de conștientizare a conceptelor "car sharing" și "bike sharing" (utilizarea vehiculelor partajate reducând necesitatea de proprietate)	La scara localității de referință
M4	Măsuri instituționale	Studiu de evaluare a siguranței rutiere	La scara localității de referință
M5	Măsuri instituționale	Studiu de oportunitate pentru implementarea sistemului de transport public și implementarea Contractului de Servicii Publice pentru operatorul de transport	La scara localității de referință

6.4.1 La scară periurbană/metropolitan

Dezvoltările socio-economice din localitățile învecinate au impact asupra mobilității urbane nu doar la nivelul acestora ci și la nivelul orașului Curtici.

Cu toate acestea, pe perioada de analiză, nu s-a identificat o influență majoră a nevoii de mobilitate a localităților limitrofe asupra mobilității urbane a orașului Curtici. Totuși un factor important îl reprezintă traficul de tranzit, dat fiind apropierea de punctele de trecere a frontierei, precum și existența Zonei Libere Curtici-Arad, și a zonelor comerciale agricole, generatoare de trafic.

De aceea, la nivel periurban, direcția principală de acțiune este aceea de consolidare a legăturilor existente, prin modernizare și reabilitare a axelor majore de penetrație în oraș, dar și prin definirea unor posibile trasee ocolitoare pentru traficul de tranzit, ca rezultat al adoptării unui management al traficului eficient:

- ❖ Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, care face legătura dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B) având ca scop administrativ și comunitar decongestionarea traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.
- ❖ Construirea legătură Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici) având ca scop devierea totală a traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare a aerului și fonică accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.

6.4.2 La scara localității de referință

Referindu-ne la scara întregului oraș, direcții de acțiune au fost stabilite în toate domeniile mobilității, în sensul implementării de politici îmbunătățite în domeniile gestionării și accesibilizării transportului public, transportului de marfă, managementului traficului și reorganizarea circulației, transportului nemotorizat, restricționării parcarilor funcție de nivelele de trafic, etc. Aceste măsuri sunt completate de cele de reglementare și de măsuri instituționale pentru a crește capacitatea de control și monitorizare a aspectelor mobilității la instituțiile abilitate (primarie, operator public, etc).



O atenție deosebită a fost acordată implementării și asigurării unei accesibilități ridicate a sistemului de transport (sistem rutier și pietonal, separarea fluxurilor de circulație, semaforizare, mijloace de transport public etc) pentru toate categoriile de persoane.

În ceea ce privește măsurile de creștere a conectivității cu polii de interes ai orașului au fost vizate: îmbunătățirea accesului către zonele industriale precum și crearea de facilități pentru transport alternativ pentru acces la locurile de interes ale orașului (locuri de muncă, zone comerciale, etc.). Au fost de asemenea prevăzute ca și măsuri de eficientizare a proiectelor individuale de investiții în infrastructură, vehicule, dotări, astfel încât procesul de planificare a călătoriei, procesul de gestionare a resurselor și de gestionare a fluxurilor să se realizeze optim.

6.4.3 La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor au fost vizate proiecte care să ducă la crearea unui mediu de trai mai sigur și mai plăcut. Astfel, măsurile de limitare a vitezelor de circulație pentru autoturisme, de creștere a calității căilor de acces pentru pietoni și bicicliști, de amenajare a spațiilor prietenoase cu deplasările pietonale / pe bicicletă și introducerea unui profil stradal urban, de creștere a accesibilității și calității rețelei de transport au fost luate în considerare.

Directiile de acțiune la nivelul fiecărei zone complexe (considerate a fi constituite din zona centrală, zonele limitrofe, DJ 709B și DJ 792C) sunt distinct stabilite, în funcție de caracterul fiecăreia. Astfel, dacă pentru zona centrală primează acțiunile pentru crearea unui mediu favorabil mersului pe jos, în vreme ce pentru zonele limitrofe primează direcțiile de asigurare a unei bune interconectivități și accesibilități la transportul public și deplasărilor cu bicicleta precum și asigurarea unei variante pentru traficul de tranzit.

7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

7.1 Eficiența economică

Eficiența economică se referă la maximizarea beneficiilor pe care utilizatorii le pot obține de la utilizarea serviciului de transport după luarea în considerare a costurilor de furnizare și de funcționare. De exemplu, un sistem eficient de transport public facilitează mișcare rapidă în interiorul orașului, la un cost acceptabil pentru populație, care, la rândul său, este esențială pentru funcționalitatea urbană și prosperitate.

Unul dintre obiectivele principale ale planului de mobilitate urbană durabilă este de a îmbunătăți eficiența și rentabilitatea transportului de orice fel. Transportul eficient din punct de vedere energetic oferă un potențial imens pentru reducerea cererii de petrol și pentru energie, în general. Transportul eficient energetic poate fi încurajat pe trei niveluri:

- i. eficiența sistemului - utilizarea terenurilor și organizarea activităților economice și sociale în așa fel încât nevoia de transport și utilizarea combustibililor fosili este redusă;
- ii. eficiența călătoriilor - utilizarea mijloacelor eficiente energetic, cum ar fi transportul în comun și modurile de bază non-motorizate pentru a reduce consumul de energie per călătorie;
- iii. eficiența vehiculelor - consum cât mai mic de energie al unui vehicul per kilometru prin utilizarea tehnologiilor avansate și a combustibililor și prin optimizarea funcționării vehiculului.



Obiective operaționale: reducerea costurilor de transport pentru călători; reducerea timpului de călătorie; costuri reduse de operare a transportului public.

7.2 Evaluarea impactului asupra mediului are la bază calculul cantităților emise la sursă de gaze cu efect de seră, exprimate în tone CO₂ pe baza următoarelor ipoteze:

- Variația Prestației anuale totală exprimată în vehiculexkm

–Compoziția traficului –și după caz, transportul public - Parametri de consum de combustibil și alți parametri conform Eurostat sau ghidului de calcul aferent Master Planului National.

Monitorizarea impactului asupra mediului.

Articolul nr. 10 al Directivei Uniunii Europene privind Evaluarea Strategică de Mediu (SEA) nr. 2001/42/CE, adoptată în legislația națională prin HG nr. 1076/08.07.2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, prevede necesitatea monitorizării în scopul identificării, într-o etapă cât mai timpurie, a eventualelor efecte negative generate de implementarea planului și luării măsurilor de remediere necesare.

Monitorizarea se efectuează prin raportarea la un set de indicatori care să permită măsurarea impactului pozitiv sau negativ asupra mediului. Acești indicatori trebuie să fie astfel stabiliți încât să faciliteze identificarea modificărilor induse de implementarea planului.

Monitorizarea efectelor semnificative ale implementării planului implică: - verificarea acurateții respectării aplicării proiectului conform specificațiilor prevăzute și aprobate în documentația care a stat la baza evaluării impactului;

- verificarea eficienței măsurilor de minimizare în atingerea scopului urmărit.

7.3 Accesibilitate

Principalul indicator al accesibilității este evoluția cererii de transport.

Obiectivul central al PMUD este creșterea accesibilității oferită de modurile de transport durabil.

Proiectele de investiții au ca principal beneficiu o scădere a activității în materie de transport individual. Cu toate că deplasările cu autoturismul sunt încă unul din modurile principale de deplasare, se observă că apare ca mod de transport, transportul pe bicicletă și mersul pe jos care vor contribui la schimbarea de paradigmă scontată în cadrul acestui plan.

În principal deplasările cu biciclete sunt deplasări atrase de la mersul pe jos și de la transportul individual în proporții diferite conform chestionarului de mobilitate aplicat, întrucât scenariul prevede o rețea extinsă și conexă de piste de biciclete, ce permite viteze de deplasare mai mari, dar și un nivel considerabil ridicat de siguranță.

Din punct de vedere al deplasărilor zilnice, se constată o creștere semnificativă a acestora durabile, scenariile conducând la o creștere a transportului durabil de 67%.



7.4. Siguranță

În privința aspectelor legate de impactul mobilității asupra indicatorilor de siguranță se constată o diminuare a prestației zilnice de autovehicule. Conform evaluării numărul de accidente raportat la prestația exprimată în mil x veh x km este 0,15 accidente/mil. vehkm, conform statisticii prestației rutiere urbane și a numărului mediu de accidente înregistrate statistic. Prin urmare se constată că în perioada de analiză, scenariile conduc la diminuarea numărului de accidente, tamponări în cazul Curticiului cu 1,4 accidente (tamponari) /an, menținându-se constant valoarea curentă de 3 accidente (tamponari/an).

7.5 Calitatea vieții

Scenariile de mobilitate contribuie la îmbunătățirea calității mediului și aspectului urban în beneficiul societății, prin introducerea principiilor de sustenabilitate în sectorul transporturilor. Impactul asupra calității vieții este dificil de previzionat și depinde foarte mult de considerațiile legate de designul urban.

Principalul indicator al calității vieții se consideră a fi nivelul mediu al zgomotului, fiind un indicator măsurabil și relevant. Din punct de vedere al acestui indicator, valoarea sa are următoarea evoluție în raport cu scenariul de referință:

- Pentru un scenariu minim: Valoarea medie a zgomotului se înregistrează o diminuare cu 0,49%, astfel valoarea medie a zgomotului este de 54,8 dB
- Pentru un scenariu mediu: La nivelul întregii rețele, nivelul mediu al zgomotului înregistrează o scădere semnificativă de 0,74%, astfel valoarea medie a zgomotului este de 54,7 dB
- Pentru un scenariu maxim: La nivelul întregii rețele, nivelul mediu al zgomotului înregistrează o scădere de 1%, astfel valoarea medie a zgomotului este de 54,6 dB.

(2) PMU-componenta de nivel operațional -Cadrul pentru prioritizarea proiectelor (Etapa II)

Principalele priorități ale planului de mobilitate sunt următoarele:

- Prioritate 1 - Încurajarea unor modele comportamentale de deplasare durabilă, cu rezultate directe în redistribuția modală către moduri de transport durabile –mers pe jos, mers cu bicicleta;
- Prioritate 2 - Asigurarea accesului la infrastructura de transport pentru toate categoriile de utilizatori, cu considerarea cu prioritate a utilizatorilor vulnerabili;
- Prioritate 3 - Diminuarea efectelor negative asupra mediului generate de mobilitatea urbană.

Din ralierea la măsurile planificate prin Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, precum și din coordonarea cu viziunea comunității, conform răspunsurilor la interviurile realizate, rezultă principalele direcții de dezvoltare în planul mobilității urbane, pe care le are în vedere autoritatea locală a orașului Curtici, prioritizate după cum urmează:



I. Infrastructură de circulație

1. Construirea pistelor de bicicletă/ Implementarea unui serviciu de închiriere biciclete în regim self-service (bike-sharing)

Program finanțare identificat: Planul Național de Redresare și Reziliență

Axa prioritară: Componenta 10

Durata estimată a proiectului: 24-36 luni

Valoare estimată: 600.000 Eur

2. Managementul parcărilor-Construirea și extinderea unor noi locuri de parcare

Program finanțare identificat: N/A

Axa prioritară: N/A

Durata estimată a proiectului: N/A

Valoare estimată: N/A

3. Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, care face legătura dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B)

3.1 Construirea legătură Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici)

Program finanțare identificat: Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"

Axa prioritară: N/A

Durata estimată a proiectului: 36 luni

Valoare estimată: 12.000.000 EUR

II. Deplasări nemonitorizate

4.1 Crearea unor spații comunitare, favorabile pietonilor, în ansamblurile de locuințe (străzi, piațete urbane) – pietonale sau spații cu utilizare în comun ("shared-space")

4.2 Reparații trotuare și extinderea trotuarelor

Program finanțare identificat: N/A

Axa prioritară: N/A

Durata estimată a proiectului: N/A

Valoare estimată: N/A

5. Crearea condițiilor speciale de mobilitate, pentru persoanele cu mobilitate redusă

5.1 Crearea căilor de acces cu destinație specială

5.2 Semnalizarea locurilor destinate persoanelor cu mobilitate redusă

5.3 Dotarea cu automobile adaptate persoanelor cu diverse grade de dependență, a centrelor aflate în curs de înființare, digitalizarea și dotarea tehnică corespunzătoare ;

5.4. Achiziționarea unui automobil adaptat persoanelor cu dizabilități, care să deservească serviciile aflate în curs de înființare, precum și a unuia care să faciliteze activitatea în teren, componentă principală în procesul de asistențialitate

Program finanțare identificat: N/A

Axa prioritară: N/A

Durata estimată a proiectului: N/A

Valoare estimată: N/A



III. Impactul asupra mediului

6. Achiziționarea a 2 autovehicule electrice destinate pentru transportul elevilor de pe raza orașului Curtici, Macea, Sânmartin și o autoutilitară pentru Centru de zi pentru persoane vârstnice

Program finanțare identificat: Planul Național de Redresare și Reziliență

Axa prioritară: COMPONENTA 4- TRANSPORT SUSTENABIL

Durata estimată a proiectului: 12-24 luni

Valoare estimată: 150.000 EUR

7. Instalarea de stații de încărcare vehicule-electrice în anumite puncte cheie din oraș

Program finanțare identificat: Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în localități (AFM)

Axa prioritară: N/A

Durata estimată a proiectului: 10-12 luni

Valoare estimată: 75.000 EUR

IV. Securitate urbană

8. Iluminarea pe timp de noapte a trecerilor pentru pietoni, iluminarea pe timp de noapte a zonelor acoperite de camerele de luat vederi pentru a crește calitatea imaginilor oferite de acestea pe timp de noapte

Program finanțare identificat: N/A

Axa prioritară: N/A

Durata estimată a proiectului: N/A

Valoare estimată: N/A

9. Modernizarea sistemului de indicatoare rutiere și de orientare

9.1. Modernizarea sistemelor de siguranță a traficului (marcaje, parapetei de protecție etc.);

Implementarea de măsuri asupra infrastructurii rutiere pentru a crește siguranța pietonilor

9.2 În zonele de circulației ale unităților de învățământ, crearea un sistem public de transport al copiilor de la domiciliu spre unitățile de învățământ și de la unitățile de învățământ spre domiciliu;

Program finanțare identificat: N/A

Axa prioritară: N/A

Durata estimată a proiectului: N/A

Valoare estimată: N/A

2. Planul de acțiune

1. Construirea pistelor/ traseelor pentru bicicliști

Justificare obiectiv	Pistele/traseele pentru bicicliști construite prin acest proiect după conceptul „shared space”, trebuie să fie integrate într-o rețea urbană continuă, propusă a fi creată prin proiectul
----------------------	---



de configurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transport public de călători, care să ofere legătură cu zonele de importanță locală sau turistică ale orașului.

La data efectuării studiului am constatat o circulație cu bicicleta destul de intensă în oraș, în special în zona centrală.

La data efectuării studiului, nu am identificat străzi amenajate cu benzi destinate transportului cu bicicleta.

Intensitatea traficului pe rețeaua propusă spre amenajare cu sharedspace este redusă și relieful domol permite deplasarea nemotorizată cu bicicleta.



Detaliere obiectiv	<p>Propunerea pentru modurile de transport nemotorizate folosește forța transformatoare a peisajului natural și se bazează pe implicarea comunității în dezvoltarea proiectului, reușind să pună în valoare complexitatea peisajului, depășind limitele unor soluții urbanistice convenționale.</p> <p>Proiectul include facilități pentru biciclete și pietoni în zonele construite. Propunerea de față invită orașul să își regândească atitudinea față de cursurile de apă care-l traversează prin prisma conectării și a accesibilității, prin crearea de noi itinerarii și spații oferite locuitorilor, protejând totodată ecosistemului natural și biodiversitatea. Investițiile sunt văzute ca soluții durabile la scară mică determinate de arealele construite adiacente cursurilor de apă, pentru asigurarea unui spațiu de acces destinat în principal modurilor de transport nemotorizate, obținute prin remodelarea topografiei și conservarea caracterului natural al zonelor. Proiectul propune remodelarea spațiilor improprii în prezent destinate circulațiilor. Pistele/traseele pentru bicicliști construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime adaptată fluxului estimat de bicicliști, trebuie să fie separate de circulația motorizată și să fie rezervate pentru acest tip de deplasare. Pistele/traseele pentru bicicliști nu se vor realiza pe seama diminuării trotuarelor. Se va asigura continuitatea pistelor pentru biciclete inclusiv la traversarea căilor rutiere prin marcaj și semafor tip bike. Se vor amenaja puncte cu parcaje biciclete (tip rastel) în zona stațiilor de transport public de capăt de linie, spațiilor comerciale, școli și unități administrative pe itinerariul propus.</p>
Efecte preconizate ale proiectului	<p>Creșterea numărului de utilizatori ai acestui mijloc de transport ca pondere în volumele de trafic pe segmentele de drum.</p> <p>Exploatarea cadrului natural. Amenajarea mixtă „shared space” va cuprinde intervenții care să pună în valoare caracterul și farmecul natural specific acestor areale.</p> <p>Reducerea nivelului de poluare urbană. Eliminarea factorului de risc de accidente.</p> <p>Conectarea localităților componente și zonelor înconjurătoare ale orașului, conectarea zonelor din oraș atât pe direcția longitudinală de dezvoltare urbană, cât și pe cea transversală, printr-o implementare în sistem circuit.</p>



2. Managementul parcărilor-Construirea și extinderea unor noi locuri de parcare

Justificare obiectiv	<p>Această propunere vizează trei obiective</p> <p>construirea parcărilor de transfer – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate” (parcare terană, supraterană sau subterană), construirea sistemelor de iluminat pentru parcare, precum și realizarea tuturor investițiilor complementare acesteia (supraveghere video etc): în zona gării</p> <p>construirea unei parcuri pentru mijloacele de transport marfă</p> <p>construirea unei parcuri de tip „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate” în zona centrală a orașului Curtici.</p>
Detaliere obiectiv	<p>O politică de parcare revizuită va satisface cerința de îmbunătățire a serviciului și în mod special al celor care parchează în centrul orașului și zona gării. Pentru unii, transportul public și ciclismul nu vor reprezenta opțiuni acceptabile, astfel încât trebuie oferite alternative. Oferirea de facilități de tip Park&Ride, pentru a permite locuitorilor să combine folosirea mașinilor personale și a sistemului de transport nemotorizat/T.P. ca alternativă atrăgătoare și sustenabilă la vizitarea centrului cu mașina.</p> <p>Capacitatea fiecărei parcuri va fi corelată cu cererea estimată.</p> <p>Este recomandată demararea P&R în max 2 locații, care oferă facilități care fac posibilă schimbarea confortabilă spre transportul nemotorizat și transportul în comun, zonă de așteptare, informare optimă cu privire la public, camere de supraveghere, etc., un sistem de tarifare unitar pentru utilizator (transport în comun și parcare), un serviciu de transport în comun excelent, atât ca frecvență cât și ca viteză, cu o conexiune bună cu centrul. Ar fi de dorit să se înceapă P&R-ul treptat, să se adopte o strategie de marketing reușită, iar apoi să se extindă pas cu pas.</p>
Efecte preconizate ale proiectului	<p>Prin realizarea acestui tip de parcare se urmărește reducerea fluxurilor motorizate pe rețeaua stradală a municipiului, prin încurajarea schimbării modale de la autoturismul personal la transport public și la modurile nemotorizate de transport (mersul cu bicicleta), evitarea congestiei traficului, și în final, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din traficul rutier.</p>



3. Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, care face legătura dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B)

3.1 Construirea legătură Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici)

Justificare obiectiv	<p>Construirea centurii ocolitoare Nord-Vest a orașului Curtici, care face legătura dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B) având ca scop administrativ și comunitar decongestionarea traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.</p> <p>Construirea legătură Centura Sud cu DJ 709B (Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici) având ca scop devierea totală a traficului din oraș, în special a traficului greu, care provoacă la acest moment o poluare a aerului și fonică accentuată și timpi foarte mari pentru deplasarea între diferitele zone ale orașului, cât și creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.</p>
Detaliere obiectiv	<p>-Pasaj peste calea ferată 200 Arad-Curtici având ca scop devierea totală a traficului din oraș, în special a traficului greu.</p> <p>-Realizarea legăturii dintre Zona Liberă Curtici și drumul Curtici-Macea (709B)</p> <p>Aceste soluții de infrastructură vin în întâmpinarea viziunii de dezvoltare urbană a orașului, propusă de către comunitatea locală ca răspuns la interviurile derulate prin Ancheta de mobilitate urbană.</p>
Efecte preconizate ale proiectului	<ul style="list-style-type: none">- decongestionarea traficului din oraș, în special a traficului greu- scăderea nivelului de poluare- creșterea gradului de siguranță în trafic a cetățenilor.

4. Crearea condițiilor speciale de mobilitate, pentru persoanele cu mobilitate redusă

Justificare obiectiv	<p>Categoriile defavorizate/vulnerabile au necesități diferite (acces la educație, locuri de muncă, asistență medicală etc.) și sunt afectate în moduri diferite de obstacolele existente în ceea ce privește transportul. Politicile/acțiunile în domeniul transportului public trebuie, prin urmare, să fie adaptate în mod specific la necesitățile și problemele utilizatorilor. Cu toate acestea, există în continuare prea puține cercetări referitoare la necesitățile în materie de mobilitate specifice categoriilor de populație defavorizate și li se acordă prea puțină atenție acestor necesități. Transportul public nu este singura modalitate de a reduce problemele</p>
----------------------	--



	de mobilitate ale categoriilor defavorizate. Abordarea problemelor de mobilitate legate de incluziunea socială necesită interacțiunea dintre politicile din domeniul transportului și cele de protecție socială, ceea ce ar putea implica un proces decizional mai complex și îndelungat.
--	---



Detaliere obiectiv	<p>Crearea căilor de acces cu destinație specială.</p> <p>Semnalizarea locurilor destinate persoanelor cu mobilitate redusă.</p> <p>Dotarea cu automobile adaptate persoanelor cu diverse grade de dependență, a centrelor aflate în curs de înființare, digitalizarea și dotarea tehnică corespunzătoare.</p> <p>Achiziționarea unui automobil adaptat persoanelor cu dizabilități, care să deservească serviciile aflate în curs de înființare, precum și a unuia care să faciliteze activitatea în teren, componentă principală în procesul de asistențialitate.</p>
Efecte preconizate ale proiectului	<p>Proiectarea echipamentelor de transport pentru a răspunde nevoilor specifice ale categoriilor vulnerabile;</p> <p>Creșterea siguranței și securității în transportul public, aspecte esențiale care afectează în mod disproporționat femeile și persoanele în vârstă.</p> <p>Proiectarea parcarilor și a stațiilor de transport adaptate la persoanele cu mobilitate redusă.</p>

5. Deplasări nemonitorizate

Justificare obiectiv	<p>Crearea unor spații comunitare, favorabile pietonilor, în ansamblurile de locuințe (străzi, piațete urbane) – pietonale sau spații cu utilizare în comun (“shared-space”)</p> <p>Reparații trotuare și extinderea trotuarelor</p>
Detaliere obiectiv	<p>Poluarea aerului în mediul urban constituie o problemă gravă în România.</p> <p>Transportul rutier – auto este un factor important în acest domeniu, reprezentând o parte însemnată din emisiile de substanțe nocive. În condițiile în care în marile aglomerări urbane, folosirea autoturismului în deplasarea spre și dinspre locul de muncă a devenit o obișnuință pentru tot mai mulți, folosirea unor metode alternative de deplasare poate avea un efect benefic asupra calității aerului și a sănătății.</p>
Efecte preconizate ale proiectului	<p>Scăderea nivelului emisiilor de carbon și încurajarea practicării deplasărilor pietonale, în beneficiul sănătății.</p>



6. Achiziționarea a 2 autovehicule electrice destinate pentru transportul elevilor de pe raza orașului Curtici, Macea, Sânmartin și o autoutilitară pentru Centru de zi pentru persoane vârstnice

Justificare obiectiv	Necesitatea asigurării transportului destinat elevilor pe ruta Curtici, Macea, Sânmartin. Protejarea mediului înconjurător și a sănătății populației. Încurajarea mobilității pentru persoanele cu mobilitate vulnerabilă.
Detaliere obiectiv	Utilizarea combustibililor fosili în transporturi dăunează calității aerului pe plan local și climei. Aceasta se întâmplă datorită gazelor de eșapament care conțin emisii de CO ₂ și de poluanți atmosferici dăunători, precum oxizii de azot și particulele în suspensie. De asemenea, traficul rutier este de departe principala sursă de zgomot în întreaga Europă. În mod evident, integrarea vehiculelor electrice în parcul auto poate să reducă semnificativ nivelul general al emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și poluarea atmosferică, în special dacă energia electrică provine din surse regenerabile. Dar chiar și atunci când ea este produsă din combustibili fosili, mediul urban poate beneficia totuși de trecerea la vehiculele electrice dacă avem în vedere reducerea poluării atmosferice și a nivelului de zgomot pe plan local.
Efecte preconizate ale proiectului	Mobilitate ecologică. Măsuri de protecție pentru persoanele vulnerabile din punct de vedere mobil. Creșterea calității vieții elevilor, prin asigurarea transportului pe ruta Curtici, Macea, Sânmartin.

7. Instalarea de stații de încărcare vehicule-electrice în anumite puncte cheie din oraș

Justificare obiectiv	În august 2020, numărul locațiilor de încărcare la nivel național a crescut la 529 - un număr, totuși, insuficient pentru a asigura o infrastructură fiabilă pentru proprietarii de EV. Cele mai multe stații de încărcare sunt deocamdată instalate cu precădere de către hoteluri, restaurante, benzinării, service-uri auto, supermarket-uri sau mall-uri, care caută să atragă mai mulți clienți prin aceste facilități.
Detaliere obiectiv	Dacă tendințele pieței de vehicule electrice vor continua în următorii ani - și avem motive bune să credem ca o vor face, având în vedere prăbușirea cererii pentru petrol și obiectivele asumate de guverne la nivel european și național - atunci ne putem aștepta ca din ce în ce mai mulți oameni să aibă nevoie de stații de încărcare pentru vehiculele lor electrice , pe parcursul întregii zile. Punctele de incarcare din orasul Curtici sunt prevazute a fi amplasate strada 1 Decembrie și strada Revolutiei.
Efecte preconizate ale proiectului	Eficiență crescută și reducerea cheltuielilor Posibilitatea de încărcare în regim fast charge Mobilitate ecologică Creșterea calității vieții.



8. Iluminarea pe timp de noapte a trecerilor pentru pietoni, iluminarea pe timp de noapte a zonelor acoperite de camerele de luat vederi pentru a crește calitatea imaginilor oferite de acestea pe timp de noapte

Justificare obiectiv	Ritmul de viață alert, specific mai ales orașelor, a dezvoltat enorm rolurile pe care le poate îndeplini sistemul de iluminat. Scopul principal al sistemelor de iluminat este acela de a asigura orientarea și circulația în siguranță a pietonilor pe timp de noapte.
Detaliere obiectiv	Iluminarea pe timp de noapte a trecerilor pentru pietoni și iluminarea pe timp de noapte a zonelor acoperite de camerele de luat vederi au ca scop: ridicarea gradului de civilizație, a confortului și a calității vieții; creșterea gradului de securitate individuală și colectivă în cadrul comunităților locale, precum și a gradului de siguranță a circulației rutiere și pietonale.
Efecte preconizate ale proiectului	Securitatea urbana. Cresterea calitatii vietii.

9. Modernizarea sistemului de indicatoare rutiere și de orientare

Justificare obiectiv	Modernizarea sistemelor de siguranță a traficului (marcaje, parapetei de protecție etc.); Implementarea de măsuri asupra infrastructurii rutiere pentru a crește siguranța pietonilor; În zonele de circulației ale unităților de învățământ , crearea un sistem public de transport al copiilor de la domiciliu spre unitățile de învățământ și de la unitățile de învățământ spre domiciliu.
Detaliere obiectiv	La nivelul orasului Curtici, s-a identificat disfuncționalitatea și carenta sistemului de indicatoare rutiere și de orientare, ceea ce determina o investitie majora în acest segment, avand în vedere ca rudimentarul acestui sistem poate provoca accidente, aglomerari în trafic, insecuritate urbana.
Efecte preconizate ale proiectului	Siguranta în trafic. Securitatea urbana. Cresterea calitatii vietii. Decongestionarea traficului.



3. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană (Etapa III)



Sursa : Etapele PMUD (sursa: Ghidul Uniunii Europene)

1. Stabilirea procedurilor de evaluare a implementării PMUD

Monitorizarea este un instrument de management folosit la urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului și se va înțelege ceea ce funcționează bine și mai puțin bine. Un plan de acțiune eficient depinde și de modul în care se realizează monitorizarea și evaluarea. Altfel spus, se vor urmări rezultatele obținute comparativ cu ceea ce s-a planificat în PMUD. Monitorizarea și evaluarea se referă la modul în care rezultatele PMUD sunt analizate și folosite pentru atingerea obiectivelor pe termen scurt.



Acestea sunt instrumentele ce gestionează urmărirea procesului de planificare și punerea în aplicare a măsurilor propuse în cadrul PMUD-ului.

Având în vedere faptul că, PMUD face prognoze și propune măsuri pentru următorii ani, până în 2030 se impune un mecanism de monitorizare ce anticipează dificultățile și modificările ce pot interveni în implementarea planului.

În anumite situații este necesară reorganizarea măsurilor pentru a atinge obiectivele mai eficient și în limitele bugetului disponibil.

În cazul U.A.T.Curtici, înființarea/numirea echipei de monitorizare ce va evalua atingerea obiectivelor PMUD-ului este în responsabilitatea primăriei orașului Curtici.

Monitorizarea implementării PMUD are următoarele obiective:

- Adaptarea implementării – se compară performanțele măsurilor implementate în raport cu rezultatele așteptate/previzionate. Dacă sunt diferențe se ajustează prin alinierea la ritmul de implementare.
- Actualizarea PMUD – se recomandă actualizarea unui PMUD, cel târziu o dată la cinci ani, în baza performanțelor reale ale măsurilor prevăzute în plan.
- Calibrarea modelului de transport – acest lucru se va realiza pe baza datelor colectate în procesul de monitorizare.

Pentru actualizarea modelului, echipa responsabilă cu întreținerea modelului trebuie să colecteze sau să obțină permanent următoarele informații actualizate:

- noile aranjamente privind circulația (drumuri noi, denivelări de intersecții,
 - modificare număr de benzi pe drumuri existente, introducerea semaforizării etc.);
 - date privind utilizarea terenurilor, în scopul includerii în model al noilor generatori de trafic (de exemplu, un cartier de locuințe nou etc.);
 - trasee de transport public, tarife și servicii-dacă este cazul;
 - număr călători îmbarcați pe fiecare linie de transport public-dacă este cazul;
 - numărători de trafic.
- Menținerea sprijinului decizional – beneficiile măsurilor PMUD trebuie văzute cu interes ridicat de către factorii de decizie, pe tot parcursul implementării planului.
 - Previzionarea unor posibile riscuri în implementare și adoptarea în timp util a unor măsuri pentru evitarea situațiilor conflictuale, întârzierilor și creșterii costurilor de implementare.
 - Planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.
 - Activitatea de monitorizare a atingerii obiectivelor PMUD presupune parcurgerea unui set de activități, precum: analiza situației implementării pe o anumită durată de timp, evaluarea măsurii în care implementarea proiectelor corespunde graficului propus; actualizarea PMUD cu alte informații, având la bază nevoi identificate pe raza UAT Oraș Curtici, altele decât cele care au putut fi previzionate la elaborarea inițială a acestuia sau chiar cu cerințe impuse de regulamentele noi ale Comisiei Europene, ale legislației naționale, etc.



- Procesul de monitorizare necesită culegerea de date pe baza cărora se va evalua eficacitatea PMUD. Astfel, este necesară colectarea datelor care vor permite măsurarea gradului de îndeplinire a scopului și obiectivelor PMUD stabilite.

Comisia de circulații, care va asigura monitorizarea, va acorda un interes deosebit stadiului pregătirii și implementării proiectelor. Comisia va informa factorii de decizie superiori privind eventualele probleme apărute în implementarea acestor proiecte pentru a fi determinate pe aceștia să întreprindă acțiunile necesare pentru implementarea cu succes a acestor proiecte.

Monitorizarea și evaluarea PMUD-ului se vor axa pe evaluarea modalității în care implementarea proiectelor din plan respectă:

- indicatorii de sustenabilitate asociați dezvoltării urbane sustenabile;
- indicatorii de impact determinați, descriși pentru fiecare proiect individual.

Monitorizarea implementării PMUD se realizează pe baza unor indicatori de monitorizare. Pentru a evalua eficacitatea PMUD-ului, procesul de monitorizare poate implica colectarea unor date. Astfel, la nevoie se vor colecta date care să permită măsurarea gradului de îndeplinire a scopului și obiectivelor PMUD.

Obiectivele principale, strategice, ale PMUD-ului privind transportul sunt:

- îmbunătățirea mobilității cu transportul public și reducerea congestiei, precum și îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de bunuri;
- creșterea siguranței participanților la trafic;
- asigurarea accesului tuturor cetățenilor către opțiuni de transport care facilitează accesul la destinații și servicii esențiale – creșterea accesibilității către punctele de interes ale orașului (de exemplu, zona centrală, instituții etc.);
- îmbunătățirea calității mediului – reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie; creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

Astfel, în măsura în care se consideră a fi relevenate, pot fi colectate date privind:

- durata deplasărilor și congestia traficului în rețeaua de transport;
- siguranța rutieră;
- impactul asupra mediului;
- alte date suplimentare.

Pe lângă evaluarea obiectivelor strategice, autoritățile centrale lucrează cu indicatori standard oferiți de INS:

- pasageri transportați în transportul public urban;
- emisii GES provenite din transportul rutier; operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat;
- operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public nemotorizat).



Orientativ, în funcție de situație, alți indicatori importanți care pot fi monitorizați și evaluați ar fi:

- repartiția modală - măsura în care cota de piață a transportului public, pietonal sau velo variază după implementarea PMUD-ului;
- indicele de motorizare (calculat ca număr de autovehicule la 1000 locuitori).

Modalitatea în care se va monitoriza PMUD-ul va fi realizată prin evaluarea îndeplinirii indicatorilor prezentați în următorul model orientativ:

Categorie	Indicator de monitorizare	UM
Transport rutier	infrastructura rutieră modernizată	Număr/lungime
Transport rutier	infrastructura rutieră nou construită	Număr/lungime
Transport rutier	alei pietonale (inclusiv trotuare) construite	Număr/lungime
Transport rutier	alei pietonale (inclusiv trotuare) modernizate	Număr/lungime
Transport pietonal și velo	piste/benzi de biciclete realizate	Număr/lungime
Transport pietonal și velo	rastele pentru biciclete înființate	Număr
Transport pietonal și velo	gradul de utilizare a bicicletelor	%
Transport pietonal și velo	număr de treceri de pietoni modernizate	Număr
Transport staționar	număr locuri de parcare realizate	Număr
	număr locuri de parcare modernizate	Număr
Protecția mediului	număr stații electrice construite	Număr
Protecția mediului	număr autovehicule electrice achiziționate	Număr
Mobilitate vulnerabilă	număr autovehicule pentru persoane cu mobilitate redusă	Număr
Siguranța pasagerilor/pietonilor	numărul de accidente cu răniți grav sau morți	Număr
Siguranța pasagerilor/pietonilor	intersecții reconfigurate	Număr
Campanii de informare	număr acțiuni de informare/conștientizare/educare privind transportul și siguranța în trafic	Număr

2.Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea



În cadrul orașului Curtici nu există un compartiment dedicat aspectelor de transport și mobilitate cu atribuții de monitorizare ai progresului implementării PMUD.

Astfel, în cadrul organigramei orașului nu este o celulă de lucru care să poată prelua implementarea Planului de Mobilitate.

Faza de implementare și monitorizare a PMUD este în atribuțiile și răspunderea exclusivă a autorității locale, fapt pentru care gestiunea la nivelul orașului a acestei faze decisive trebuie să reprezinte o preocupare a factorilor decizionali.

Pentru implementarea unui mecanism eficient de monitorizare, evaluare și control a fazei de implementare a PMUD, se propun următoarele acțiuni:

- ❖ Numirea Comisie de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului, care ar putea prelua această sarcină în vederea monitorizării, respectiv de adoptare a deciziilor privind actualizarea PMUD.

Vor putea fi organizate întâlniri ale Comisiei, întocmai ca și pe durata elaborării PMUD, ori de câte ori este nevoie.

La sedintele Comisiei, vor putea participa și chiar vor putea fi consultați șefii departamentelor din cadrul Primăriei Orașului Curtici, în funcție de problematica discutată. La nevoie, în cadrul întâlnirilor, vor putea fi invitați reprezentanți ai altor instituții (ADR, Consiliul Județean, Poliția Circulație, CFR, Primari ai localităților învecinate etc.);

Sarcinile principale ale Comisiei vor fi:

- ❖ Implementarea PMUD:
 - monitorizarea introducerii în programele de investiții anuale/multianuale a proiectelor din PMUD,
 - monitorizarea pregătirii și inițierii achizițiilor,
 - monitorizarea progresului implementării proiectelor,
 - monitorizarea efortului financiar pentru PMUD,
 - identificarea unor măsuri pentru încadrarea în planificare, etc.
- ❖ Verificarea evoluției atingerii tintelor și obiectivelor stabilite prin PMUD;
- ❖ Menținerea actualizată a modelului de transport și testarea proiectelor ce vor fi implementate în cadrul modelului;
- ❖ Colectarea datelor și informațiilor necesare monitorizării procesului și actualizării modelului de transport;
- ❖ Identificarea oportunităților/ surselor de finanțare pentru implementarea investițiilor
- ❖ Programarea informării și implicării societății civile în procesul de realizare a acțiunilor și proiectelor din PMUD, conform regulilor programului care finanțează proiectul/proiectele,



iar la nevoie chiar și cooperarea cu departamentele specializate din cadrul instituțiilor care implementează proiectele;

- ❖ Actualizarea planificării investițiilor și acțiuni pe termen scurt, mediu și lung aferente PMUD, funcție de evoluțiile existente în oraș (finanțări disponibile, alte schimbări conjuncturale, etc) –
- ❖ Cooperare cu instituții la nivel regional și național, cu organisme de finanțare, etc. Asigurarea suportului tehnic pentru deciziile Grupului de lucru
- ❖ Pregătirea procesului de elaborare a PMUD-editia următoare
- ❖ La nevoie, realizarea unor rapoarte de monitorizare și evaluare.

Rolul Comisiei este de a asigura analiza datelor colectate, de a raporta progresul implementării și de a asigura necesarul de informații Grupului de lucru pentru luarea deciziilor necesare.

Monitorizarea implementării planului de acțiune se realizează de către Comisia propusă a se constitui în acest scop, pe baza indicatorilor de monitorizare prezentați mai sus, care însă pot fi adaptați în funcție de situația dată.



HOTĂRÂREA Nr. 256

Din data de 12.11.2021

privind aprobarea "Metodologiei privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030"

Consiliul Local al orașului Curtici, în ședința din data de 12.11.2021;
Având în vedere:

- Metodologia privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030 elaborată de către Administratorul Public domnul Paul Lazarov, nr.25041/01.10.2021;
- Referatul de Aprobare nr.25607/06.10.2021 al primarului orașului Curtici, domnul Ban Ioan Bogdan;
- Referatul de specialitate nr.25968/07.10.2021 al domnului Administrator Public Paul Lazarov;
- Îndeplinirea procedurilor prevăzute de Legea nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, respectiv **anunțul și procesul-verbal de afișare nr.26861/11.10.2021**, conform prevederilor art.7 din Legea nr.52/2003(*republicată*) privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare;
- **procesul-verbal de dezafișare nr.29715/05.11.2021**, conform prevederilor art.7 din Legea nr.52/2003(*republicată*) privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare;
- **raportul nr.29715/05.11.2021** întocmit în conformitate cu prevederile Legii nr.52 din 21 Ianuarie 2003 (*republicată*) privind transparența decizională în administrația publică*).
- Secțiunea a 4-a - Planul de mobilitate urbană-. Art. 15 și 16 a Normelor de aplicare a Legii nr.350/2001.
- Conform prevederilor Art.15, alin.(1), (2) și (3) din Normele de aplicare a Legii 350/2001, Planul de mobilitate urbană, denumit în continuare P.M.U.D, reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.
- **avizul nr.29937/40/08.11.2021** al Comisiei pentru protecția mediului, turism, activități sportive și agrement, juridică, de disciplină, apărarea ordinii și liniștii publice, a drepturilor cetățenilor, munca și protecție socială, protecția copilului;
- În conformitate cu prevederile art.129 alin.(2) lit.b) și alin.(4) lit.e) din OUG nr.57/2019-Codul Administrativ;
- Cu un număr de voturi 14, din care "pentru" 14, "împotriva" -, "abțineri" -, din numărul total de 15 consilieri locali în funcție,
În temeiul art.129 alin.(2) lit.b) și alin.(4) lit.e), art.139 alin.(3) lit.e), art.196 alin.(1) lit.a) din OUG nr.57/2019 - Codul Administrativ, Consiliul Local al orașului Curtici

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă "Metodologia privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030", care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă componența "**Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizarea traficului**", astfel:

(1) Membri propuși în cadrul *Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizarea traficului*, din cadrul aparatului de specialitate al primarului, sunt:

1. Doba Ioan-Daniel – viceprimar;
2. Nagy Ioan – Secretar general;
3. Lazarov Paul-Ovidiu- Administrator public;
4. Negruț Dema Ovidiu-Traian–Arhitect șef S.U.A.T.;
5. Neag Marius-Traian – Șef poliția locală a orașului Curtici;

(2) Membri înscriși urmare procedurii de transparență, conform Anexei nr.1 la "Metodologia privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030".

Art.3.Îndeplinirea prevederilor prezentei hotărâri se încredințează primarul orașului Curtici, prin Administratorul Public, domnul Lazarov Paul și aparatului de specialitate din cadrul primăriei.

Art.4.Prezenta hotărâre se comunică la: Instituția Prefectului – Județul Arad; Primarului Orașului Curtici, Direcția economică, SAPLJ, SRUSPRP, Administrator Public, APL - 2 ex, Poliția Națională, Poliția Locală oraș Curtici,se publică pe site-ul primăriei.

**Președinte de ședință,
Doba Ioan Daniel**

**Contrasemnează Secretar general,
jr. Nagy Ioan**



R O M Â N I A
JUDEȚUL ARAD
PRIMĂRIA ORAȘULUI CURTICI

315200-Curtici, str. Primăriei nr. 47
tel. 0257-464004, fax 0257-464130, e-mail: secretariat@primariacurtici.ro

Nr.1273/17.01.2022

Minuta întâlnirii *Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului*
(Comisia P.M.U.D. Curtici 2021-2030)

Scopul întâlnirii:

Întâlnirea *Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului* (Comisia P.M.U.D. Curtici 2021-2030), denumită în continuare Comisia, a avut loc în data de 17.01.2022, începând cu orele 15:00, având ca scop:

1. Stadiul completării chestionarelor adresate cetățenilor orașului, în vederea respectării prevederilor Legii 350/2001, privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030;
2. Adoptarea unor decizii privind consultarea actorilor relevanți din oraș, cu potențial major de atragere și generare a traficului, în vederea completării datelor incluse în Studiul de Trafic, care va fi un document conexe Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030;
3. Publicarea la transparentă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030, având în vedere stadiul avansat al elaborării acestuia.

Concluziile întâlnirii:

1. Având în vedere că astăzi, 17 Ianuarie 2022, chestionarele adresate cetățenilor în vederea respectării prevederilor Legii 350/2001, privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030 au fost completate într-un număr de 45, atingând astfel o proporție semnificativă (50%) din numărul minim solicitat (aproximativ 88, dat fiind faptul că populația orașului este de 8740 cetățeni,



R O M Â N I A
JUDEȚUL ARAD
PRIMĂRIA ORAȘULUI CURTICI

315200-Curtici, str. Primăriei nr. 47

tel. 0257-464004, fax 0257-464130, e-mail: secretariat@primariacurtici.ro

iar Legea 350/2001 prevede ca un eșantion de minim 1% din numărul total al populației să răspundă la interviuri (chestionar) privind mobilitatea), consideră că ar mai trebui făcută publicitate (online și presă locală) și totodată stabilită data limită pentru completarea chestionarului la data de 25.01.2022.

Comisia de asemenea consideră că termenul este suficient, pentru că motivul pentru care în luna Decembrie 2021 chestionarul nu a fost completat și transmis este acela că este o lună specifică sărbătorilor de iarnă, a concediilor și prin urmare populația nu a manifestat interes în completarea acestuia. Pentru cazul în care procentul de minim 1% din populație nu va fi atins până la termenul limită, Comisia se va reuni și va decide prelungirea termenului menționat.

2. În vederea respectării prevederilor Legii 350/2001, este de asemenea necesară consultarea actorilor relevanți din oraș, cu potențial major de atragere și generare a traficului și astfel Comisia decide următoarele:

- Primăria orașului Curtici va transmite invitații de participare actorilor selectați, iar în măsura în care nu vor putea participa se vor solicita informațiile specifice de trafic pe email;

- Au fost identificate 4 categorii principale de actori locali cu potențial major de atragere și generare a traficului cum ar fi: operatori de transport marfă, unități de învățământ, culte religioase și entități comerciale;

- A fost luată decizia de a transmite invitații către următorii actori locali: Liceul Tehnologic "Ion Creangă" Curtici, Grădinița Veseliei Curtici, Trade Trans Terminal S.R.L., Lagermax Autotransport Romania S.R.L., S.C. Valvetek S.R.L., S.C. Termostampi Rom S.R.L., S.C. COINDU Romania S.R.L., Combinatul Agroindustrial Curtici, Parohia Ortodoxă "Sfinții Apostoli Petru și Pavel" Curtici, Biserica Romano-Catolică "Sfânta Treime" Curtici, Biserica Baptistă Curtici.

3. În urma transmiterii Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030, s-a identificat ca urmare a elementelor incluse în acesta că se află în stadiul în care acesta poate fi publicat la transparență pe website-ul oficial al Orașului Curtici, cu respectarea prevederilor Legii 52/2003 privind transparența decizională.

P.M.U.D. 2021-2030 fiind un document dinamic, necesitând mai multe actualizări în funcție de alte informații relevante, cum ar fi cele privind necesități identificate la nivel de comunitate, lansarea apelurilor de proiecte, ghiduri, etc., răspunsurile înregistrate în urma completării chestionarelor (interviurilor) de către cetățeni, informațiile primite de la actorii locali, dar și orice alte date relevante vor fi integrate în conținutul P.M.U.D. cu contribuția



R O M Â N I A
JUDEȚUL ARAD
PRIMĂRIA ORAȘULUI CURTICI

315200-Curtici, str. Primăriei nr. 47

tel. 0257-464004, fax 0257-464130, e-mail: secretariat@primariacurtici.ro

Comisiei, însă toate acestea vor fi incluse anterior transmiterii spre verificare către ADR Vest.

Data redactării: 17.01.2022

La întâlnire au participat:

Ban Ioan Bogdan – Primar



Membrii Comisiei:

Prenume, Nume	Poziția ocupată	Semnătura
Doba Ioan-Daniel	Viceprimar	
Nagy Ioan	Secretar	
Lazarov Paul-Ovidiu	Administrator public	
Negruț Dema Ovidiu-Traian	Arhitect (Șef serviciu Urbanism și Amenajarea Teritoriului)	
Neag Marius-Traian	Șef poliția locală a orașului Curtici	
Mîndruțau Cosmin	Consilier Local – Comisia Urbanism	
Răuț Marinell	Agent șef principal din cadrul Poliției orașului Curtici	



Nr.30517/17.11.2021

**Minuta întâlnirii *Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului*
(Comisia P.M.U.D. Curtici 2021-2030)**

Scopul întâlnirii:

Întâlnirea *Comisiei de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului* (Comisia P.M.U.D. Curtici 2021-2030), denumită în continuare Comisia, a avut loc în data de 17.11.2021, începând cu orele 14:00, având ca scop:

1. Familiarizarea membrilor Comisiei cu prevederile Legii 350/2001, privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030;
2. Parcurgerea, propuneri și acceptare a chestionarului specific care va fi transmis spre completare către populație;

Conluziile întâlnirii:

1. „*Metodologia privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030*”, elaborată în principal conform prevederilor în vigoare a Legii 350/2001, a fost aprobată prin Hotărârea Consiliului Local a orașului Curtici cu Nr. 256/12.11.2021.
2. „*Comisia de circulații, siguranță rutieră și fluidizare a traficului*” a fost recunoscută și aprobată prin Hotărârea Consiliului Local a orașului Curtici cu Nr. 256/12.11.2021, cu următoarea componență:

I. Membri propuși, din aparatul de specialitate a primarului:

1. Doba Ioan-Daniel – viceprimar;
2. Nagy Ioan – Secretar general;
3. Lazarov Paul-Ovidiu- Administrator public;
4. Negruț Dema Ovidiu-Traian – Arhitect (Șef serviciu Urbanism și Amenajarea Teritoriului);
5. Neag Marius-Traian – Șef poliția locală a orașului Curtici;



R O M Ȃ N I A
JUDEȚUL ARAD
PRIMĂRIA ORAȘULUI CURTICI

315200-Curtici, str. Primăriei nr. 47

tel. 0257-464004, fax 0257-464130, e-mail: secretariat@primariacurtici.ro

II. Membri înscriși, ca urmare procedurii de transparență, conform Anexei nr.1 la "Metodologia privind contribuția la elaborarea P.M.U.D. a orașului Curtici pentru perioada 2021-2030", din societatea civilă, dar și Consilieri locali din cadrul Consiliului Local Curtici:

1. Răuț Marinel – Agent șef principal – Poliția Orașului Curtici
2. Mîndruțau Cosmin – Consilier Local (Comisia Urbanism):
3. Se supune deciziei Comisiei varianta de "*Chestionar adresat cetățenilor pentru identificarea nevoilor de mobilitate, în vederea elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici, pentru perioada 2021-2030*", transmis de către prestatorul extern contractat în vederea elaborării PMUD Curtici 2021-2030;
Cu unele modificări propuse și aplicate, chestionarul se aprobă în unanimitate de către membri comisiei, astfel că acesta poate fi pregătit în vederea publicării către cetățeni.

Data redactării: 17.11.2021

La întâlnire au participat:

Ban Ioan Bogdan - Primar

Membrii Comisiei:



Prenume, Nume	Poziția ocupată	Semnătura
Doba Ioan-Daniel	Viceprimar	
Nagy Ioan	Secretar	
Lazarov Paul-Ovidiu	Administrator public	
Negruț Dema Ovidiu-Traian	Arhitect (Șef serviciu Urbanism și Amenajarea Teritoriului)	
Neag Marius-Traian	Șef poliția locală a orașului Curtici	
Mîndruțau Cosmin	Consilier Local – Comisia Urbanism	
Răuț Marinel	Agent șef principal din cadrul Poliției orașului Curtici	



Chestionar de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici, pentru perioada 2021-2030

1. Care este grupa de vârstă la care vă încadrați?

- Sub 15 ani;
- Între 15 și 18 ani;
- Între 19 și 30 de ani;
- Între 31 și 45 de ani;
- Între 46 și 65 de ani;
- Peste 66 de ani.

2. În care dintre următoarele categorii vă încadrați?

- Angajat
- Șomer
- Elev/Student
- Pensionar
- Altele _____

3. Care este în prezent modalitatea dumneavoastră principală de deplasare?

- Autovehicul motorizat (autoturism, motocicletă/moped, etc);
- Bicicletă;
- Pietonal;
- Transportul în comun;
- Altele _____

4. Care sunt cele mai frecvente motive de deplasare (frecvență zilnică)?

(Mai multe opțiuni)

- Serviciu;
- Cumpărături;
- Recreere;
- Mersul sau însoțirea copilului la școală;
- Vizite;
- Altele _____



R O M Â N I A
JUDEȚUL ARAD
ORAȘ CURTICI



315200–Curtici, str.Primăriei nr.47, jud.Arad, tel.0257/464004, fax 0257/464130
e-mail: secretariat@primariacurtici.ro

5. În funcție de răspunsul de la punctul 4, vă rugăm să menționați durata medie a deplasărilor zilnice.

- Între 5-10 minute;
- Între 10-20 minute;
- Între 20-40 minute;
- Peste 40 minute;
- Altă durată _____.

6. Care este numărul de deplasări în cadrul localității? (medie săptămânală)

_____;

7. Care este numărul de deplasări în afara localității? (medie săptămânală)

_____;

8. După părerea dumneavoastră, în domeniul mobilității, ce tipuri de infrastructură/facilități ar trebui create / modernizate / dezvoltate?

- Infrastructura rutieră;
- Infrastructura piste de bicicletă;
- Infrastructura pietonală;
- Infrastructura parcări auto;
- Infrastructura de transport în comun.

9. În cazul în care infrastructura și facilitățile ar permite, ce mod de deplasare ați prefera?

(O singură opțiune)

- Autovehiculul personal;
- Bicicleta;
- Pietonal;
- Transportul public;
- Altele _____.



10. Care considerați că sunt principalele probleme ale traficului în orasul Curtici?

(Mai multe opțiuni)

- Aglomerația din traficul auto;
- Lipsa pistelor pentru biciclete;
- Calitatea infrastructurii rutiere;
- Lipsa parcarilor;
- Marcarea necorespunzătoare a parcarilor sau parcare pe carosabil;
- Graficul de circulație al transportului public;
- Graficul de acoperire al transportului public;
- Semnalizarea rutieră statică și dinamică neadecvată sau insuficientă.

11. Cum apreciați traficul rutier în orașul Curtici?

(O singură opțiune)

- Foarte aglomerat;
- Aglomerat;
- Aglomerat în orele de vârf, neaglomerat în restul zilei;
- Neaglomerat;
- Nu știu.

12. În opinia dumneavoastră, care sunt cele mai importante direcții de acțiune pentru promovarea și dezvoltarea Mobilității Durabile în orașul Curtici ?

(vă rugăm bifați pe o scară de la 1 la 5, conform descrierii de mai jos)

Direcția de acțiune	1 – Nu este important	2- Foarte puțin important	3 – Puțin important	4 – Important	5 – Foarte important
Dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete (în localitate și în exteriorul localității)					
Amenajarea/modernizarea străzilor urbane					



R O M Â N I A
JUDEȚUL ARAD
ORAȘ CURTICI



315200-Curtici, str.Primăriei nr.47, jud.Arad, tel.0257/464004, fax 0257/464130
e-mail: secretariat@primariacurtici.ro

Amenajarea aleilor și trotuarelor pentru facilitarea mersului pe jos					
Extinderea numărului de locuri de parcare în zonele aglomerate					
Îmbunătățirea condițiilor privind transportul în comun					

13. Aglomerarea traficului din zona centrală a orașului, în orele de vârf este cea mai importantă problemă a acestui oraș:

- DA
- NU

14. Zgomotul asociat traficului rutier este o problemă semnificativă a orașului:

- DA
- NU

15. Traficul greu este principala problemă de trafic a orașului Curtici:

- DA
- NU

16. Nominalizați pe scurt, cel puțin o idee de proiect care implică dezvoltarea mobilității urbane, care ar avea un impact major asupra modalității de deplasare la nivel de oraș:

ANUNT COLECTIV 28253, 28264, 28307, 28313 DIN 19 OCTOMBRIE 2021
19 octombrie 2021

[ANUNT COLECTIV 28253, 28264, 28307, 28313.pdf](#)

[mai mult](#)

COMUNICAT privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici
12 octombrie 2021

[Descarca documentul in format JPG](#)

Nr.27132/12.10.2021

COMUNICAT

privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici

Conform prevederilor Legii 350/2001¹, se impune dezvoltarea elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici cu implicarea comunității.

Prin urmare, în conformitate cu Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, aducem la cunoștința publicului că Orașul Curtici se află în procesul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici (P.M.U.D.) pentru perioada 2021-2027 (cu implementare a acțiunilor până în 2030).

În contextul generat de pandemia de Covid-19 și al restricțiilor aferente, procesul de consultare publică se va desfășura majoritar sau total prin mijloace electronice, printr-o serie de chestionare și dezbateri care vor fi aduse la cunoștința publicului în termen util.

Persoanele interesate să contribuie activ în procesul de elaborare a P.M.U.D., sunt rugate să se prezinte sediul Primăriei Orașului Curtici. Înscrierile în grupurile de lucru se pot face la secretariatul primăriei până cel târziu la data de 20 Octombrie 2021, ora 12:00.

[mai mult](#)

— Anterior 1 2 3 4 5 — 92 Următor —



Primăria Curtici

- Agenda de lucru
- Condozere
- Lejstivite
- Organizare
- Comunicări și anunțuri
- Reporțate și studii
- Programe și strategii
- Transparență decizională
- Disponibilități primar
- Politica de confidențialitate
- Informații de contact

- Regio Integral S.A.
- C.S. Frontiera Curtici
- Centrul de îngrijire zi

Servicii Primărie

- Finanțiar-contabil
- Regeneru agricoli
- Urbanism
- Stare civilă
- Directia de asistentă socială
- Serviciul Resurse Umane, Salariare,
- Proiecte și Relații Publice

Consiliul local Curtici

- Componenta C.L. Curtici
- Comisii de specialitate
- Regulament de organizare și funcționare
- Hibăriri ale Consiliului local Curtici
- HCL 2022

Questionar adresat cetățenilor pentru identificarea nevoilor actuale privind mobilitatea, în vederea elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici, pentru perioada 2021-2030
 12 Ianuarie 2022

Elaborarea P.M.U. a orașului Curtici este imperios necesară în creșterea unei viziuni asupra dezvoltării tuturor formelor curente și viitoare de mobilitate la nivelul orașului, dar și o condiție în vederea accesării fondurilor nerambursabile, pentru proiecte care includ implementarea unor obiective specifice de investiții.

Conf. Art. 15, alin (12), a Normelor de aplicare a legii 350/2001 P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă.

Prin urmare avem rugămintea să completați formularul disponibil, pentru a contribui la procesul de identificare a nevoilor de mobilitate la nivel de comunitate.

Questionarul se va completa online și nu implică completarea datelor personale (se va transmite anonim) în vederea respectării prevederilor Regulamentului (UE) 2015/879 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date, precum și a Legii nr. 196/2016.

Timp estimat de completare a chestionarului: 5 minute.

Chestionarul este disponibil online, la linkul: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd8BXTe33B8BpVjVjRf0PVMNGDveA3OF0XR..._CLjghulQvIEWorm

Vă mulțumim anticipat pentru contribuție.

PRIMAR

BAR IOAN BOGDAN

mai mult

Anunț privind prevenirea introducerii virusului de gripă aviară pe teritoriul național
 12 Ianuarie 2022

Nr. 446 / 12.01.2022



MONITORUL OFICIAL LOCAL

nr. 040/07.2019 (Gazeta Administrativă)

AJUTORUL DE ÎNCĂLZIRE 2021

FORMULARE

IMPOZITE ȘI TAXE LOCALE 2022
 HCL nr. 066/12.01.2022



Serviciul Public de
 Transporturi Interurbane



GHIȘEUL.RO



ANUNȚ COLECTIV 28253, 28264, 28307, 28313 DIN 19 OCTOMBRIE 2021
19 octombrie 2021

[ANUNȚ COLECTIV 28253, 28264, 28307, 28313.pdf](#)

[mai mult](#)

COMUNICAT privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici

12 octombrie 2021

[Descarca documentul in format JPG](#)

Nr.27132/12.10.2021

COMUNICAT

privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
a orașului Curtici

Conform prevederilor Legii 350/2001¹, se impune dezicțarea elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici cu implicarea comunității.

Prin urmare, în conformitate cu Legea nr. 52/2005 privind transparența decizională în administrația publică, aducem la cunoștința publicului că Orașul Curtici se află în procesul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici (P.M.U.D.) pentru perioada 2021-2027 (cu implementare a acțiunilor până în 2030).

În contextul generat de pandemia de Covid-19 și al restricțiilor aferente, procesul de consultare publică se va desfășura majoritar sau total prin mijloace electronice, printr-o serie de chestionare și dezbateri, care vor fi aduse la cunoștința publicului în termen ulți.

Persoanele interesate să contribuie activ în procesul de elaborare a P.M.U.D. sunt rugate să se prezinte sediu Primăriei Orașului Curtici. Înscrierile în grupurile de lucru se pot face la secretariatul primăriei până **cel târziu la data de 20 Octombrie 2021, ora 12:00.**

[mai mult](#)

— Anterior 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 Următor —

Sedința C.J. Curții din 25.11.2023
24 noiembrie 2023

Questionar adresat cetățenilor pentru identificarea nevoilor actuale privind mobilitatea, în vederea elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtea pentru perioada 2023-2030

24 noiembrie 2023

Elaborarea P.M.U.D. a Orașului Curtea este imperios necesară în creșterea unei vițiuni asupra dezvoltării tuturor formelor existente și viitoare de mobilitate în moduri accesibile dar și o condiție în vederea accesării fondurilor nerambursabile, pentru proiecte care includ implementarea unor demersuri specifice de investiții

Conf. 4.1. 1.5. alin (12), a. termenilor de aplicare a legii 560/2004 P.M.U. se elaborează printr-o abordare participativă și parțială.

Prin urmare avem rugămintea să completați formularul disponibil pentru a contribui la procesul de identificare a nevoilor de mobilitate la nivel de comunitate

Questionarul se va completa online și nu implică completarea datelor personale (se va transmite anonim), în vederea respectării prevederilor Acordului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind liberă circulație a acestor date, precum și a Legii nr. 190/2015.

Termen estimat de completare a chestionarului: 5 minute

Chestionarul este disponibil online, la linkul: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLS0BBXt533Ba62y9YtF0uPvRk0DveASOFdVg.../editviewform>

Vă mulțumim anticipat pentru contribuție

PRINAR

BAN ION BODDAN

raed.mda

ACTUL – FUNCTIE CONTRACTUALĂ 2023/13

24 noiembrie 2023

ANUNT CONCURS FUNCTIE CONTRACTUALA SPECIFICATOR

Vă mulțumim anticipat pentru contribuție.

PRIMAR
BANICIAN BOSDAN
mai mult

PROIECT DE HOTĂRÂRE privind aprobarea "Planului de Mobilizare Urbană Durabilă - PM.U.D. al orașului Curtici pentru perioada 2021-2030"
17.04.2021

Publicăm conținutul procedurii de aprobare, Legii nr. 200/2018
"PROIECT DE HOTĂRÂRE privind aprobarea "Planului de Mobilizare Urbană Durabilă - PM.U.D. al orașului Curtici pentru perioada 2021-2030". în vederea consultării.
transportarea PM.U.D.pdf
PM.U.D. CURTICI - VAR 3.docx

PERSONELE INTERESATE POT TRIMITE ÎN SCRIS SAU POT DEPUSE LA REGISTRATURA PRIMĂRIE CURTICI PROMISER, SUJECTU,
ORĂȘI CARE VOINVENI MAJORARE DE RECOMANDARE PENTRU CONSILIUL LOCAL CURTICI, PÂNĂ LA DATA DE 26.02.2021
PERSONAL RESPONSABIL PENTRU RELATIA CU SOCIETATEA CIVILĂ - Doamna Trăbălaș Daniela.
mai mult

Raport de activitate al primarului Orașului Curtici pe anul 2021
12.04.2022

RAPORT DE ACTIVITATE ANI 2021 BAN BOSDANLOȘI
mai mult



R O M Â N I A
JUDEȚUL ARAD
PRIMĂRIA ORAȘULUI CURTICI

315200-Curtici, str. Primăriei nr. 47
tel. 0257-464004, fax 0257-464130, e-mail: secretariat@primariacurtici.ro

Nr.27132/12.10.2021

COMUNICAT
privind elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
a orașului Curtici

Conform prevederilor Legii 350/2001, se impune dezvoltarea elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici cu implicarea comunității.

Prin urmare, în conformitate cu Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, aducem la cunoștința publicului că Orașul Curtici se află în procesul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici (P.M.U.D.) pentru perioada 2021-2027 (cu implementare a acțiunilor până în 2030).

În contextul generat de pandemia de Covid-19 și al restricțiilor aferente, procesul de consultare publică se va desfășura majoritar sau total prin mijloace electronice, printr-o serie de chestionare și dezbateri, care vor fi aduse la cunoștința publicului în termen util.

Persoanele interesate să contribuie activ în procesul de elaborare a P.M.U.D. sunt rugate să se prezinte sediul Primăriei Orașului Curtici. Înscrierile în grupurile de lucru se pot face la secretariatul primăriei până cel târziu la data de 20 Octombrie 2021, ora 12:00.

Elaborarea P.M.U.D. a orașului este imperios necesară în crearea unei viziuni asupra dezvoltării tuturor formelor curente și viitoare de mobilitate la nivelul orașului, dar și o condiție în vederea accesării fondurilor nerambursabile pentru proiecte care includ implementarea unor obiective specifice de investiții. De asemenea, secțiunile PMUD se vor include în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, astfel că toate persoanele interesate de procesul de elaborare P.M.U.D. sunt invitate să trimită întrebări sau sugestii cu valoare de recomandare pe adresa de email sidu@primariacurtici.ro.

Până în prezent, Orașul Curtici a reușit să acceseze finanțări nerambursabile de peste 6 milioane de euro. În vederea unei dezvoltări urbane sustenabile este necesară elaborarea documentelor strategice care să răspundă reglementărilor prevăzute în Regulamentele Comisiei Europene, al parlamentului și a al consiliului, prevederilor specifice Programelor de Finanțare, precum și legislației naționale în vigoare.

PRIMAR

Ban Ioan Bogdan



¹ Conf. Art. 15, alin (12), a Normelor de aplicare a legii 350/2001 P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă. În toate etapele de elaborare a P.M.U. vor fi consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și operatori economici din teritoriul studiat care au potențial major de atragere și generare a traficului.



R O M Ă N I A
J U D E Ţ U L A R A D
P R I M Ă R I A O R A Ş U L U I C U R T I C I

3152 00-Curtici, str. Pământului nr. 47
tel. 0257-464004, fax 0257-464130, e-mail: secretariat@primaria.curtici.ro

Stimați cetățeni ai orașului Curtici,

**Stadiul elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Curtici,
pentru perioada 2021-2030**

Vă aducem la cunoștință că la data limită stabilită pentru completarea și transmiterea chestionarului privind mobilitatea (P.M.U.D. 2021-2030 a orașului Curtici), respectiv 25.01.2022, cu contribuția fiecăruia dintre respondenți am atins și chiar depășit condițiile minime impuse de prevederile Legii 350/2001.

Pe această cale doresc să mulțumesc respondenților din rândul comunității pentru implicarea în dezvoltarea maturității documentului strategic privind mobilitatea în orașul Curtici.

Mai mult, în paralel cu finalizarea acestui proces, studiul de trafic, partea scrisă dar și partea desenată a P.M.U.D. 2021-2030 se află într-un stadiu avansat de elaborare și estimăm că va putea fi finalizat în curând.

Odată cu lansarea apelurilor de propuneri de proiecte, în baza descrierii din P.M.U.D. 2021-2030, dar și cu îndeplinirea altor cerințe specifice vom avea posibilitatea de a transmite cereri de finanțare în vederea accesării fondurilor nerambursabile pentru obiective de investiții cum ar fi: Modernizarea părții carosabile a infrastructurii rutiere, Construirea pistelor/ traseelor pentru bicicliști, Dezvoltarea zonelor pietonale și nu în ultimul rând modernizarea centrului orașului, ținând cont de formele de mobilitate care se doresc a fi realizate sau îmbunătățite.

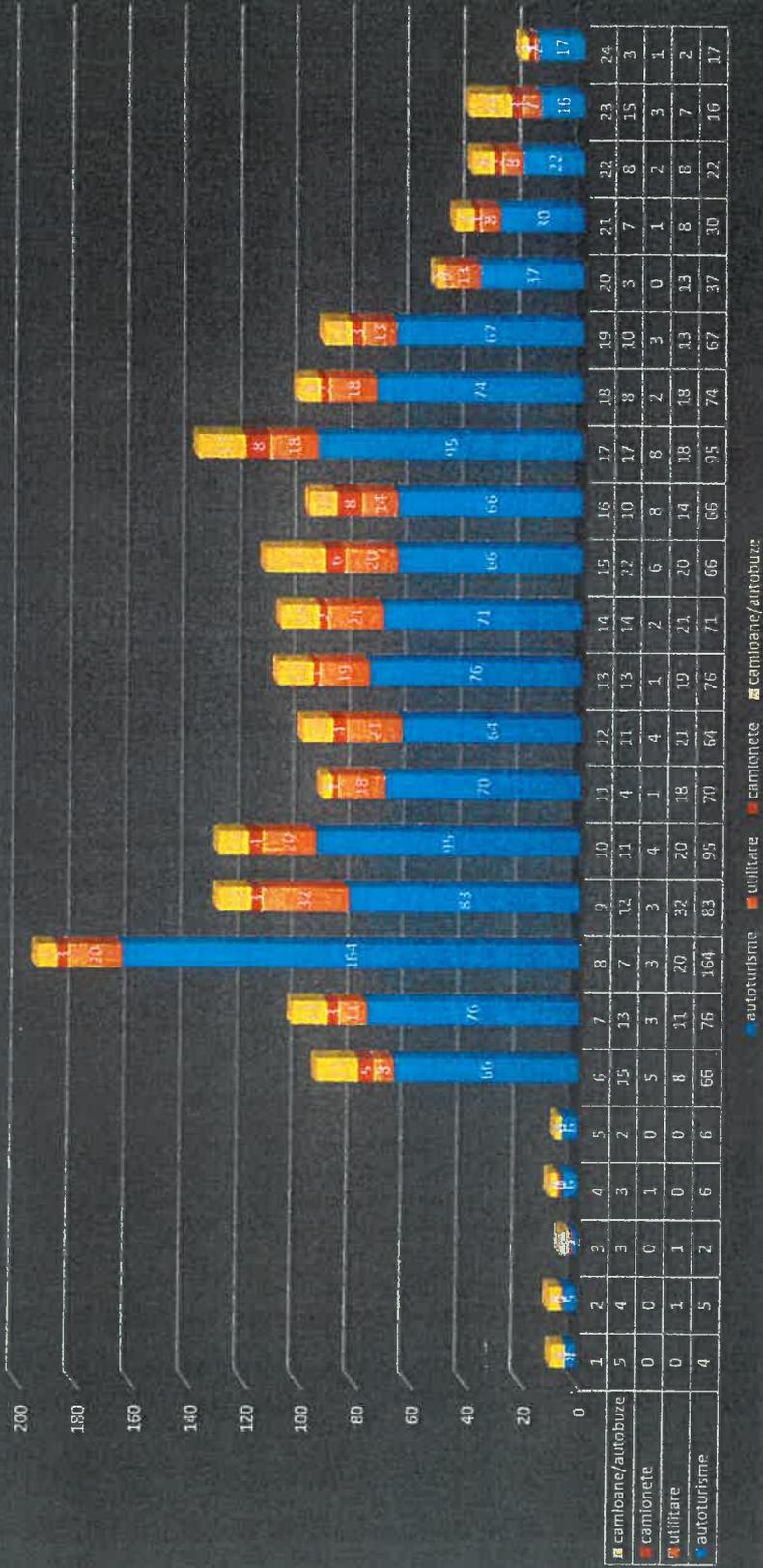
PRIMAR
BAN IOAN BOGDAN



2 decembrie iesire Curtici - categorii



3 decembrie iesire Curtici - categorii



4 decembrie iesire Curtici - categorii



■ autoturisme ■ utilitare ■ camionete ■ camioane/autobuze

5 decembrie iesire Curtici - categorii

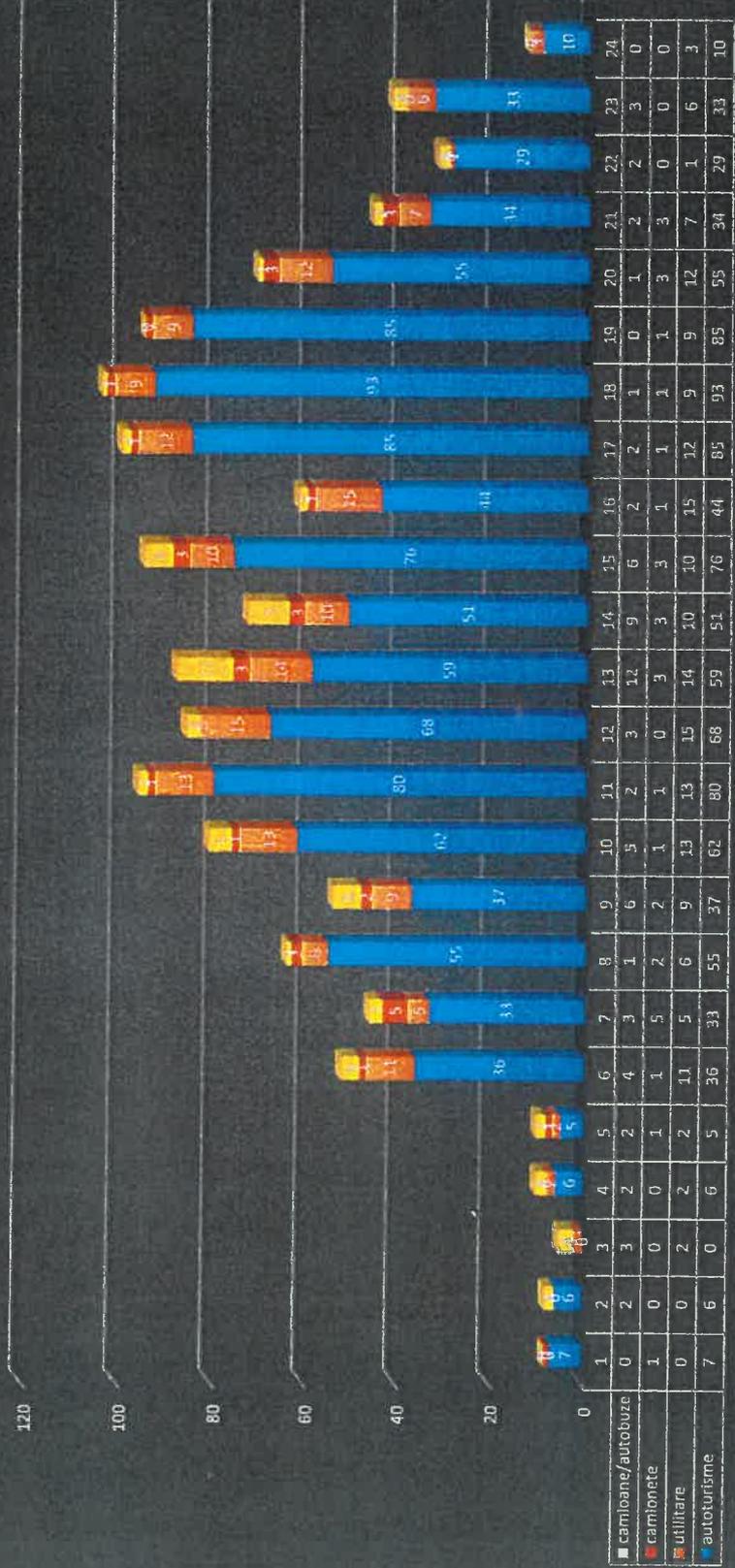


6 decembrie iesire Curtici - categorii



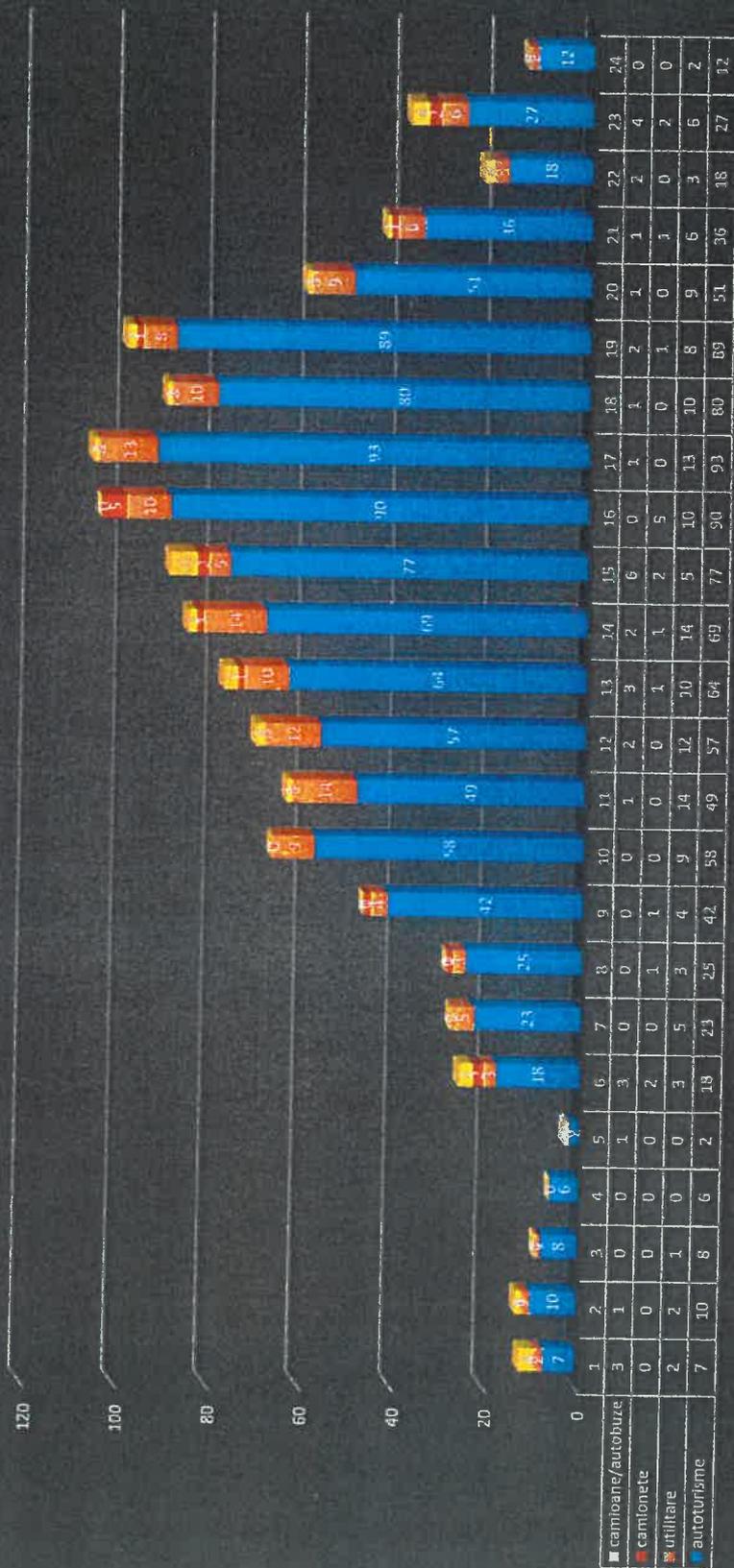
■ camioane/autobuze ■ camionete ■ utilitare ■ autoturisme

7 decembrie iesire Curtici - categorii



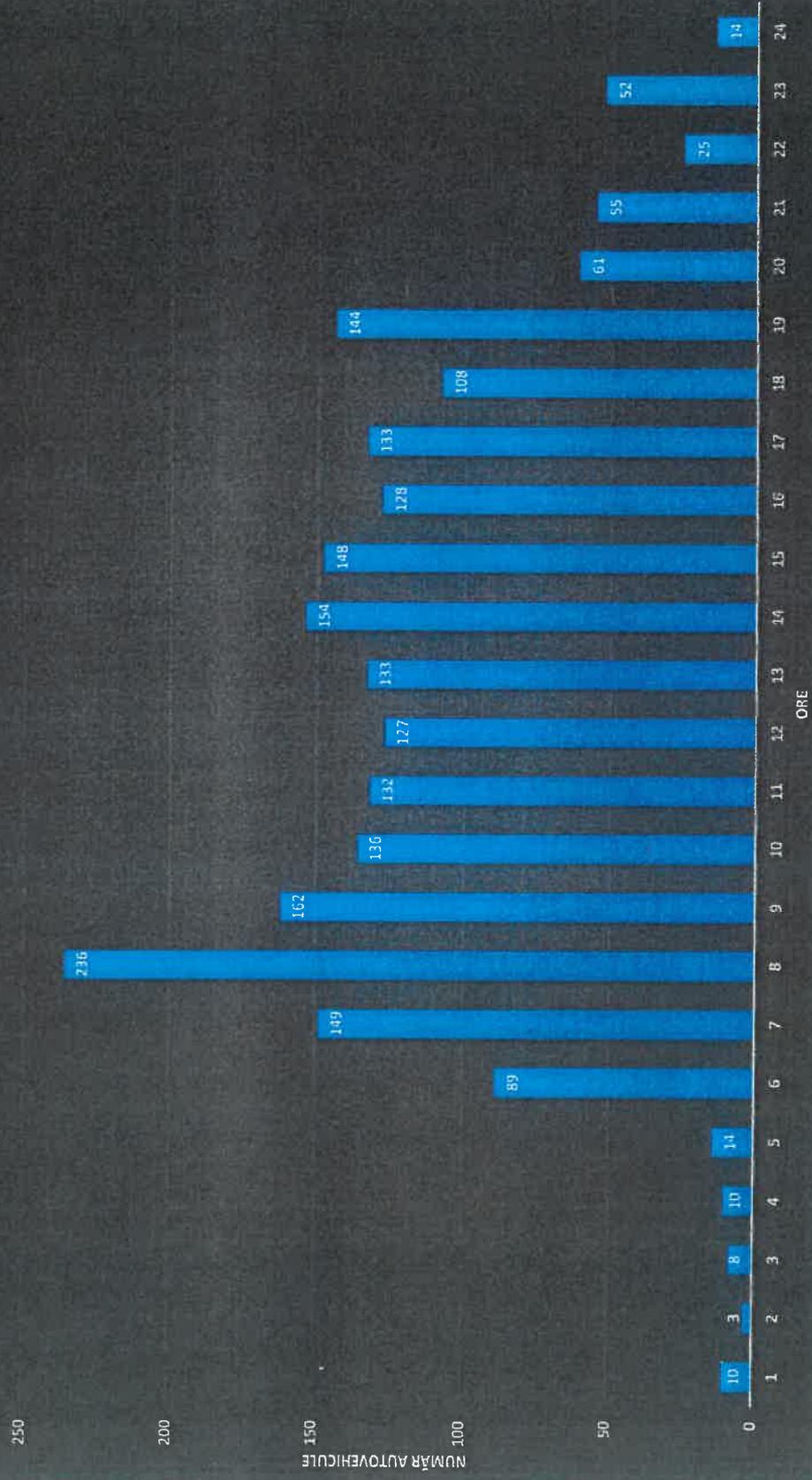
■ autoturisme
 ■ utilitare
 ■ camionete
 ■ camioane/autobuze

8 decembrie iesire Curtici - categorii

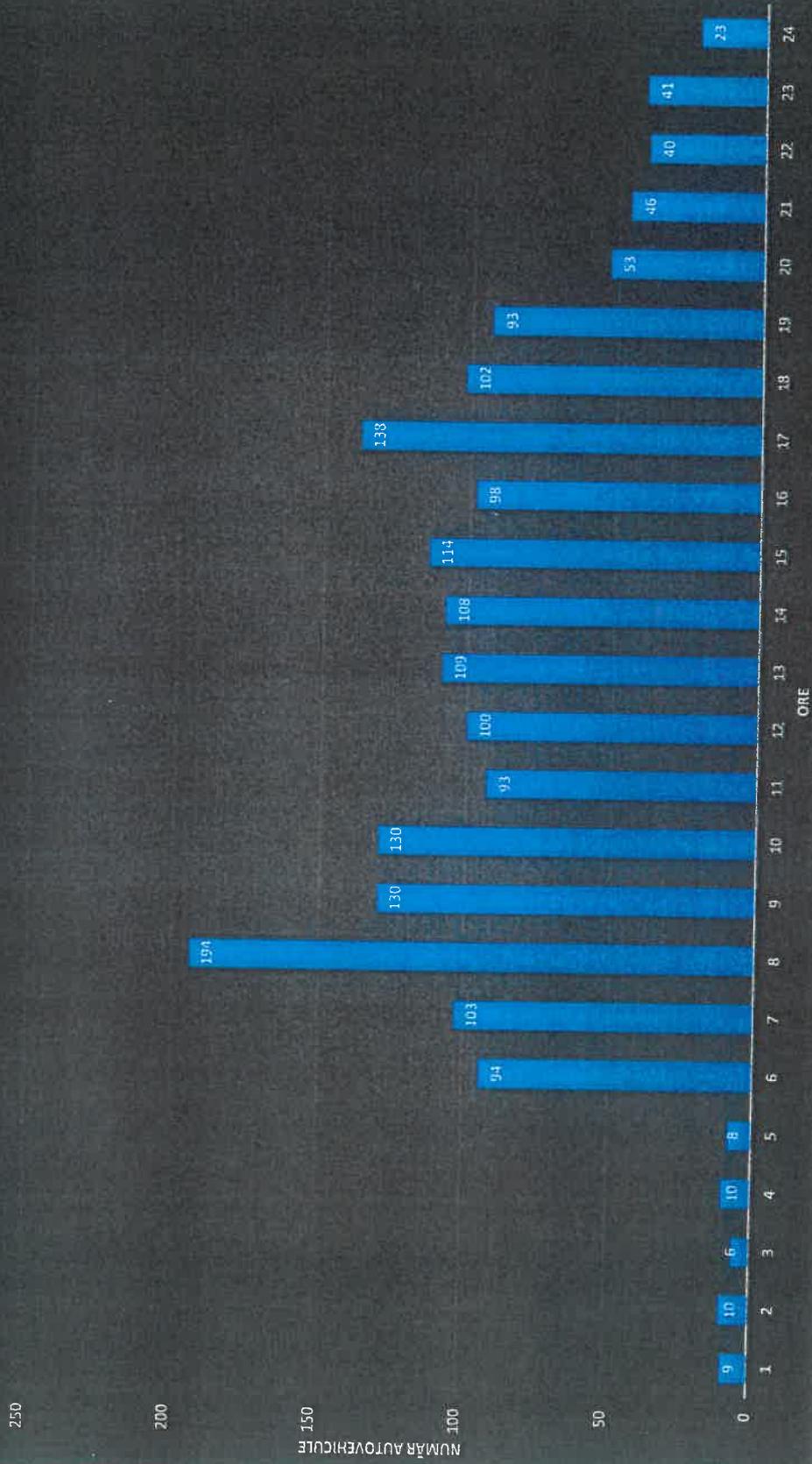


■ autoturisme
 ■ utilitare
 ■ camionete
 ■ camioane/autobuze

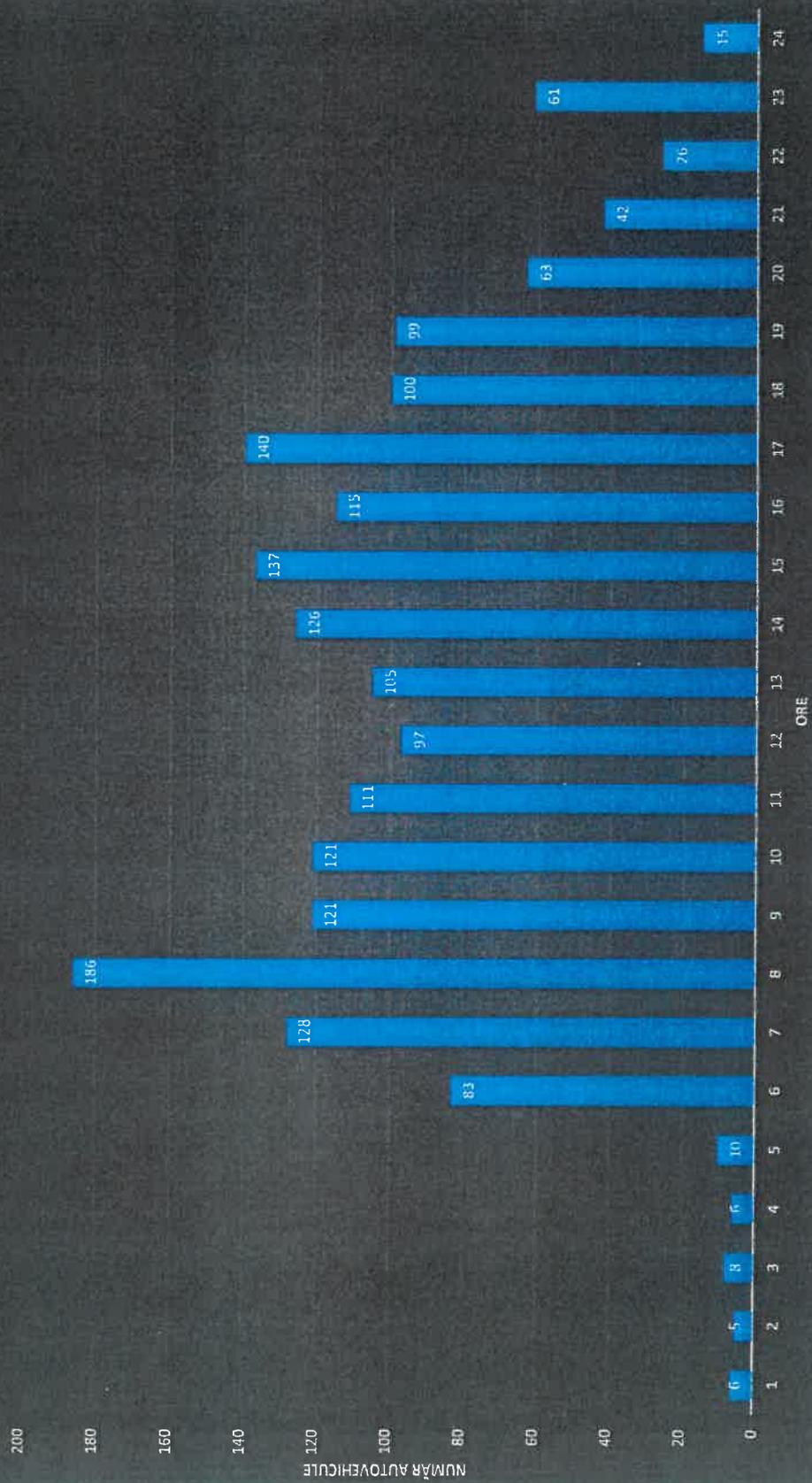
2 decembrie ieșire Curtici



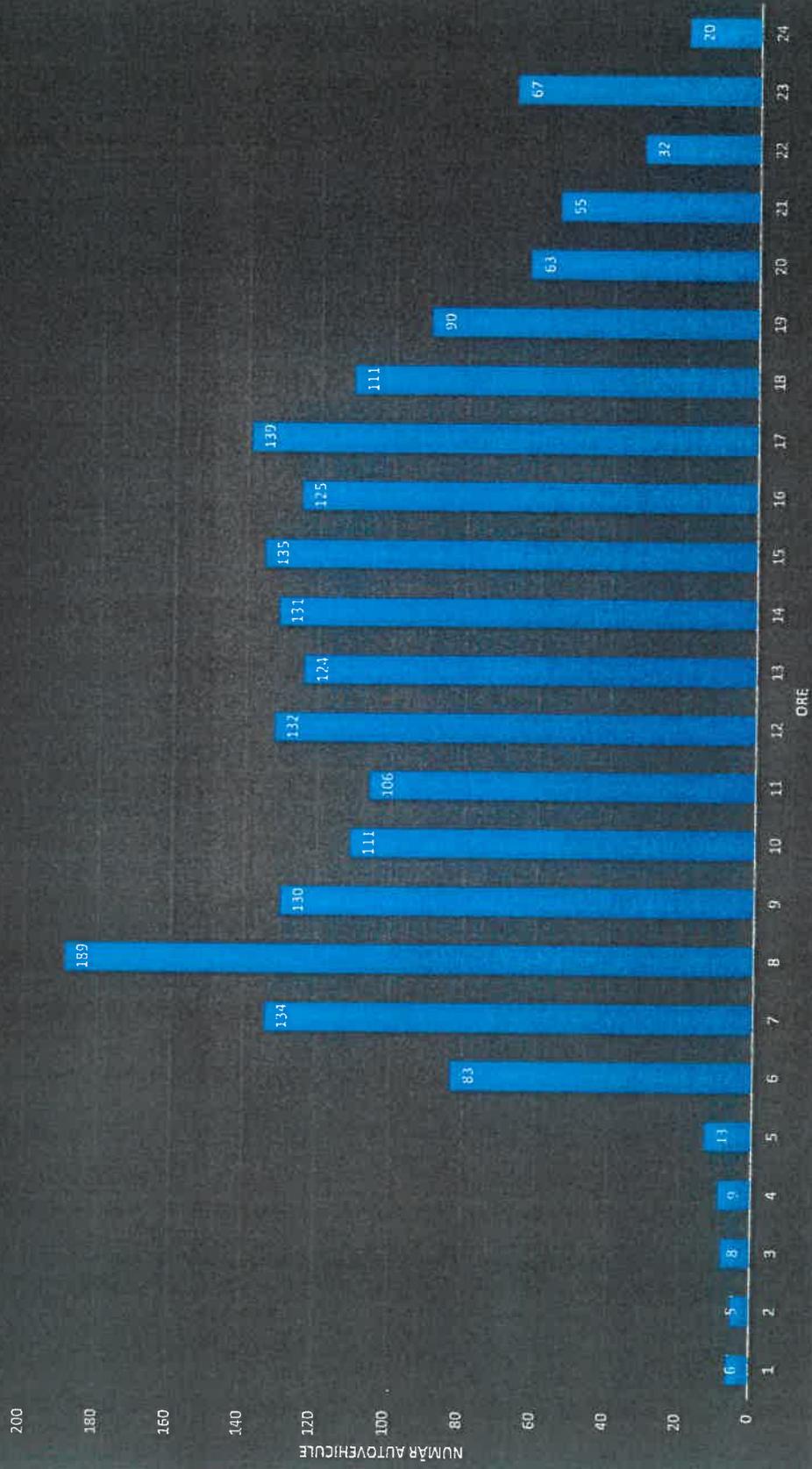
3 decembrie ieșire Curtici



4 decembrie ieșire Curtici



5 decembrie ieșire Curtici



6 decembrie ieșire Curtici



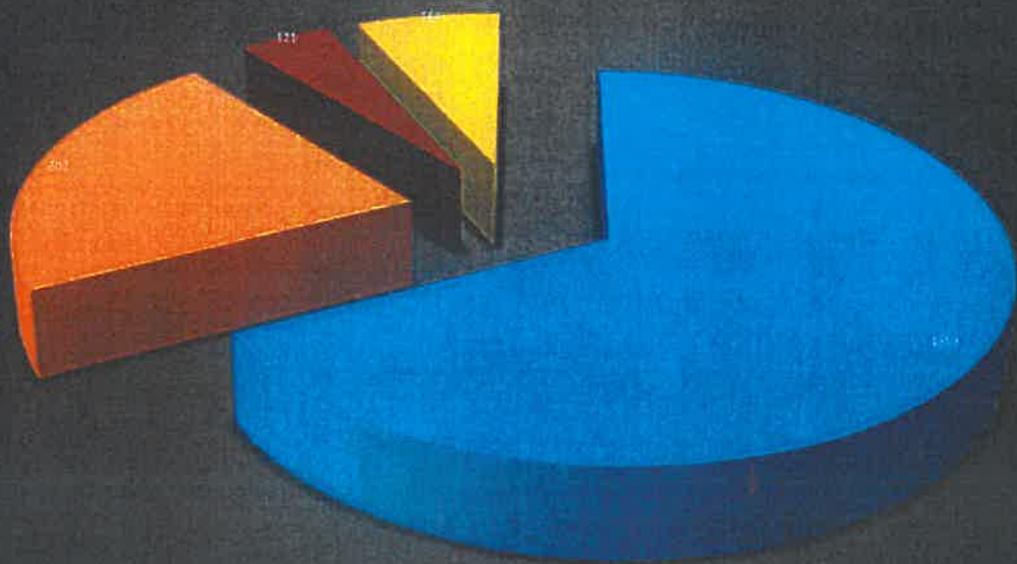
7 decembrie ieșire Curtici



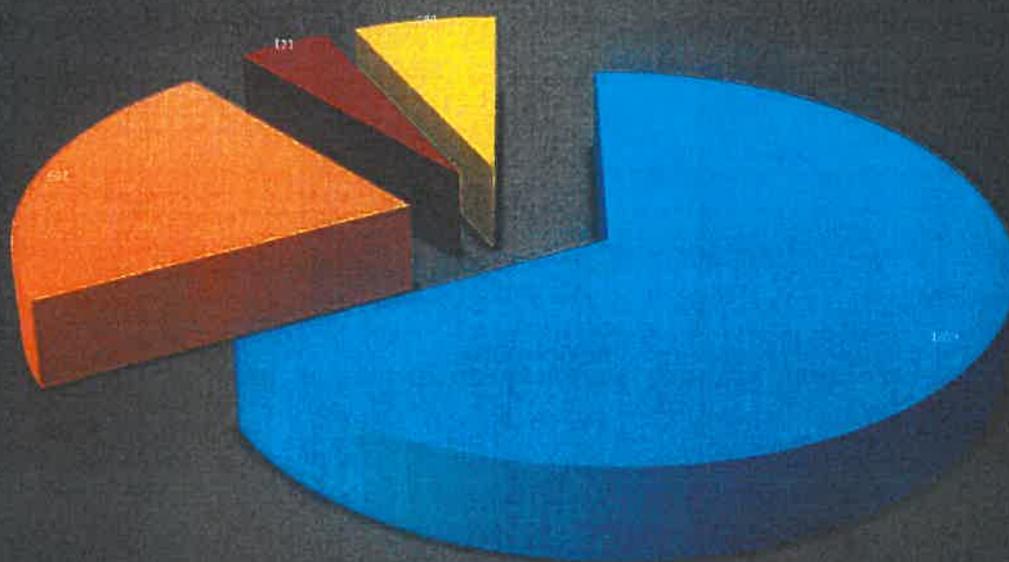
8 decembrie ieșire Curtici



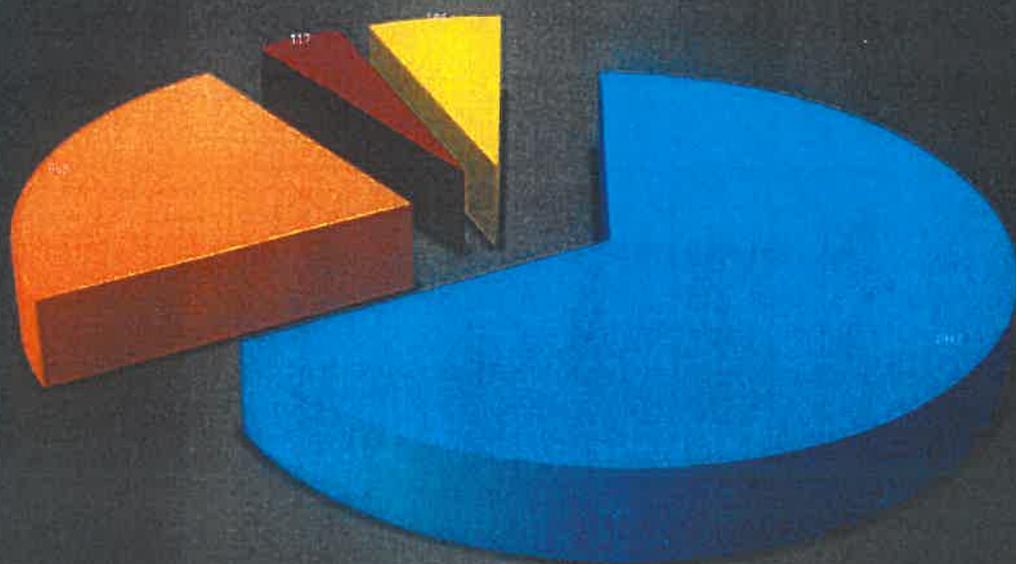
2 dicembre intrare Curtici



3 decembrie intrare Curtici



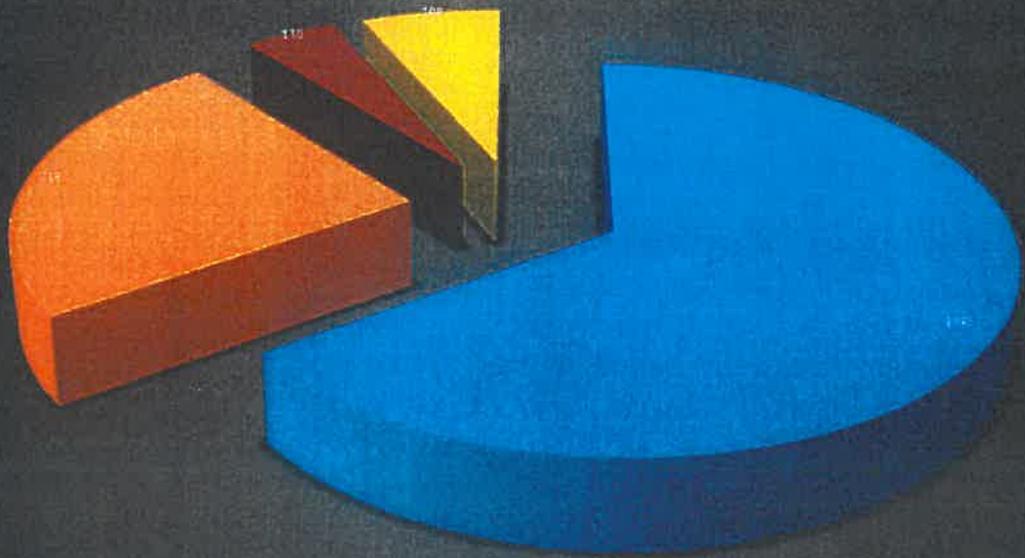
4 decembrie intrare Curtici



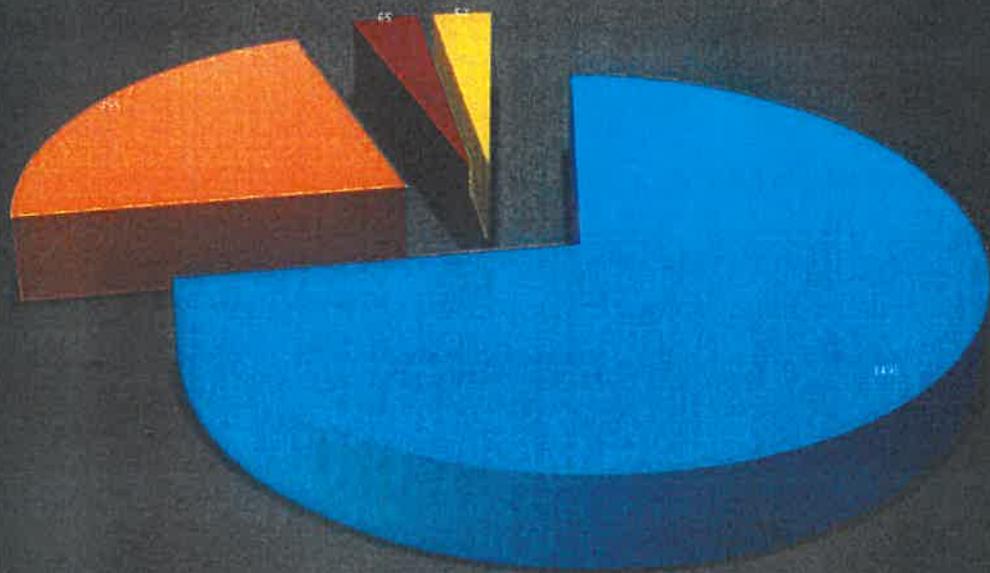
5 decembrie intrare Curtici



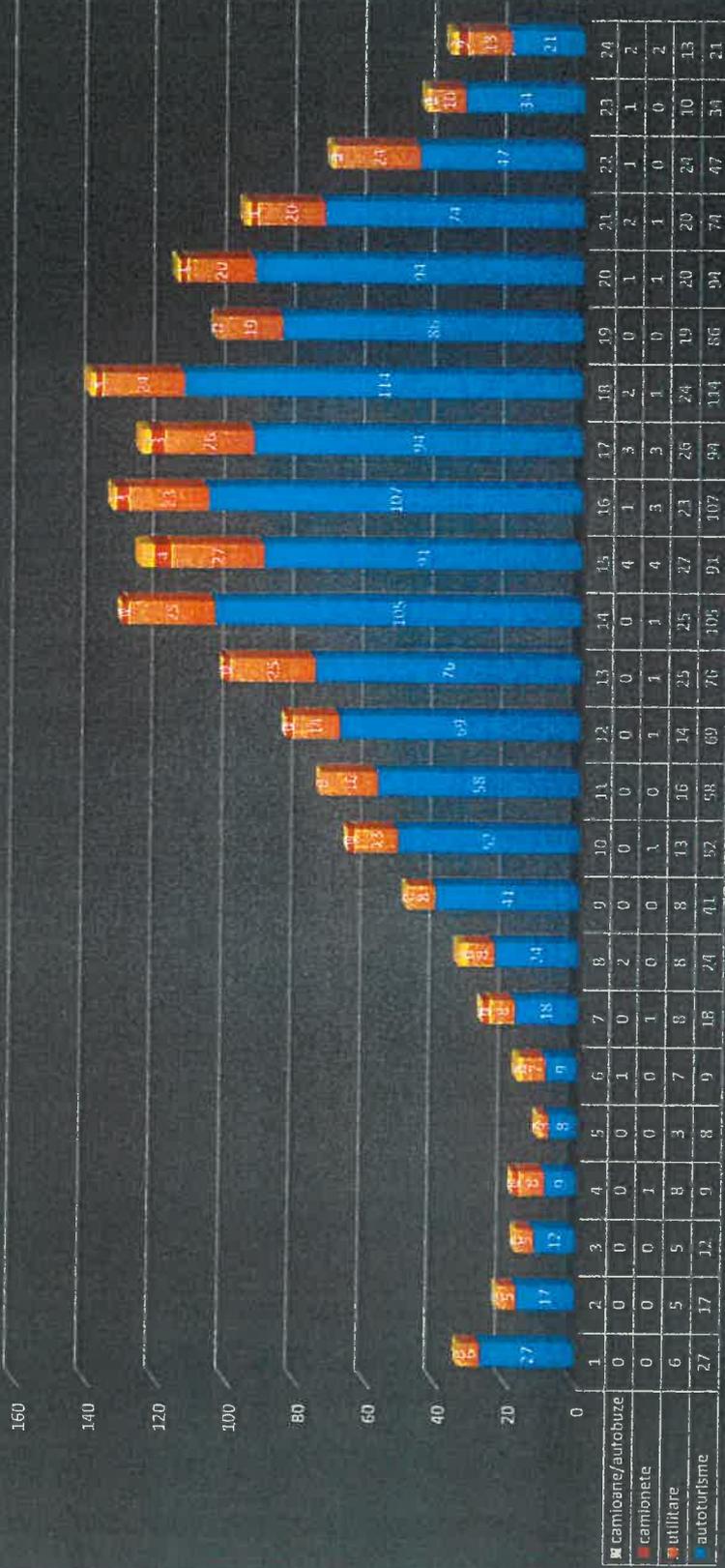
6 decembrie intrare Curtici



7 decembrie intrare Curtici



8 decembrie intrare Curtici - categorii



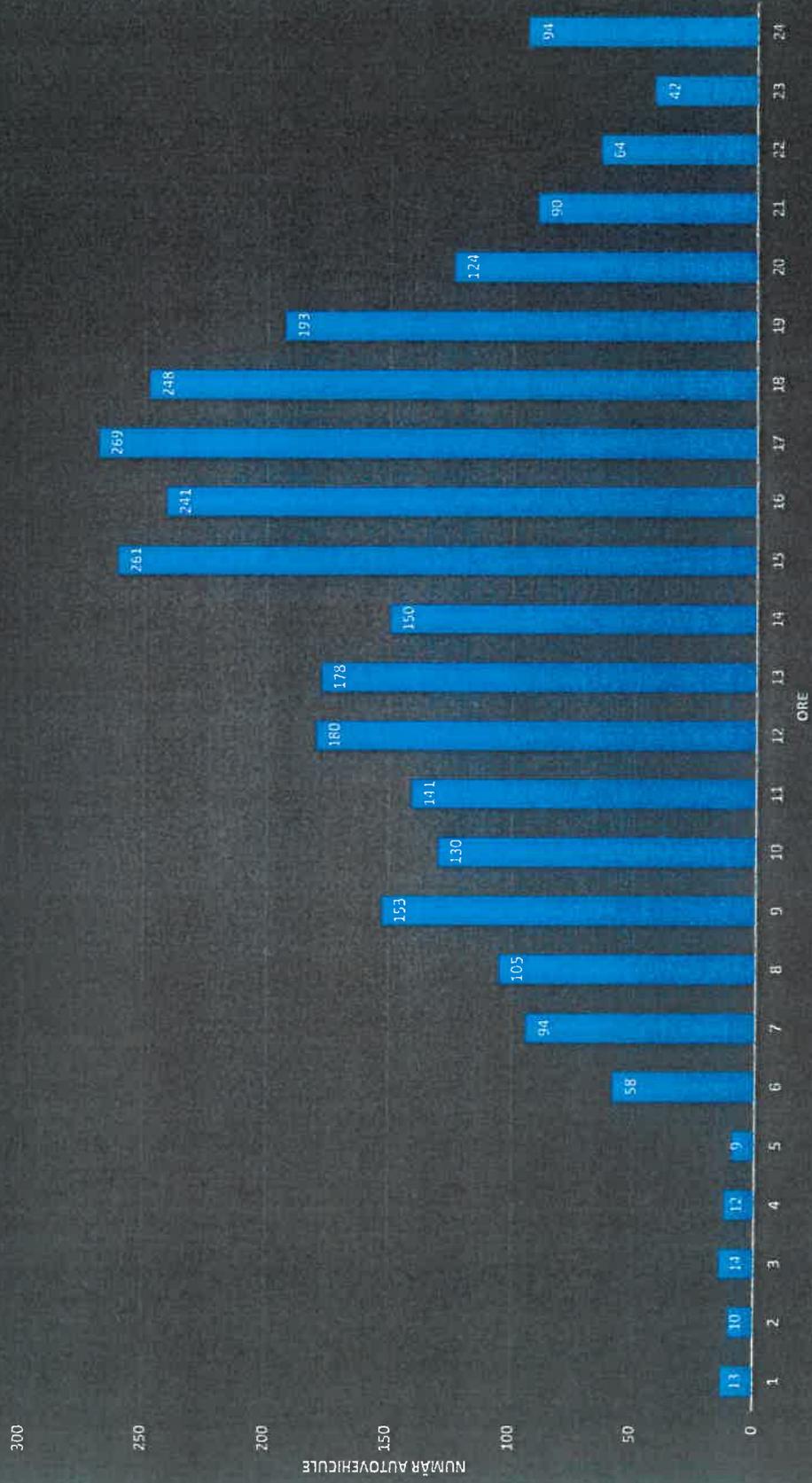
2 decembrie intrare Curtici



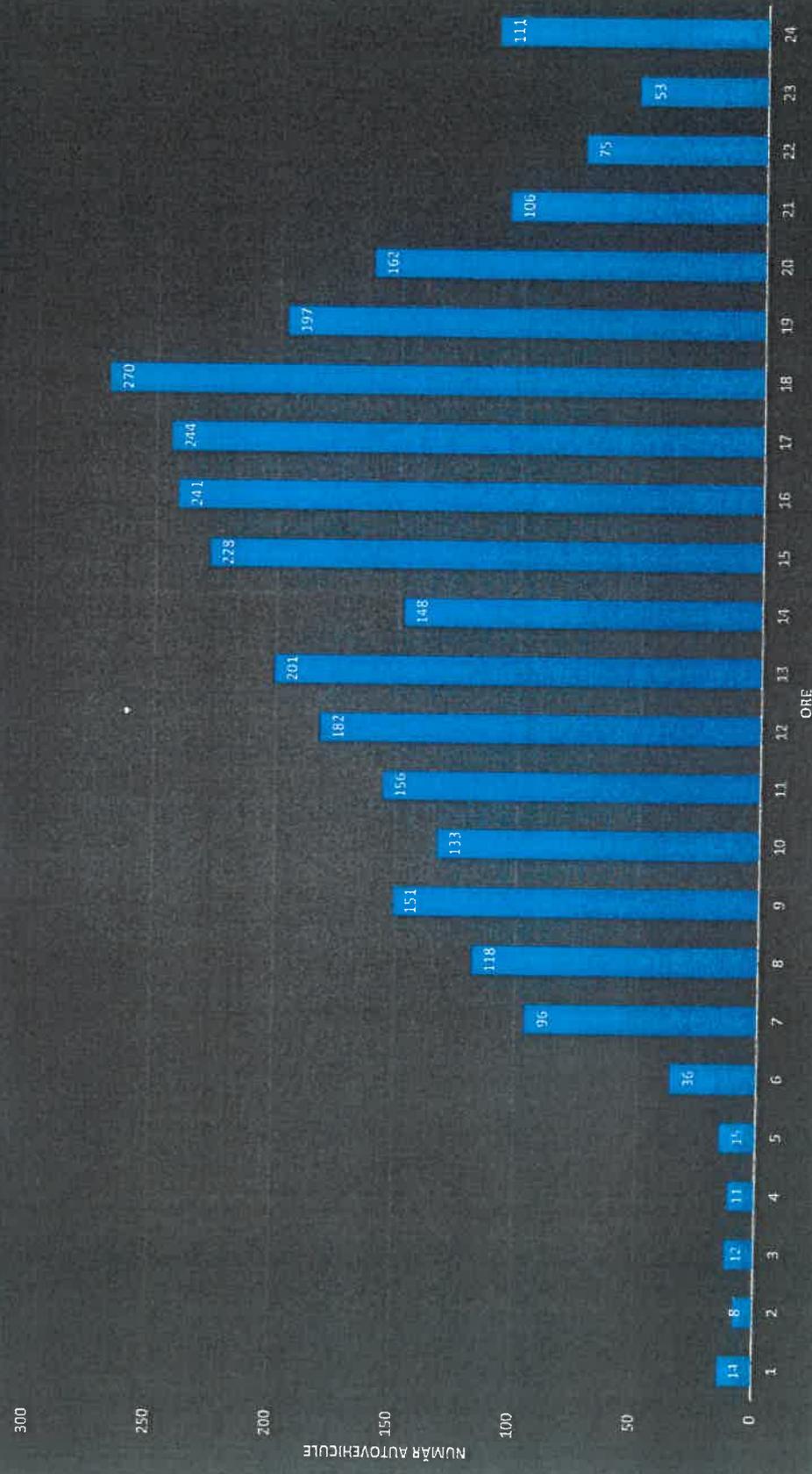
3 decembrie intrare Curtici



4 decembrie intrare Curtici



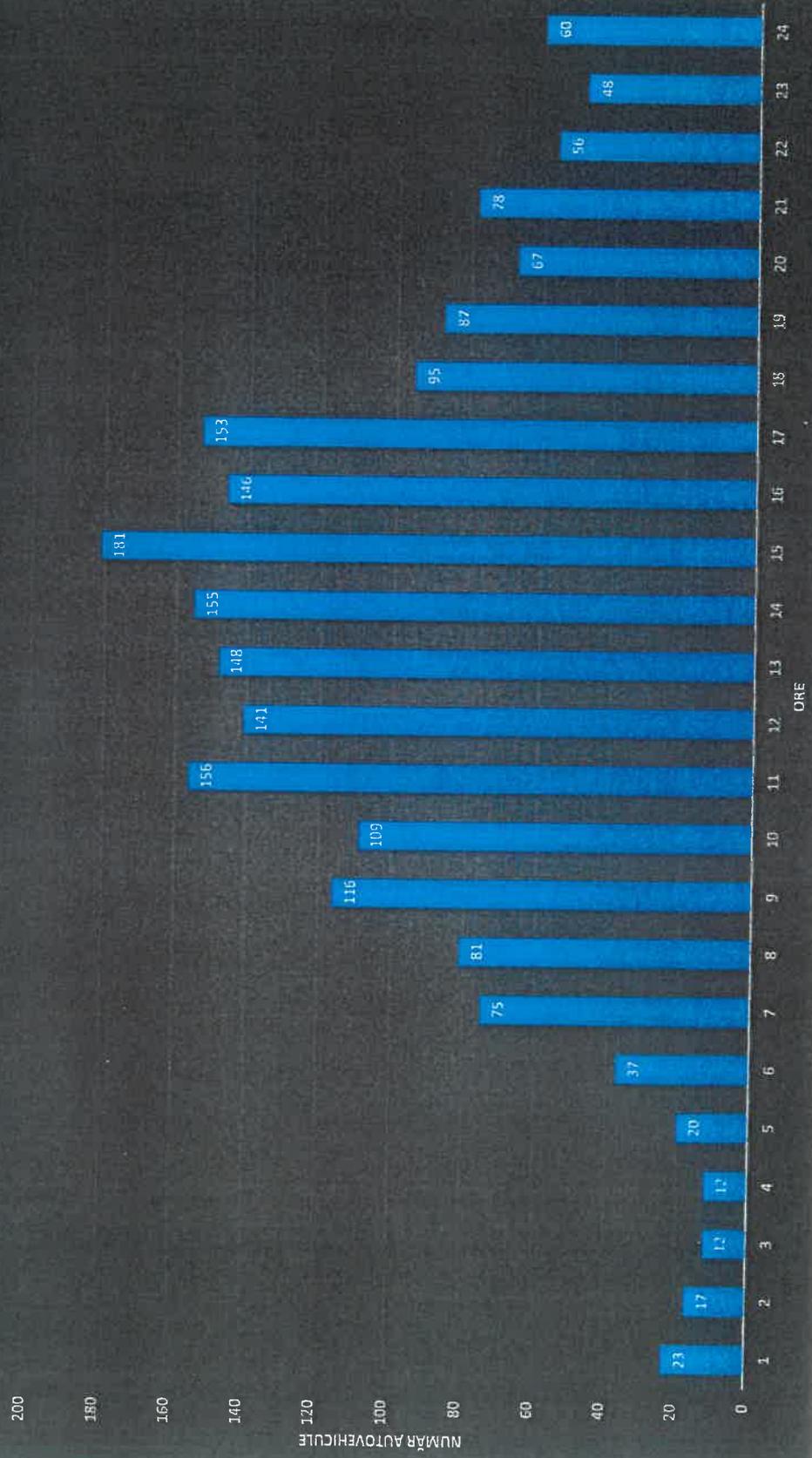
5 decembrie intrare Curtici



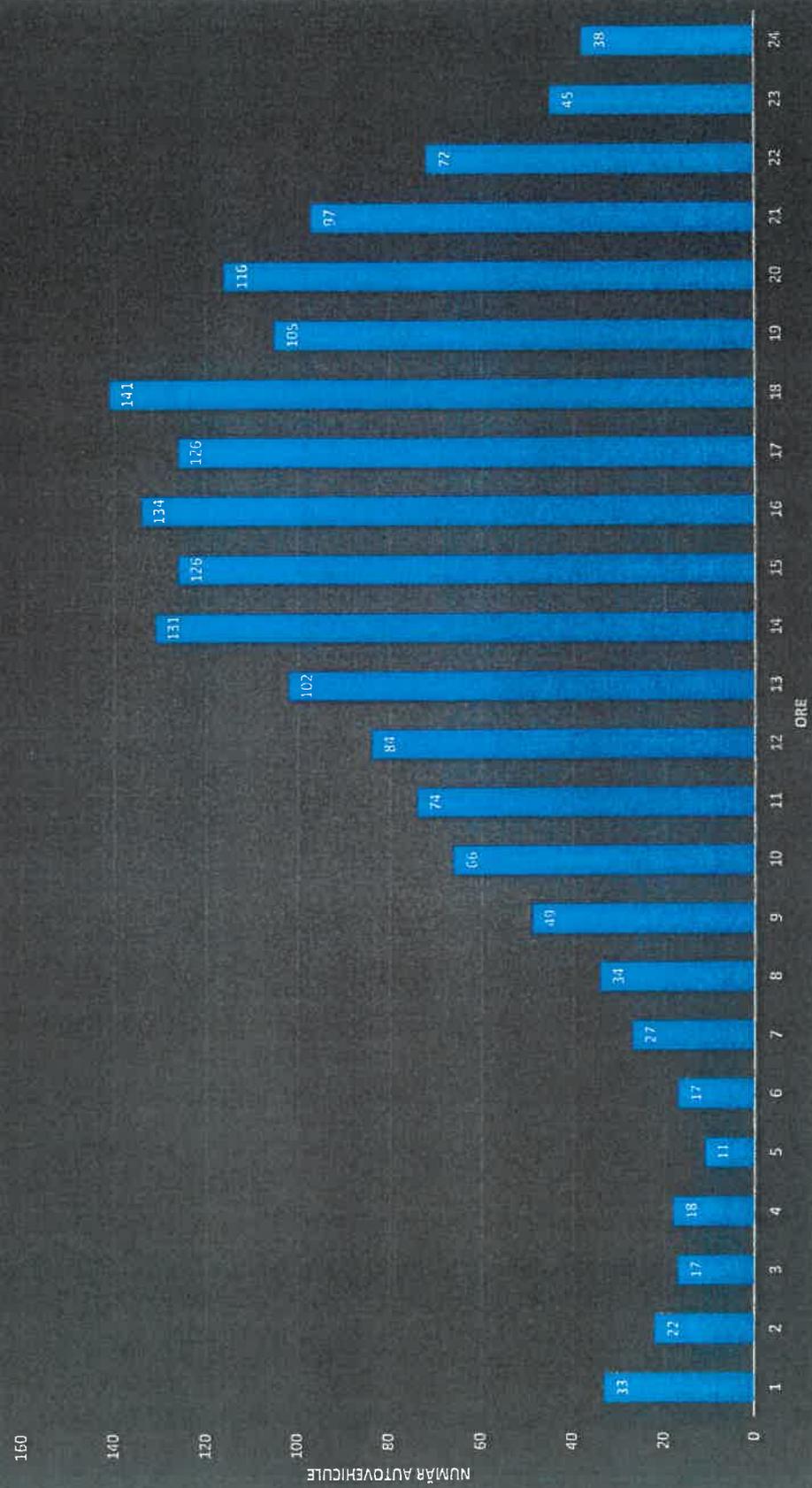
6 decembrie intrare Curtici



7 decembrie intrare Curtici



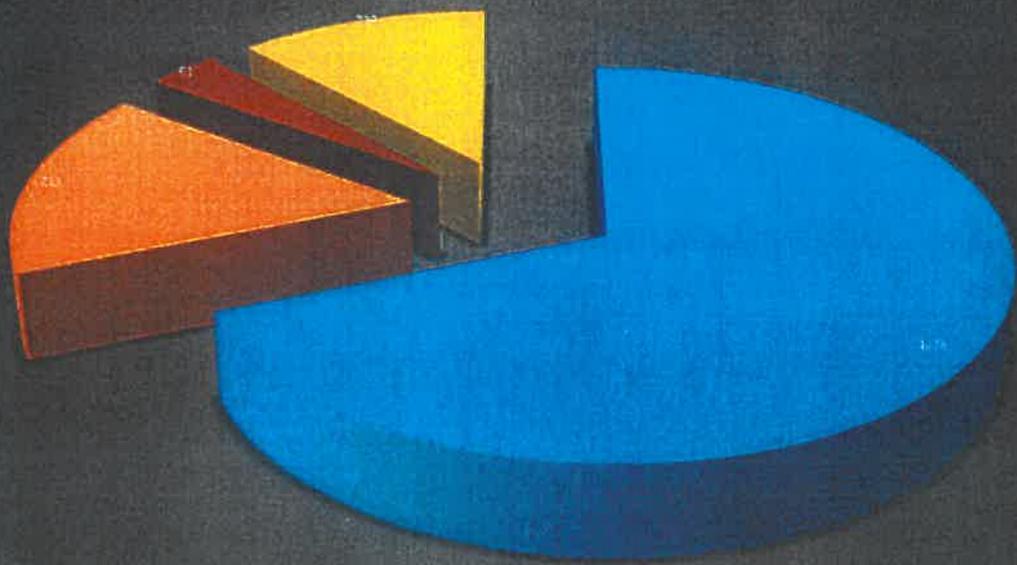
8 decembrie intrare Curtici



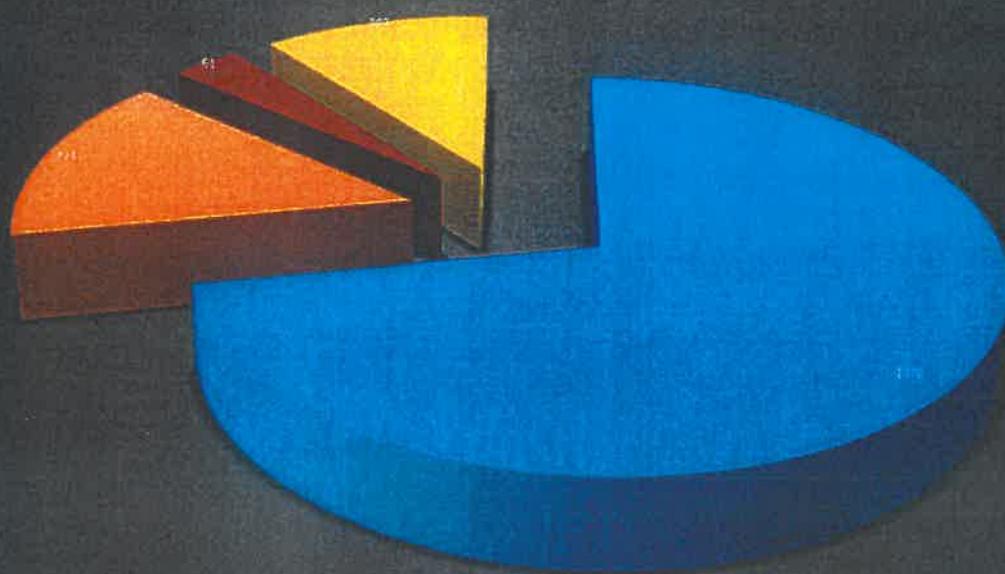
2 decembrie iesire Curtici



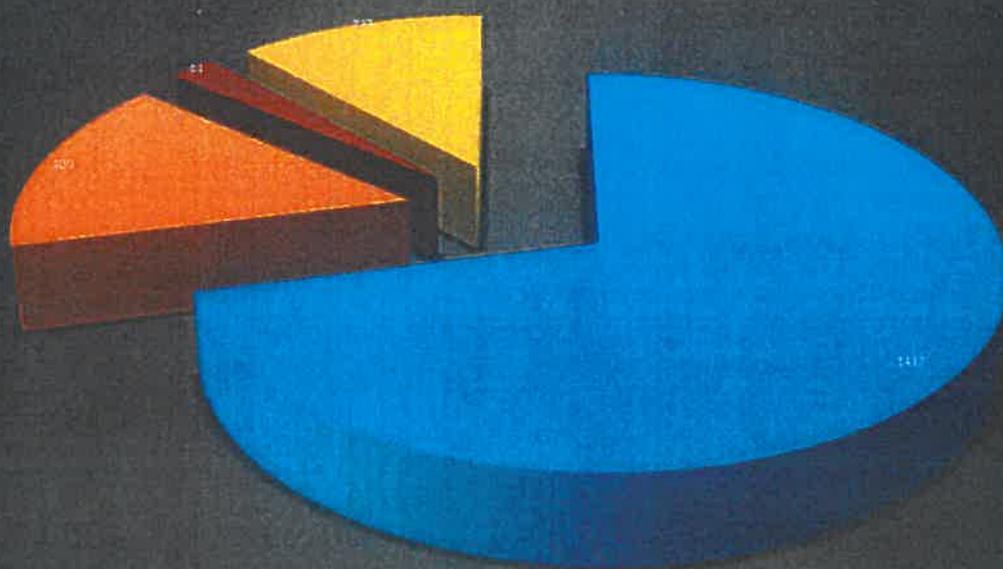
3 decembrie iesire Curtici



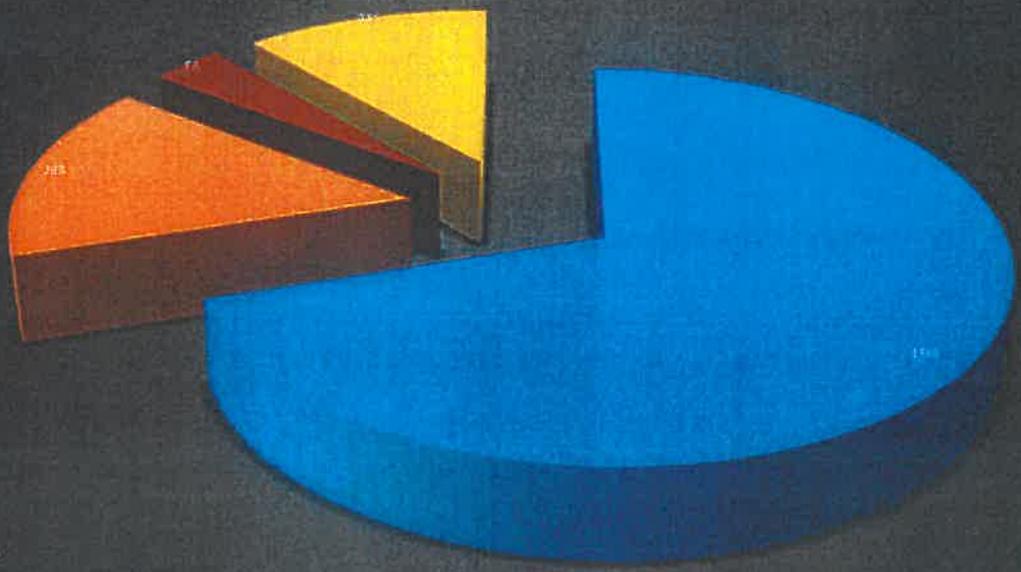
4 decembrie iesire Curtici



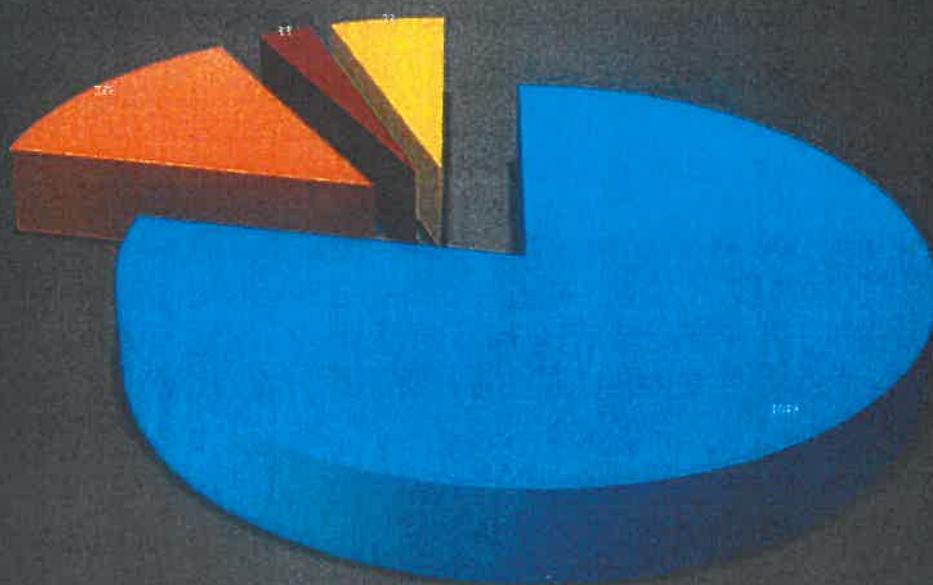
5 decembrie iesire Curtici



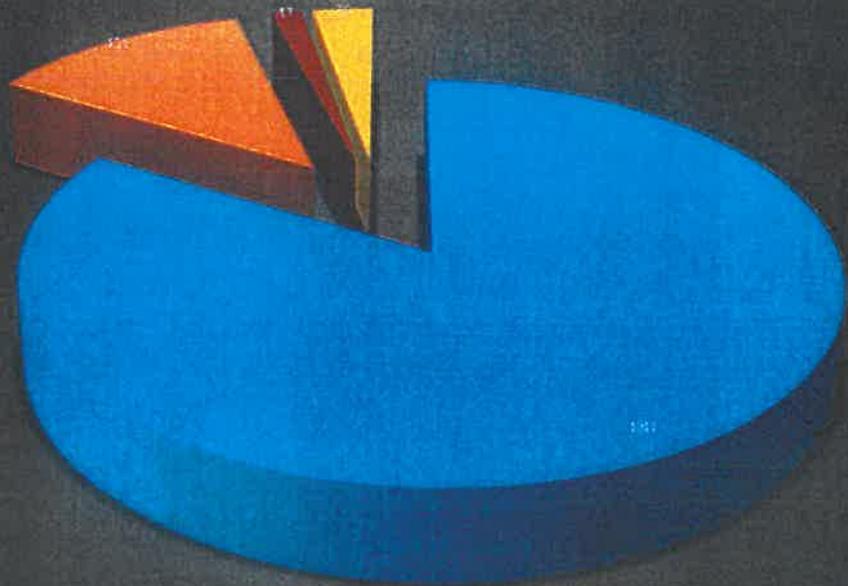
6 decembrie iesire Curtici



7 decembrie iesire Curtici



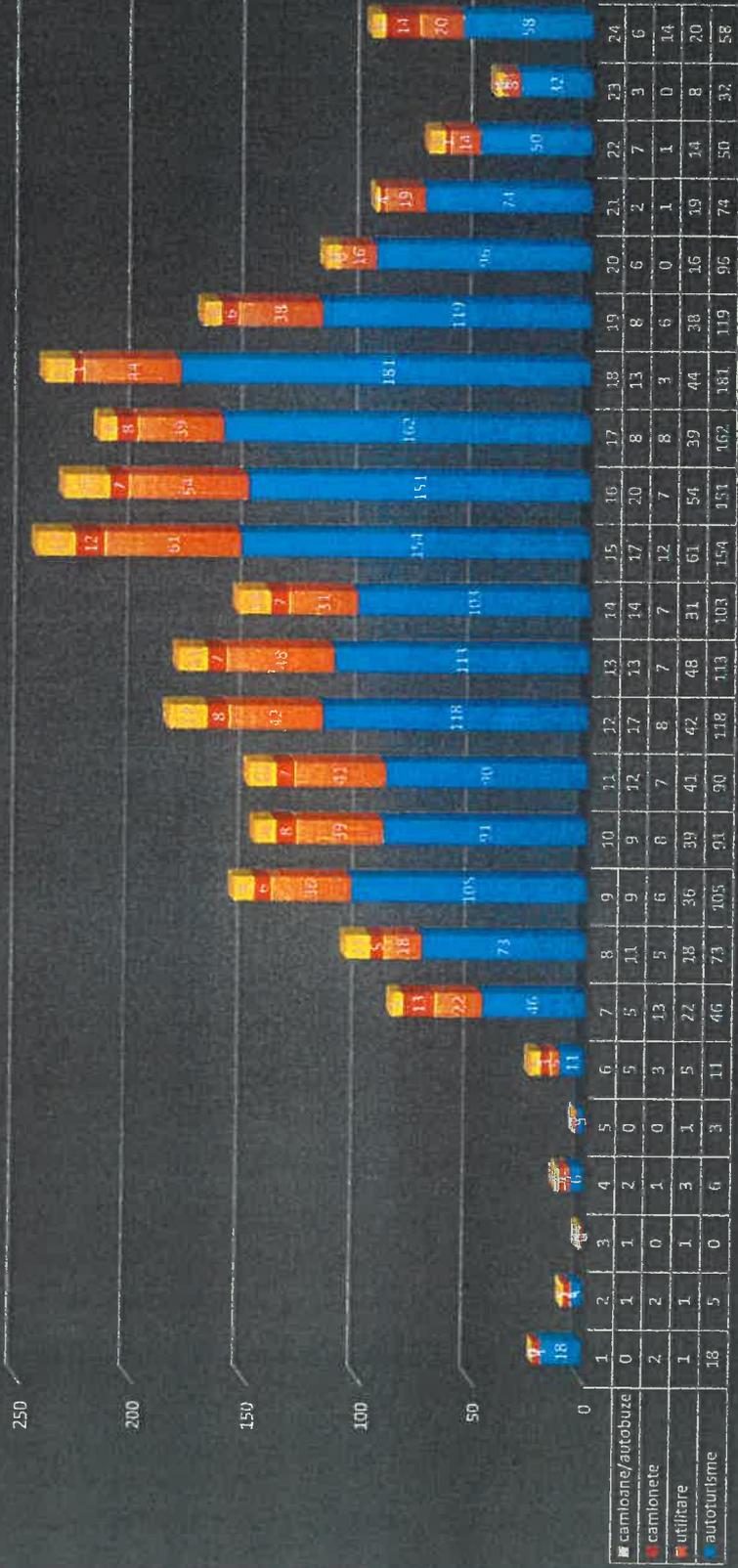
8 decembrie iesire Curtici



2 decembrie intrare Curtici - categorii



3 decembrie intrare Curtici - categorii

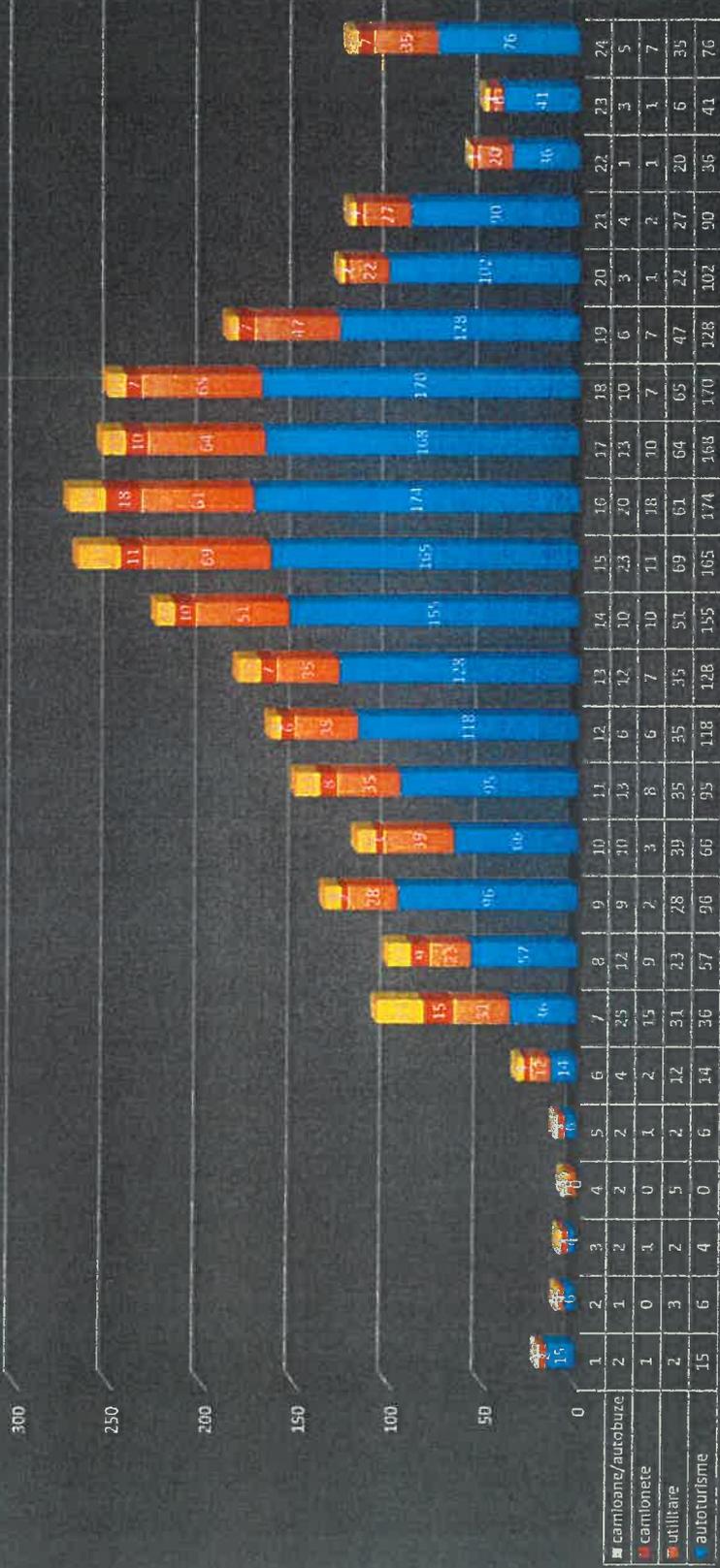


5 decembrie intrare Curtici - categorii



■ autoturisme ■ utilitare ■ camionete ■ camioane/autobuze

6 decembrie intrare Curtici - categorii

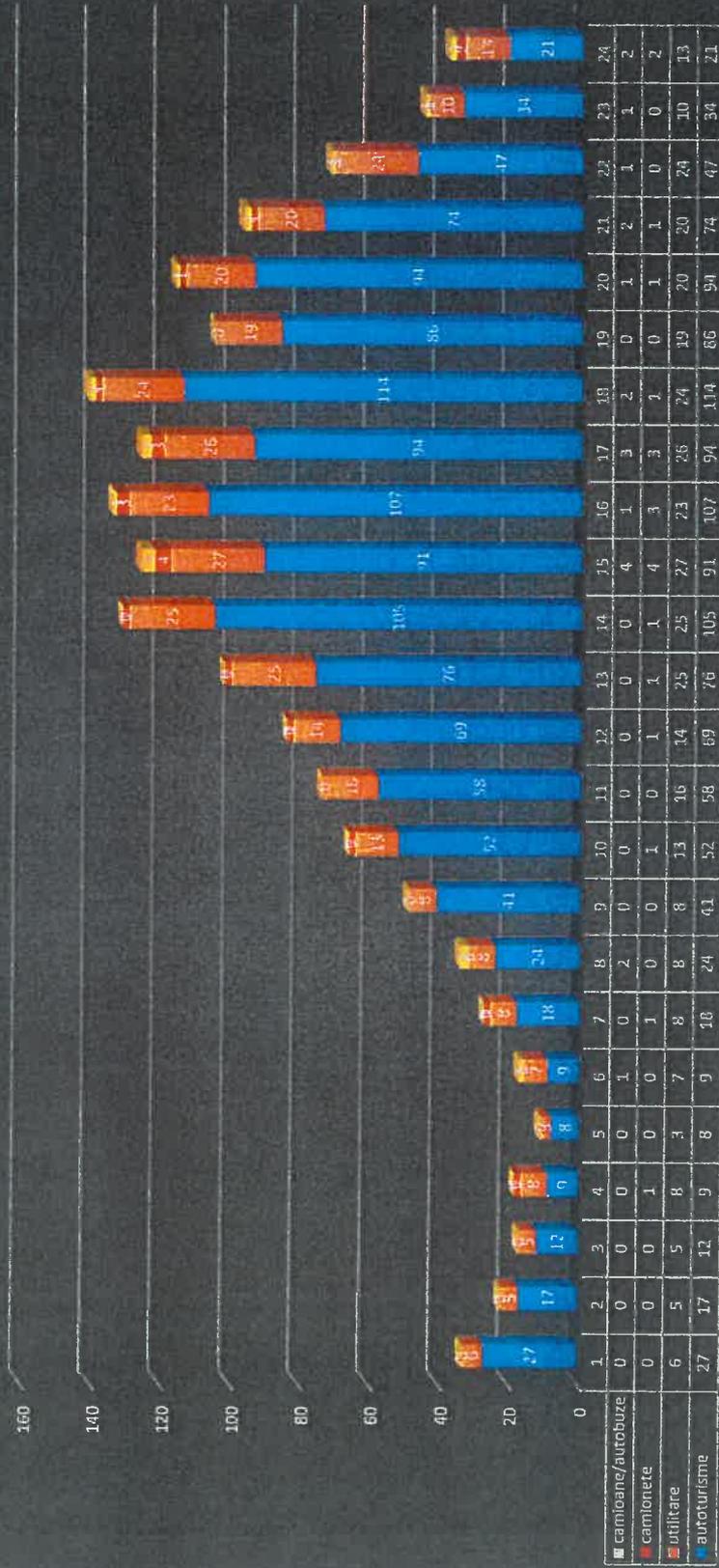


■ autoturisme ■ utilitare ■ camionete ■ camioane/autobuze

7 decembrie intrare Curtici - categorii



8 decembrie intrare Curtici - categorii



■ autoturisme
 ■ utilitare
 ■ camionete
 ■ camioane/autobuze