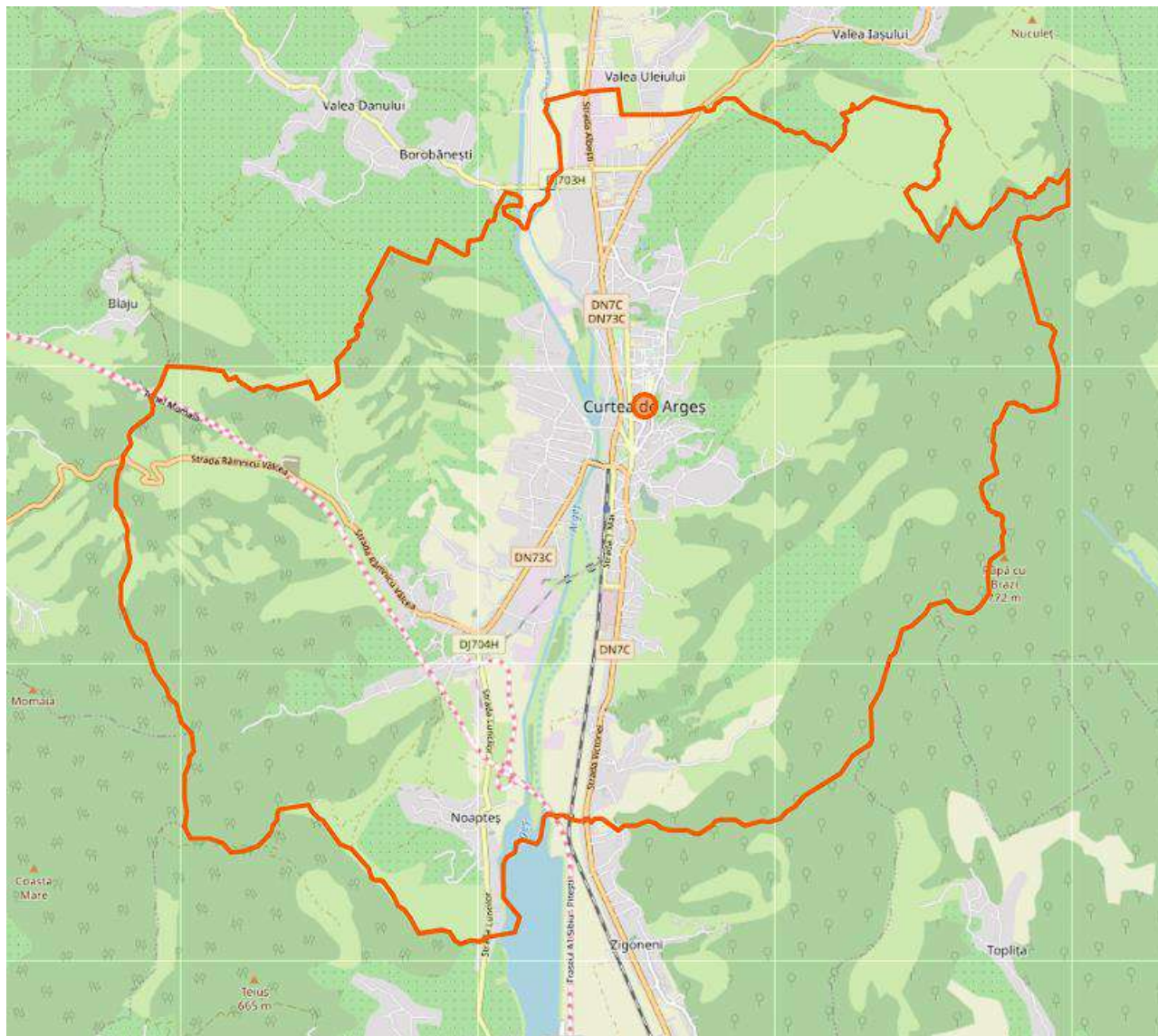


STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI A TRANSPORTURILOR AFERENT PLANULUI URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CURTEA DE ARGEȘ, JUDEȚUL ARGEȘ



MUNICIPIUL CURTEA DE ARGEȘ | JUDEȚUL ARGEȘ

Beneficiar: municipiul Curtea de Argeș, județul Argeș

Adresa: B-dul Basarabilor nr.99, mun. Curtea de Argeș, jud Argeș, cod 115300

Data elaborării: 2024

STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI A TRANSPORTURILOR
AFERENT PLAN URBANISTIC GENERAL

MUNICIPIUL CURTEA DE ARGEȘ | JUDEȚUL ARGEȘ

ELABORATOR / PROIECTANT:

SC MASSTUDIO SRL

PROIECTANT DE SPECIALITATE:

ONI PROIECT SRL

BENEFICIAR:

MUNICIPIUL CURTEA DE ARGEȘ , JUDEȚUL ARGEȘ

Adresa: B-dul Basarabilor nr.99, mun. Curtea de Argeș, jud Argeș, cod 115300



CUPRINS

A.	DELIMITAREA OBIECTIVULUI STUDIAT.....	4
1.	INTRODUCERE	4
1.1	DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI.....	4
1.1.1.	DENUMIREA PROIECTULUI.....	4
1.1.2.	INIȚIATOR.....	4
1.1.3.	ELABORATOR.....	4
1.1.4.	DATA ELABORĂRII	4
1.2	OBIECTUL LUCRĂRII.....	5
1.3	CONTEXTUL ELABORARII STUDIULUI	5
B.	ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE	8
2.	ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE.....	8
2.1	ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA CIRCULAȚIEI RUTIERE.....	21
2.2	ASPECTE CRITICE PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ.....	30
2.2	ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA CIRCULAȚIEI FERROVIARE	34
2.3	ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA CIRCULAȚIEI pietonale și velo.....	37
2.4	ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA TRANSPORTUL PUBLIC AUTO DE PERSOANE ...	40
3.	ANALIZA ÎNCĂRCĂRII TRAFICULUI.....	42
4.	ANALIZA STĂRII CALITATIVE A SISTEMULUI RUTIER	46
C.	EVIDENȚIEREA DISFUNȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE.....	47
5.	DISFUNȚIONALITĂȚI.....	47
D.	PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNȚIONALITĂȚILOR, PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE	48
6.	ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI RUTIERE	48
6.1	MODERNIZAREA SAU COMPLETAREA ARTERELOR DE CIRCULAȚIE MAJORĂ.....	48
6.2	ORGANIZAREA SPAȚIILOR DE PARCARE	48
6.3	REZOLVAREA ASPECTELOR CONFLICTUALE APARUTE DIN ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE..	49
6.4	CONDIȚII SPECIALE PENTRU PERSOANE CU HANDICAP LOCOMOTOR.....	50

A. DELIMITAREA OBIECTIVULUI STUDIAT

1. INTRODUCERE

1.1 DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

1.1.1. DENUMIREA PROIECTULUI

STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR AFERENT ACTUALIZARE DOCUMENTATIE PLAN URBANISTIC GENERAL ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM AL PLANULUI URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CURTEA DE ARGEȘ, JUDEȚUL ARGEȘ.

1.1.2. INIȚIATOR

Beneficiar: municipiul Curtea de Argeș, județul Argeș
Adresa: B-dul Basarabilor nr.99, mun. Curtea de Argeș, jud Argeș, cod 115300
Web: <https://www.primariacurteadearges.ro>
E-mail: primariacurteadearges@yahoo.com
secretariat@primariacurteadearges.ro
Telefon: 0248.721.033
Fax: 0248.721.107

1.1.3. ELABORATOR

ONI PROIECT SRL

1.1.4. DATA ELABORĂRII

OCTOMBRIE 2024

1.2 OBIECTUL LUCRĂRII

Studiul privind organizarea circulației și transporturilor aferent PUG municipiul Curtea de Argeș, stabilește obiectivele și acțiunile de dezvoltare ale căilor de comunicație la nivelul localității pentru următorii 5-10 ani.

În conținutul documentației se vor regăsi tratate următoarele aspecte ale traficului din municipiul Tecuci:

1. DIAGNOZA CIRCULAȚIEI
2. PROGNOZA CIRCULAȚIEI
3. TERAPIA CIRCULAȚIEI
4. PRIORITĂȚI

În urma studiului și a propunerilor de soluționare a categoriilor de probleme menționate, materialul oferă instrumente de lucru necesare elaborării, aprobării cât și urmăririi aplicării Planului Urbanistic General în următoarele domenii: proiectare, studiu de fezabilitate, strategii de dezvoltare, administrație centrală și locală, agenți economici, colectivități sau persoane particulare beneficiare.



1.3 CONTEXTUL ELABORĂRII STUDIULUI

Surse ale documentării

Întocmirea studiului s-a efectuat cu aplicarea următoarelor normative tehnice:

C 242/1993 - "Normativul de elaborare a studiilor de circulație din localități și teritoriul de influență";
Ordin AND20/2001 indicativ DD506/2001 - "Instrucțiunile tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localități și teritoriul de influență";

STAS 10795/1-1995 - "Metode de investigare a circulației";

Ordinul nr. 49/1998 - "Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane";

STAS 2900-89 - "Lățimea drumurilor";

Ordinul nr. 44/1998 - "Norme tehnice privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediului înconjurător";

Ordinul nr. 45/1998 - "Norme tehnice privind proiectarea, constituirea și modernizarea drumurilor";

Ordinul nr. 46/1998 - "Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice";

SR7348/2001 - "Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație";

Standarde de proiectare pentru lucrările de străzi, intersecții, trotuare, piste de bicicliști, profiluri caracteristice de artere urbane (cuprinse în clasa de STAS 10144/1,2,3,4,5) precum și alte standarde privind căile de comunicații;

STAS 10144-6/89 - Calculul capacității de circulație al intersecțiilor de străzi.

Legislația generală:

Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările ulterioare;

Regulamentul general de urbanism aprobat prin HGR nr. 525/1996, cu modificările ulterioare, precum și Ordinul MLPAT nr. 21/N/2000 - Ghid privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism;

Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările ulterioare;
Legea nr. 287/2009 privind Codul Civil, actualizată;
Legea nr. 7/1996 privind cadastrul și publicitatea imobiliară, actualizată;
Ordinul Ministerului Sănătății nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației;
ORDIN MLPAT 176/N/2000 – Reglementare tehnică “Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul cadru al planului urbanistic zonal”;
ORDIN MLPAT 10/N/1993 - Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane.

Studii, rapoarte, proiecte și strategii anterioare:

PMUD Curtea de Argeș 2021-2027

SIDU Curtea de Argeș 2021-2027

P.A.T.N. – secțiunea , rețele de transport

P.A.T.J. Argeș – infrastructura tehnică, rețele de transport

PUG Curtea de Argeș – actual aprobat și toate completările ulterioare

PUZ-uri și PUD-uri din municipiul Curtea de Argeș

Generalități

În condițiile tranziției de la economia planificată la economia de piață, modernizarea și dezvoltarea rețelelor de circulație rutieră, reprezintă o necesitate obiectivă care trebuie să facă parte din cadrul programelor generale privind sistematizarea teritoriului.

Prin sistematizare, în general se înțelege un mod de organizare, amenajare și dotare a teritoriului corespunzător cerințelor economice, sociale și culturale. Astfel odată cu sistematizarea teritoriului se pun în evidență și direcțiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulații.

Acțiunile ce se întreprind cu privire la rețeaua de drumuri, se bazează pe cunoașterea cât mai bună a volumului și caracteristicilor traficului rutier. Pentru stabilirea volumului și caracteristicilor traficului se utilizează tehnici și metode ale "ingineriei de trafic", specialitate tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și în perspectivă a fenomenelor și legilor traficului rutier, în scopul proiectării și realizării drumurilor, a străzilor, astfel încât să se asigure desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță, de confort, de rapiditate, de continuitate și de economicitate.

Fenomenele logice ale traficului rutier se refera la modul de formare și de desfășurare a circulației în prezent și în viitor. Pe baza cunoașterii acestor fenomene, ingineria de trafic permite găsirea soluțiilor pentru rezolvarea în condiții optime a problemelor ridicate de circulație, atât din punct de vedere economic cât și ecologic.

Pe baza soluțiilor astfel obținute se trece la planificarea, proiectarea și realizarea dispozitivelor de circulație.

Complexitatea problemelor ce trebuie abordate în cadrul studiilor de circulație și numărul mare de factori care influențează circulația rutieră, necesită culegerea și prelucrarea unui volum foarte mare de date și efectuarea de multiple calcule pentru determinarea soluțiilor optime. Acest lucru nu se poate face decât prin realizarea de sisteme informatice complexe, care să opereze cu modele matematice, toate prelucrările făcându-se cu ajutorul calculatorului electronic. Pe de altă parte, pentru

studierea fenomenului de circulație se operează cu date cu caracter aleator din măsurători directe (număr de vehicule, viteza, accidente, etc.). De aceea, prin natura fenomenelor pe care le studiază, ingineria de trafic face în permanență apel la metodele de calcul din următoarele domenii mai importante ale matematicii: statistica matematică, teoria probabilităților, cercetarea operațională, teoria grafelor, precum și la discipline din cadrul științelor sociale.

Trecând în revistă preocupările în decursul timpului privind organizarea și dirijarea circulației se constată că au existat preocupări de acest gen cu mult înainte de apariția automobilului. Astfel, ideea de reglementare a circulației a apărut în Roma antică unde existau zone de parcare, străzi cu sens unic, drumuri rezervate exclusiv pentru transporturi militare.

Este sigur însă că nici un studiu științific în legătură cu traficul rutier nu a fost făcut înainte de apariția automobilului.

Primele studii în acest domeniu s-au efectuat în Statele Unite ale Americii în anul 1904 și sunt legate de numele lui William Eno. Apoi, odată cu creșterea numărului de automobile, în special după cel de-al doilea război mondial, s-au intensificat mult preocupările privind studiarea circulației rutiere.

În România există preocupări cu privire la studiarea traficului în cadrul unor unități ca C.N.A.D.N.R. - CESTRIN, INCERTRANS. De asemenea, există astfel de preocupări în cadrul institutelor de învățământ superior și a unor institute de proiectare.

Studiile cu privire la traficul rutier elaborate în România au abordat un evantai larg de probleme.

Pornind de la o analiză aprofundată a stadiului actual al metodelor de determinare a traficului rutier, s-a considerat ca este necesar să se aducă, în primul rând, îmbunătățiri ale metodelor de determinare a traficului rutier actual prin recensământuri și anchete de circulație. Îmbunătățirile au în vedere utilizarea cu eficiență sporită a datelor rezultate din recensământ și anchete și reducerea cheltuielilor necesare pentru efectuarea, în special, a anchetelor de circulație.

Ținând seama de faptul ca prin utilizarea metodelor de simulare se pot obține rezultate foarte bune în cadrul acțiunii de studiere a traficului rutier, au fost inițiate și efectuate cercetări proprii pentru stabilirea unei metode de determinare a matricelor de trafic actuale prin simularea relațiilor de circulație nerecenzate.

Întrucât apar frecvent necesități de corecție și actualizare a matricelor de trafic s-a considerat ca este necesar să se stabilească un procedeu prin care să se realizeze acest lucru utilizând numai date rezultate din recensământuri de secțiune.

Având în vedere că problemele legate de efectuarea prognozelor de trafic și sistematizarea rețelelor rutiere sunt de importanță majoră pentru sectorul de drumuri, iar la noi în țară există puține preocupări în acest sens, prin cercetările proprii s-au adus contribuții originale cu privire la abordarea acestor probleme pe baza de modelare matematică.

Prin perfecționarea și dezvoltarea metodelor referitoare la studiarea traficului rutier s-a urmărit să se pună la dispoziția cercetătorilor, proiectanților și organelor care se ocupă cu administrarea, exploatarea și întreținerea drumurilor, instrumente de lucru eficiente, care în condițiile existente în țara noastră să conducă la soluții optime pentru modernizarea rețelelor rutiere.

Datorită intensificării și diversificării circulației și caracterului probabilistic al acestuia, analiza și organizarea traficului va constitui o activitate continuă, aflată în permanență în atenția factorilor de răspundere, ceea ce necesită reactualizarea studiilor la intervale regulate.

Metodologia de elaborare a studiilor de circulație se va adapta caracteristicilor și problematicii locale, aplicându-se de regulă procedee de calcul operațional optimizat.

B. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

Curtea de Argeș este un municipiu în județul Argeș, Muntenia, România, format din localitățile componente Curtea de Argeș (reședința) și Noapteș.

Curtea de Argeș a fost prima capitală a Țării Românești și păstrează cele mai importante edificii bizantine de pe teritoriul României, printre care se numără Biserica Domnească, monument de secol XIV aflat pe lista indicativă a UNESCO. Important centru politic și economic în timpul epocii medievale, Curtea de Argeș a decăzut după mutarea cetății de scaun a Țării Românești la Târgoviște, dar își recapătă prestigiul în timpul perioadei interbelice odată cu desemnarea catedralei Mănăstirii Curtea de Argeș ca necropolă regală. La Curtea de Argeș s-au născut câțiva dintre domnitorii cei mai importanți din istoria medievală a Țării Românești (Neagoe Basarab, Vlaicu Vodă, Mircea cel Bătrân) dar și personalități marcante ale perioadei interbelice precum Urmuz și Florian Ștefănescu-Goangă.

Orașul Curtea de Argeș este localizat în partea de nord-vest a județului, în depresiunea intracolinară a bazinului superior al râului Argeș, la o altitudine de 450 m deasupra nivelului mării, și este înconjurat de dealurile și Muscelele Argeșului de la poalele Munților Făgăraș. Suprafața orașului este de aproximativ 75 km². Este străbătut de șoseaua națională DN7C, care leagă Piteștiul de Sibiu prin Munții Făgăraș, situat la o distanță de 38 km de municipiul Pitești. La Curtea de Argeș, acest drum se intersectează cu șoseaua națională DN73C, care duce spre est la Câmpulung (49 km) și spre vest la Râmnicu Vâlcea (36 km). Din nordul orașului, din DN7C se ramifică șoseaua județeană DJ703H, care duce spre nord-vest la Valea Danului, Șuici și Sălătrucu. În sud, din DN73C se ramifică șoseaua județeană DJ704H, care duce spre sud la Băiculești și Merișani (unde se termină în DN7C). Orașul are și o gară, capătul căii ferate Pitești–Curtea de Argeș.

Contextul European și Național

România este străbătută de două coridoare europene care au componente rutiere, de cale ferată, porturi râuri și aeroporturi. Aceste coridoare fac parte din master planul de transport al Europei și va fi operațional până în anul 2050.

Cele două coridoare care traversează România sunt :

- Coridorul Marea Baltică - Marea Neagră - Marea Egee
- Coridorul Rin – Dunăre

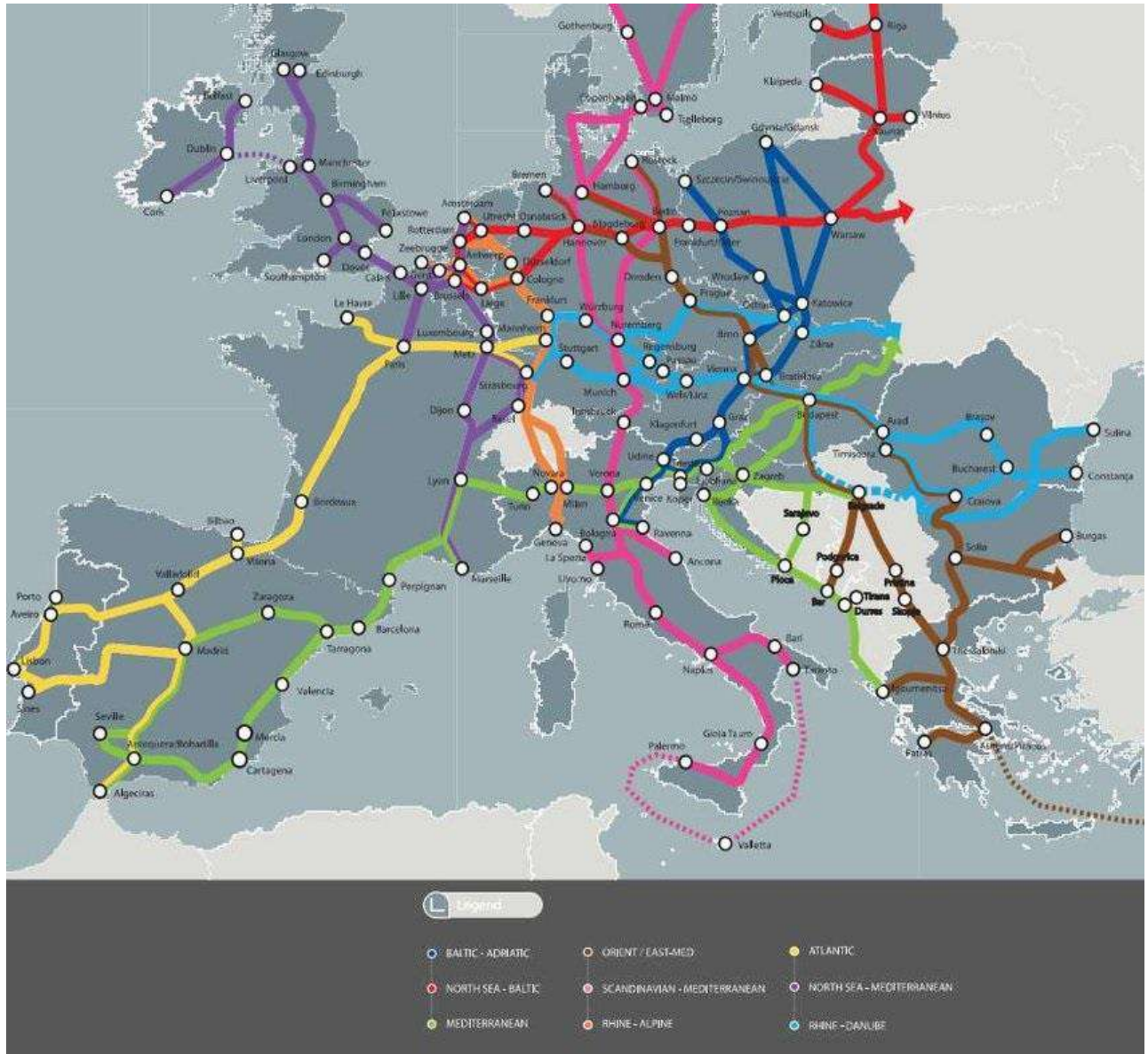


Figura 1 – Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T) la nivelul continentului
 Sursa: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

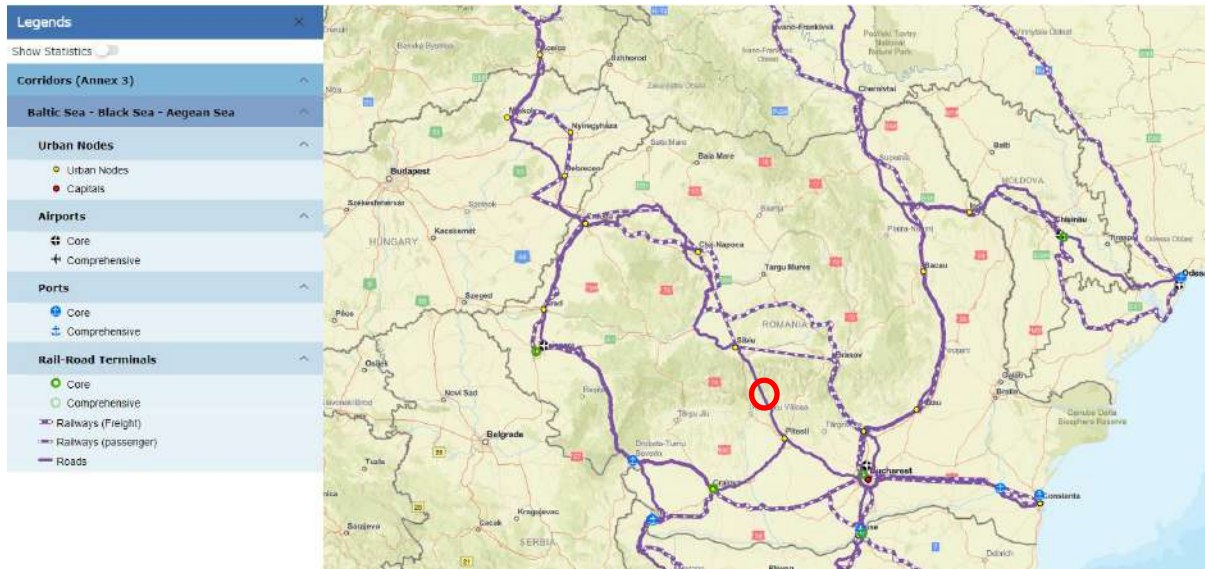


Figura 2 – Traseul coridorul Marea Baltică - Marea Neagră - Marea Egee la nivelul României
 Sursa: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

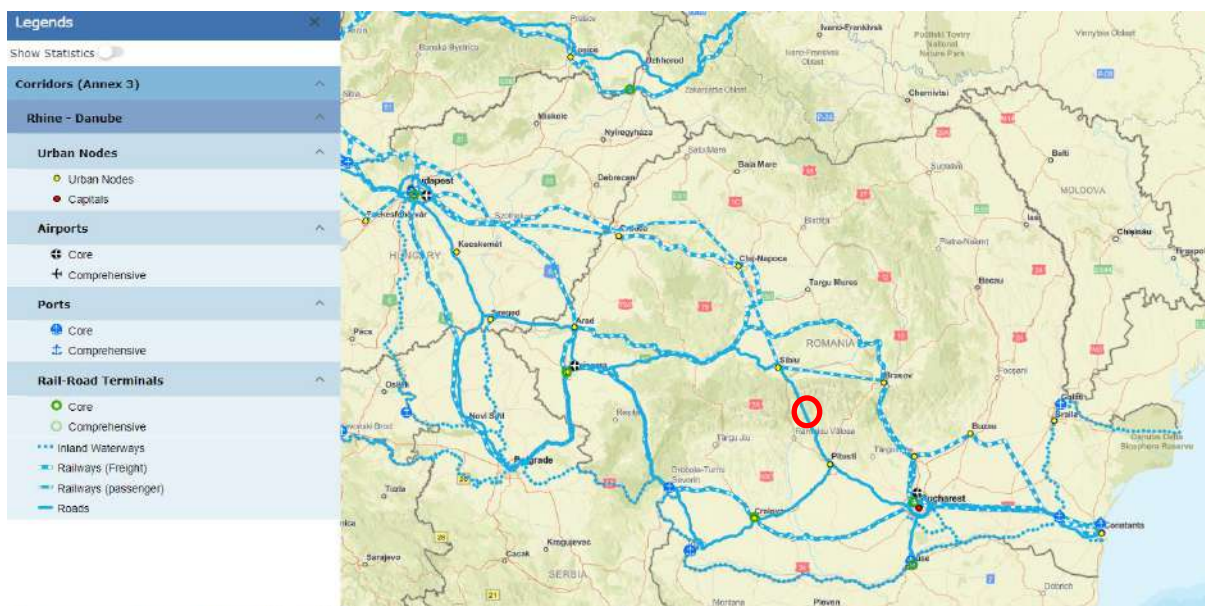


Figura 3 – Traseul coridorul Rin – Dunăre la nivelul României
 Sursa: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

Municipiul Curtea de Argeș va avea acces la ambele coridoare europene prin viitoarea autostrada A1 Sibiu-Pitești.

În partea de sud-vest a UAT-ului municipiului va trece traseul viitoarei autostrăzi A1 și este proiectat un nod rutier între A1 și DN73C.

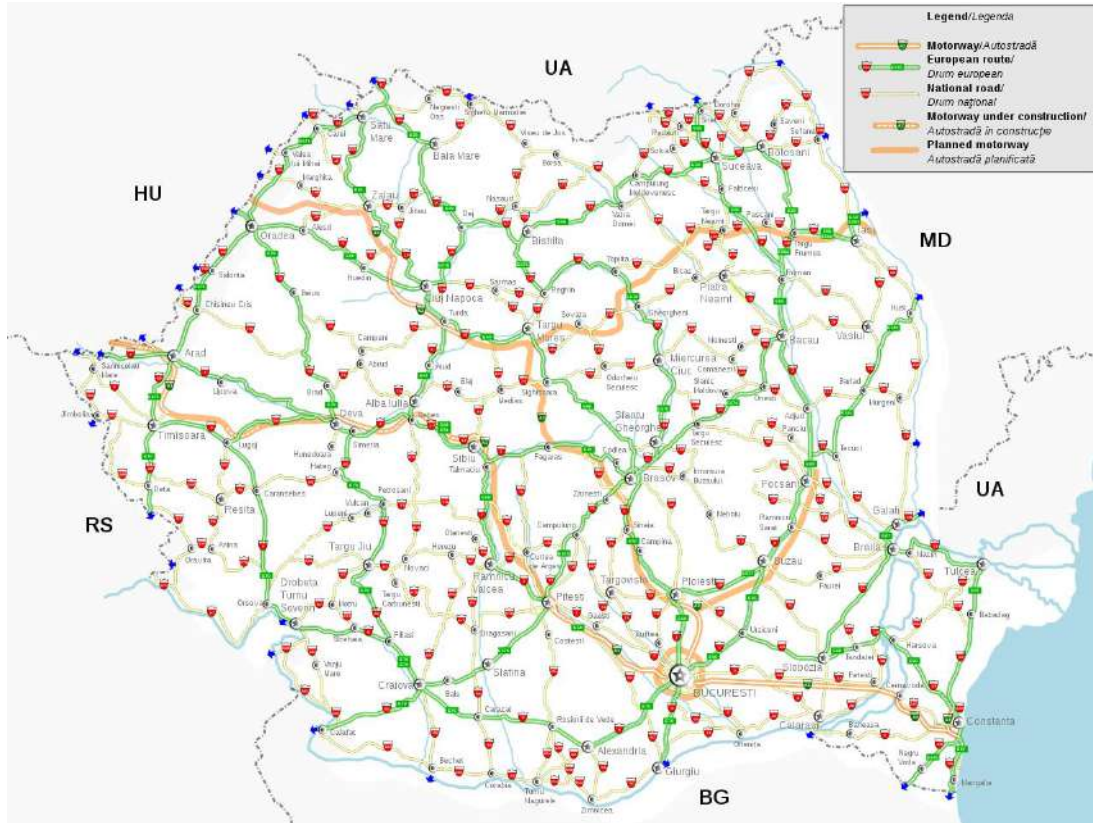


Figura 5 – Drumuri europene la nivelul României

Contextul Județean (local)

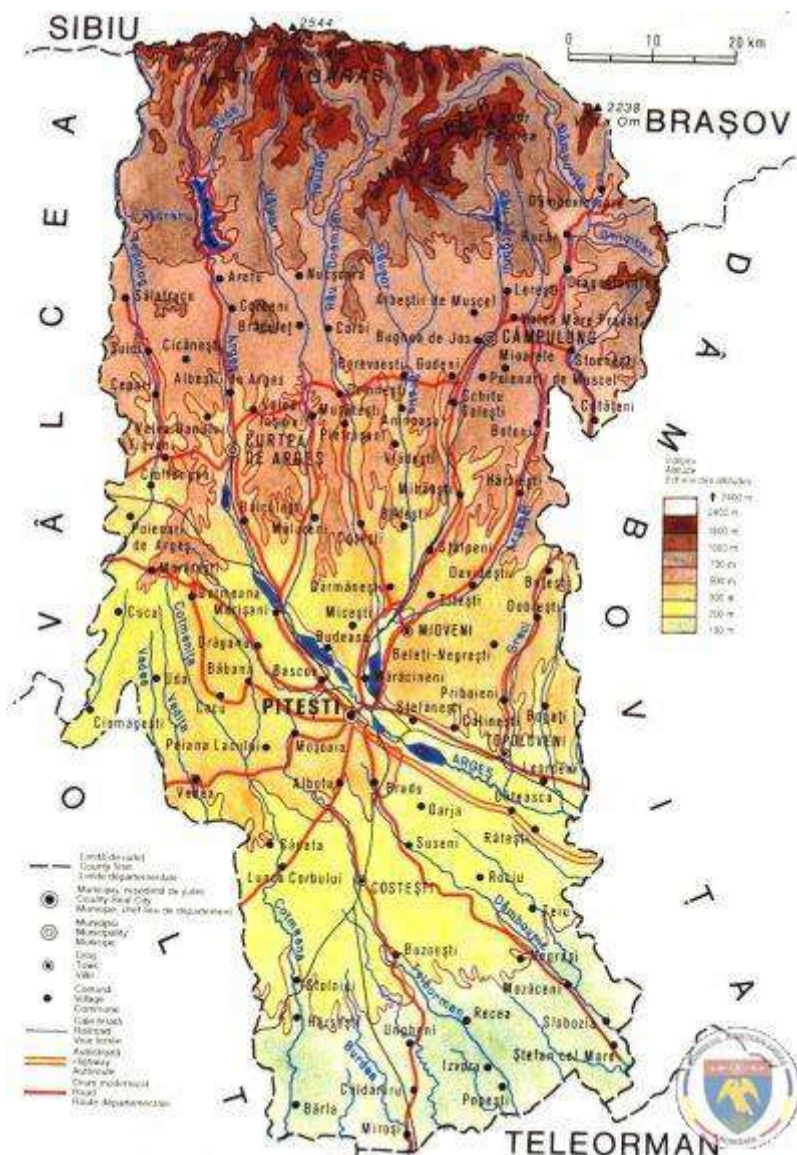


Figura 6 – Drumuri la nivelul județului Argeș

Municipiul Curtea de Argeș este străbătut de o rețea de drumuri naționale și județene care leagă municipiul de principale localități ale județului.

Municipiul Curtea de Argeș are legături rutiere cu localitățile învecinate, prin următoarele drumurile naționale și județene ce trec pe teritoriul său:

- DN7C pe direcția comuna Bascov de lângă Pitești – Curtea de Argeș – barajul Vidraru – lacul Bâlea - intersecție cu DN1 între Sibiu și Făgăraș;
- DN73C pleacă lângă Câmpulung merge spre vest spre Curtea de Argeș unde are trase comun cu DN7C în centrul municipiului și merge mai departe către vest unde se intersectează cu DN7(E81) în apropiere de Râmnicu Vâlcea;

- DJ703H pleacă din DN7C din Curtea de Argeș și merge la vest spre comuna Valea Danului și Cepari unde se intersectează cu DJ678A și virează la nord până la limita cu județul Vâlcea
- DJ704H pleacă din DN73C din Curtea de Argeș și merge la sud paralel cu râul Argeș până se intersectează cu DN7C în comuna Merișani.

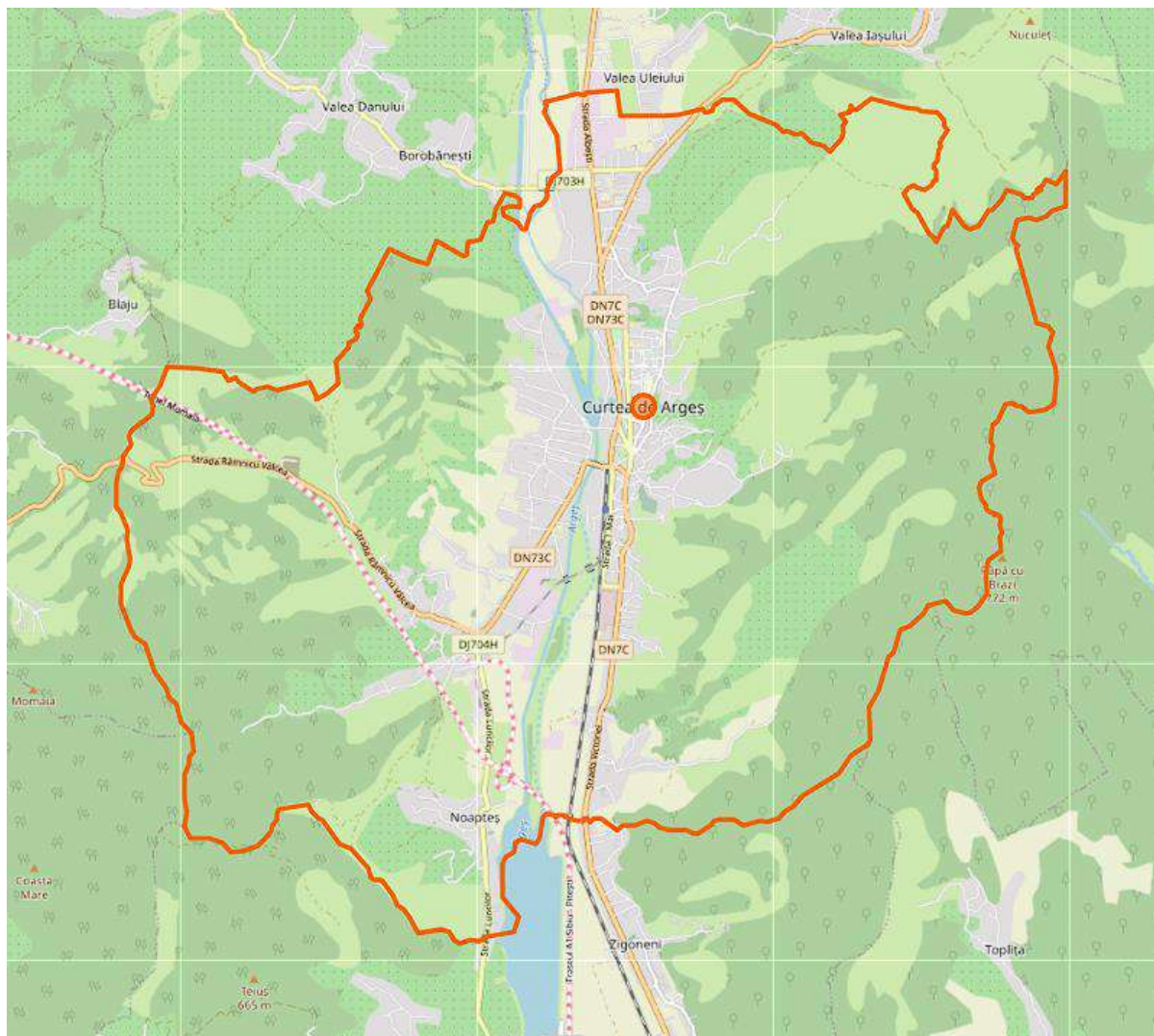


Figura 7 – Rețeaua de drumuri și străzi existente la nivelul municipiului Curtea de Argeș

Municipiul Câmpina, este situat între lunca râului Argeș, s-a dezvoltat de-a lungul ambelor maluri ale râului și pe axa principală de circulație pe direcția nord-sud, reprezentată de traseul drumului național DN7C, asigurând legătura dintre municipiul Pitești, localitățile de pe Valea Argeșului și municipiul Sibiu prin DN1.

Ca și poziție față de principalele localități din regiune, municipiul Curtea de Argeș se situează pe cale rutieră astfel:

- 38 km față de Pitești (aproximativ 50min.)
- 36 km față de Râmnicu Vâlcea (aproximativ 40min.)
- 50 km față de Câmpulung (aproximativ 1h 05min.)
- 49 km față de Mioveni (aproximativ 55min.)
- 155 km față de București (aproximativ 2h 15min.)

Elaborarea studiului de organizare a circulației a localității a ținut cont doar de intravilanul localității și principalele căi de acces.

În cadrul studiului s-a analizat rețeaua majoră de căi de comunicații din localitate, din punct de vedere al fluxurilor majore de circulație, intensitatea traficului pe rețeaua de străzi, transportul în comun și disfuncționalitățile constatate. După analiza aspectelor enumerate mai sus s-au făcut propuneri pentru îmbunătățirea circulației din localitate și rezolvarea disfuncțiilor constatate.

În cadrul capitolelor următoare se vor trata pe larg aspectele relevante ce au decurs din derularea acestor activități enumerate mai sus.

Elaborarea studiului de organizare a circulației presupune următoarele:

- anchete de trafic privind intensitatea traficului;
- analiza fluxurilor de circulație în zonă;
- analiza elementele geometrice ale tramei stradale existente;
- analiza intensității traficului existent;
- prognoza traficului pe următorii 5 -10 ani.

După analiza elementelor enumerate mai sus s-au făcut propuneri pentru îmbunătățirea circulației și rezolvarea disfuncțiilor constatate.

În cadrul studiului s-au folosit date despre traficul din:

- măsurători proprii;
- baza de date a CESTRIN și recensămintele de trafic naționale;
- studiile de trafic realizate anterior;

Prin măsurătorile de trafic se va evidenția încărcarea actuală a drumurilor principale, putându-se observa caracteristicile capacității de preluare a traficului existent și prognozat.

Valorile obținute de trafic au fost transformate în vehicule etalon conform Ordinului nr. 617 din 23 octombrie 2003 pentru aprobarea reglementării tehnice „Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație” indicativ AND 584-2002.

Nr. crt	Grupa de vehicule	Coefficientul de echivalare în vehicule etalon
1	Biciclete, motorete, scutere, motocicletă	0,5
2	Autoturisme, microbuze, autocamionete, cu sau fără remorcă	1,0
3	Autocamioane și derivate, cu 2-4 osii	2,5
4	Autovehicule articulate	3,5
5	Autobuze	2,5
6	Tractoare și vehicule speciale	2,0
7	Remorci la autocamioane și tractoare	1,5
8	Vehicule cu tracțiune animală	3,0

Tabelul 1 - Coeficienții pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism pe drumurile publice

În cadrul recensământului de trafic vehiculele au fost clasificate în 8 grupe conform tabelului de mai jos.

Nr. Crt.	Grupă de vehicule	Tip de vehicul component
1	Biciclete și motocicletă	Biciclete, motorete, scutere, mopede, motocicletă cu ataș
2	Autoturisme, microbuze, autocamioane cu 2 osii și autospeciale	Toate autoturismele, autocamionete, autoutilitare cu masa totală sub 3.5t, microbuze cu maxim 10 locuri
3	Autocamioane cu 2-4 osii	Toate autocamioanele și derivatele cu 2-4 osii cu masa totală mai mare de 3,5t
4	Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 osii, remorcher cu trailer	Autotractor cu semiremorcă sau periodic, autoremorcher cu mai mult de 4 osii, alte vehicule cu mai mult de 4 osii
5	Autobuze	Autobuze (cu peste 10 locuri) , autocare
6	Tractoare, vehicule speciale	Toate vehiculele agricole și toate vehiculele de construcții
7	Remorci la autotractoare sau autocamioane	
8	Vehicule cu tracțiune animală	

Tabel 2 – Clasificare pe grupe de vehicule

Parametri demografici

Conform recensământului efectuat în 2021, populația municipiului Curtea de Argeș se ridică la 25.977 de locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 27.359 de locuitori.

1912	6,279	+49.1%
1930	6,809	+8.4%
1948	9,180	+34.8%
1956	10,764	+17.3%
1966	16,423	+52.6%
1977	24,645	+50.1%
1992	35,824	+45.4%
2002	32,626	-8.9%
2011	27,359	-16.1%
2021	25,977	-5.05%

Figura 8 – Evoluția populației din Curtea de Argeș

Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/Curtea_de_Argeș

Modelele demografice ale viitoarelor, tendinței demografice, sugerează faptul că ratele considerabil mai mici ale natalității, corelate cu o speranță de viață din ce în ce mai mare vor fi reflectate într-o structură a populației cu o vârstă mai înaintată. Se așteaptă ca acest model al îmbătrânirii populației, care este din ce în ce mai evident în rândul regiunilor UE, să aibă implicații profunde într-o

gamă largă de domenii de politică, cu impact, printre altele, asupra populației de vârstă școlară, asistenței medicale, participării la forța de muncă, protecției sociale, aspectelor de securitate socială și finanțelor publice.

Parametri socio-economici

Cererea de transport, la nivel național și local, este strâns legată de evoluția produsului intern brut (PIB). Cea mai mare creștere economică a fost înregistrată în 2004 (al 5-lea an de creștere economică neîntreruptă).

Tot în anul 2004 România a închis toate capitolele de negociere cu UE semnând apoi, în Aprilie 2005, Tratatul de Aderare în Luxembourg cu data de aderare setată pe 1 Ianuarie 2007. Creșterea din 2005 a fost temperată de restricțiile impuse de BNR asupra unui factor important în creșterea PIB în ultimii ani, creditul de consum.

Trendul ascendent s-a menținut încă doi ani după includerea României în Uniunea Europeană. Astfel că în anul 2009, contextul economic național și internațional au afectat în mod negativ trendul crescător al produsului intern brut. Anul 2009 fiind un an de contracție economică, PIB înregistrând o diminuare de 7.1% (-) comparativ cu anul anterior, 2008 (+7.3%).

Începând cu anul 2011 economia din România a crescut constant; prognoza pentru anul curent 2016 incluzând o creștere în termeni reali de 4,2% față de anul precedent.

Strategia viitoare de dezvoltare industrială va trebui să se bazeze pe creșterea exporturilor. Prioritatea va fi dezvoltarea acelor sub-sectoare și întreprinderi care au abilitatea de a fi competitive pe piețele internaționale sau cele autohtone.

În cazul celor mai multe întreprinderi, competitivitatea este determinată în principal de costurile de producție, din care costurile cu capitalul constituie o proporție importantă. Costurile cu forța de muncă sunt încă scăzute din cauza nivelului scăzut al salariilor, chiar dacă nivelul de angajare excesiv și productivitatea scăzută a muncii tind să reducă acest avantaj al costului cu forța de muncă. Cu revenirea producției, nivelul excesiv de angajare va fi progresiv absorbit și productivitatea muncii și a capitalului vor crește deoarece costurile unitare cu capitalul descresc odată cu creșterea nivelului de utilizare a capacității.

Încă din anii 1990, au fost făcute mai multe reforme economice (impulsionate de aderarea României la UE) incluzând lichidarea a marilor industrii consumatoare de energie și reforme majore în sectorul agricol și cel financiar. Din 2005 un număr important din marile companii de stat s-au privatizat, incluzând aici și majoritatea băncilor, cele mai mari companii de petrol, distribuitorii de energie și companiile de telecomunicații. Statul a continuat să privatizeze companiile rămase în proprietatea lui în comparație cu vecinii săi, România are un număr mare de întreprinderi mici și mijlocii.

În ultima perioadă, restructurarea economiei românești și a sectorului transporturi a jucat un rol semnificativ, ducând la creșterea modului de transport rutier față de cel feroviar. Se considera totuși că perioada de tranziție, atât privind situația economică generală, cât și sectorul transporturi, este terminată și România este recunoscută acum ca având o economie de piață funcțională.

Totuși, trebuie amintit că, dacă creșterea cererii se bazează pe PIB, există o elasticitate diferită a fiecărui mod de transport. Aceste rate ale elasticității sunt probabil similare cu cele înregistrate în UE în ultimii 30 de ani.

În plus, trebuie menționat faptul ca Romania are o economie relativ mica, cu o creștere importanta a comerțului internațional.

Categoriile autovehicule	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Motociclete, scutere, mopede	56.333	71.685	79.856	85.043	89.956	95.326	101.500	107.218	112.746	119.415	127.135	136.324	148.271	162.078
Autoturisme	3.616.673	4.087.180	4.302.268	4.376.261	4.389.070	4.548.938	4.755.088	4.964.606	5.209.866	5.524.926	6.048.398	6.499.986	6.948.137	7.274.728
Autorulote	412	399	387	370	362	358	348	337	332	324	315	309	301	0
Autoutilitare	391.720	452.485	474.396	486.373	521.327	569.288	616.205	666.186	720.311	781.196	847.701	911.330	971.176	988.991
Microbuze	16.204	20.004	20.390	20.467	20.509	21.735	22.205	23.040	25.065	25.726	26.282	26.796	27.365	0
Autobuze	17.125	19.079	18.732	18.673	18.691	18.989	19.391	20.055	21.123	21.946	22.928	23.935	25.364	54.170
Remorci, semiremorci	202.994	225.752	239.437	252.293	269.005	286.393	304.108	324.859	348.090	375.710	401.586	433.339	467.124	500.770
Tractoare agricole, utilaje	60.655	57.085	53.907	51.108	49.358	48.272	47.019	46.584	46.055	45.311	44.656	43.818	42.706	41.266
Autotractoare	33.739	32.958	32.006	31.140	30.270	29.337	28.439	27.523	26.721	26.013	25.373	24.784	24.013	152.601
Autospecializate	76.856	73.436	69.890	66.006	62.561	60.210	58.072	56.334	54.969	53.624	52.430	51.225	50.145	0
Alte	27.933	31.634	32.691	31.255	31.545	31.927	32.710	33.873	35.047	36.417	38.971	41.432	44.788	47.676
Total	4.500.644	5.071.697	5.323.960	5.418.989	5.482.654	5.710.773	5.985.085	6.270.615	6.600.325	7.010.608	7.635.775	8.193.278	8.749.390	9.222.280

Autoturisme (tip combustibil)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Diesel	878.778	1.121.619	1.230.206	1.321.956	1.374.748	1.479.473	1.605.702	1.741.099	1.905.592	2.119.555	2.515.790	2.890.563	3.230.052	3.687.728
Benzina	2.662.776	2.891.572	2.999.672	2.984.327	2.946.836	3.003.790	3.084.921	3.159.717	3.240.472	3.339.665	3.463.808	3.534.103	3.629.342	3.512.622

Romania	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Populatie	21.130.503	20.635.460	20.440.290	20.294.683	20.199.059	20.095.996	20.020.074	19.953.089	19.875.542	19.760.585	19.643.949	19.533.481	19.414.458	19.328.838
Autoturisme	3.616.673	4.087.180	4.302.268	4.376.261	4.389.070	4.548.938	4.755.088	4.964.606	5.209.866	5.524.926	6.048.398	6.499.986	6.948.137	7.274.728
Grad de motorizare (veh/1.000 loc)	171	198	210	216	217	226	238	249	262	280	308	333	358	376

Figura 9 – Situația parcului național de vehicule

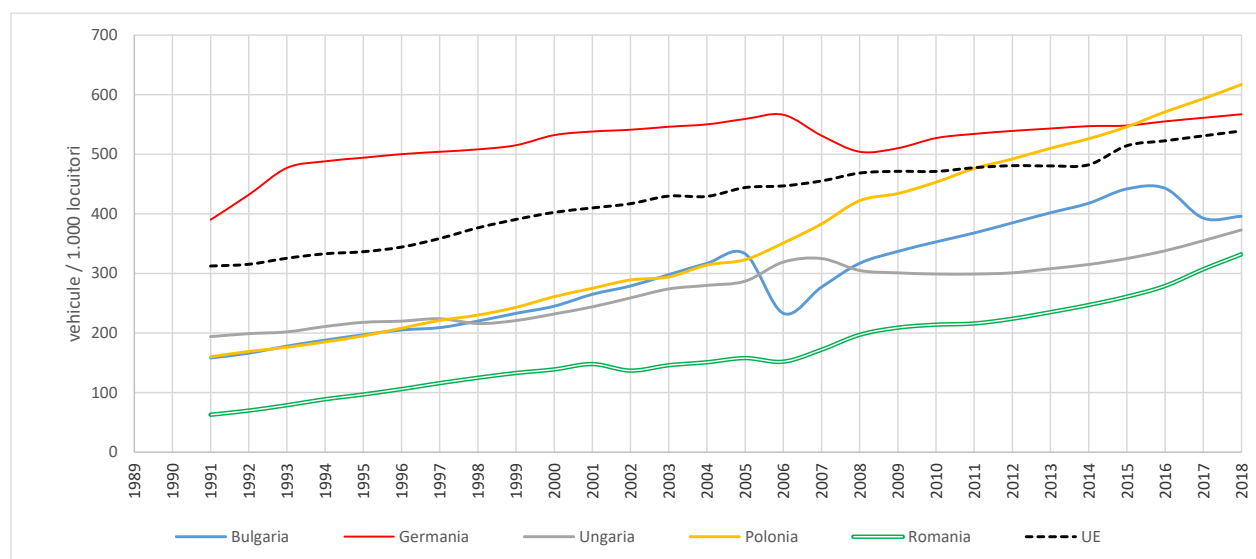


Figura 10 - Evoluția gradului de motorizare în România față de media europeană – turisme/1000locuitori
 Sursa: EUROSTAT

În anul 2007 parcul de vehicule scade datorita radierii din oficiu a vehiculelor înscrise în circulație conform legii 432/2006. In anul 2009 numărul de vehicule înmatriculate furnizau o rata de motorizare de aproximativ 200 autoturisme (inclusiv taxi) la 1.000 de locuitori, ceea ce înseamnă o creștere de 1.51 ori fata de anul 2001 când se înregistrau 132 autoturisme (inclusiv taxi) la 1.000 de locuitori. Aceste valori sunt relativ mici prin comparație cu valorile înregistrate în tarile Europei occidentale.

Rata de motorizare la nivel național urmează trendul ascendent specific mediei UE27 însă mai are de recuperat pana la atingerea acesteia.

Recensământul Populației și Locuințelor, efectuat în 2011 a adus schimbări vizibile în ceea ce privește numărul de locuitori ai tarii noastre, astfel că de la recensământul din anul 2002 (21.680.974) populația a scăzut la 20.121.641 locuitori. Vechea valoare fiind ajustată de Institutul Național de Statistică și folosită la calcularea gradului de motorizare pentru anii anteriori.

Prin urmare, luând în calcul parcul național de vehicule în anul 2016 (valoare publicata de DRPCIV) și populația totală recenzata în anul 2011 (valoare publicata de INS și considerată cvasi-constantă) se poate determina rata de motorizare la nivelul anului 2020:

Motorisation rate, by NUTS 2 regions, 2020 (passenger cars per 1 000 inhabitants)

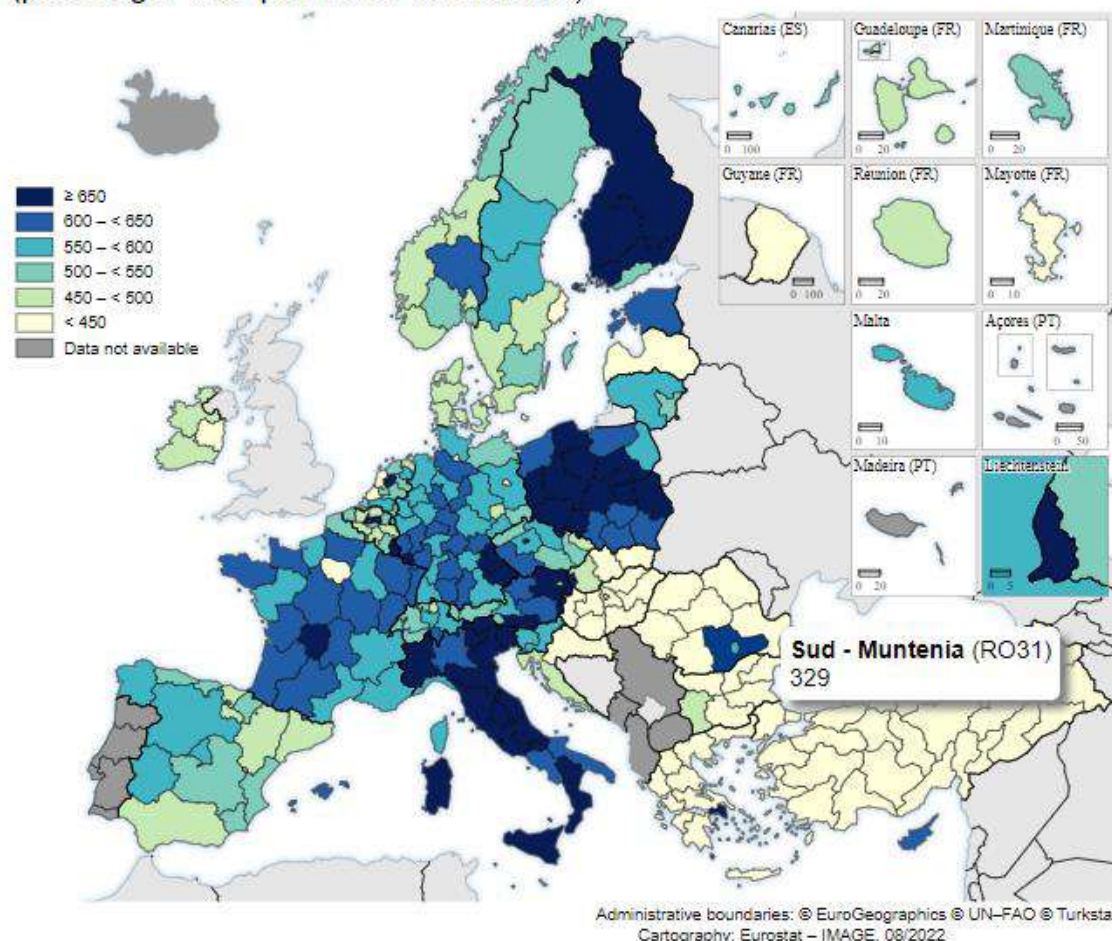


Figura 12 - Gradului de motorizare în regiunea de Sud-Muntenia a României față de media europeană – turisme/1000locuitori în anul 2020

Sursa : <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20220727-1>

Deținerea de autoturisme era mult mai scăzută decât media pentru UE 27, de 200 mașini la 1.000 de persoane. Aceasta poate fi comparata cu media de 473 din UE 27, astfel ca se estimează o creștere a numărului de autoturisme în următorii ani. Rata medie de creștere a parcului național în anii 2007-2014 a fost de aproximativ 4.9% pe an.

În ultimii ani, dezvoltarea schemelor financiare (leasing și împrumuturi bancare) a dus la creșterea spectaculoasă a achiziționării de noi autoturisme. Se așteaptă ca deținerea de autoturisme să continue să crească pe termen mediu cu rate susținute.

Pot fi identificate doua cauze principale ale acestei creșteri: prima este creșterea PIB-ului și a doua este efectul de "ajungere din urma", ceea ce va conduce la rate mai ridicate de creștere, ținând seama că rata generală de deținere de autovehicule este încă scăzută. Un astfel de efect poate fi

observat în numeroase țări: între 1990 și 2002 deținerea de autoturisme a crescut cu 109% în Polonia, cu 58% în Bulgaria, cu 51% în Republica Cehă față de 29% în UE15. Această tendință poate fi influențată pe termen scurt de o serie de aspecte precum oportunități mai bune de locuri de muncă în străinătate, acces la credite în anticiparea unor venituri mai mari, cerere sporită de libertate personală de transport și decizii fiscale ale guvernului.

Parcul de autocamioane din România cuprinde în majoritate vehicule vechi de dimensiuni reduse, iar parcul de vehicule este de asemenea mult mai mic decât media pentru UE 27. În raport cu populația, existau 20 de camioane la 1.000 de persoane în România în anul 2002.” Această valoare nu este comparabilă cu cea de 63 din UE 25. La această categorie de vehicule se vor înregistra în viitor rate de creștere semnificative pentru a ajunge la nivelul mediei europene.

Analizând aceste date se pot observa două aspecte:

- în țările industrializate dezvoltate, gradul de motorizare tinde să se stabilizeze la valori cuprinse între 500 – 600 vehicule/1000 locuitori;
- multe din țările deja integrate, cu o dezvoltare economică superioară României, au atins deja un grad de motorizare de cca. 350 – 400 vehicule /1000 locuitori.

În prezent, în țara noastră, regăsim un nivel mediu de sub 450 vehicule /1.000 locuitori iar tendința actuală este de creștere.

România a avut în 2020 cea mai mică rată de motorizare din Uniunea Europeană, potrivit statisticilor publicate de Eurostat. Astfel, în țara noastră existau în anul precizat 398 de autoturisme la mia de locuitori, ceea ce înseamnă o rată de motorizare de 0,38 autoturisme pe locuitor

În 2020 pe regiuni, București-Ilfov este singura din România care, cu 596 autoturisme la mia de locuitori nu se încadrează în regiunile cu cele mai mici rate din UE, de sub 450 de autoturisme la mia de locuitori. În celelalte regiuni din țara noastră datele se prezintă după cum urmează: Vest: 398 autoturisme la mia de locuitori, Nord-Vest: 376, Centru: 374, Sud-Vest Oltenia: 357, Sud-Est: 353, Sud-Muntenia: 329, respectiv Nord-Est: 290.

Conform PMUD Curtea de Argeș, indicele de motorizare din municipiul Curtea de Argeș a fost de, 392 autoturisme/1000 locuitori. Acest număr este cu 3% mai mare decât valoarea medie județeană și cu 14% mai mare decât valoarea medie națională. În intervalul 2017-2021, s-a observat o creștere constantă a indicelui de motorizare în Municipiul Curtea de Argeș

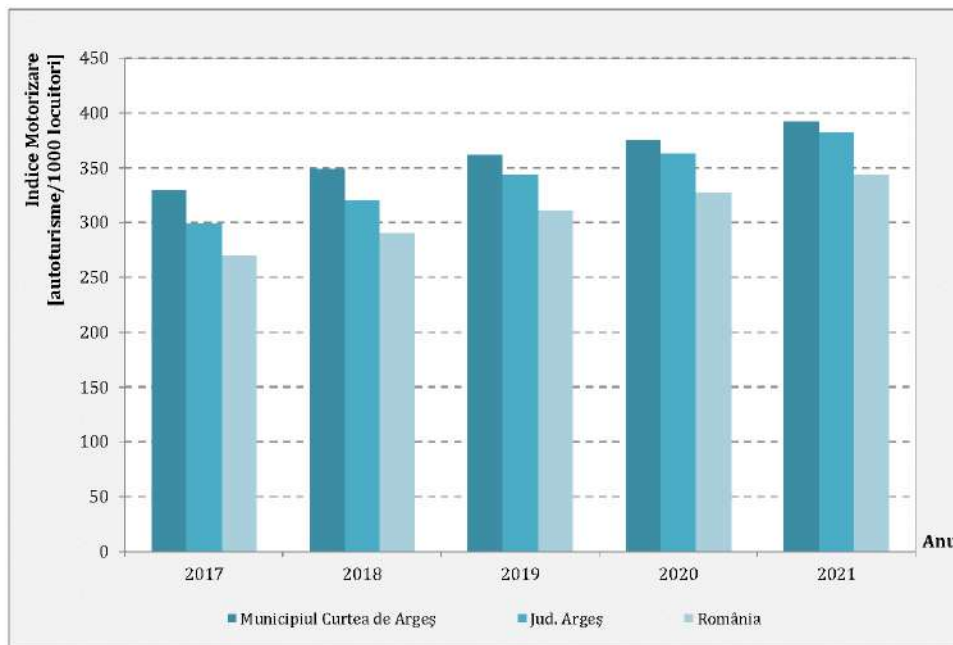


Figura 13 – Evoluția gradului de motorizare în mun. Curte de Argeș 2017-2021

Sursa: PMUD Curte de Argeș 2021-2027

2.1 ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA CIRCULAȚIEI RUTIERE

Zonele generatoare de trafic

La nivelul localității, principalele surse generatoare de trafic sunt reprezentate de traficul de tranzit care circulă pe DN7C, DN73C DJ704H și DJ703H.

Traficul greu și de tranzit circulă prin localitate pe traseul DN7C, DN73C DJ704H și DJ703H.

Surse locale generatoare de trafic sunt reprezentate de:

- Parcul lui Manole
- Curtea Domnească
- Mănăstirea Curtea de Argeș
- Gara Curtea de Argeș
- Magazinele de top supermarket din localitate
- Piața Centrală și Piața Ivancea
- Zonele de recreere din jurul localității

Fluxurile principale ale circulației auto la nivelul localității se desfășoară pe DN7C, DN73C DJ704H, DJ703H și str. Lascăr Catargiu. Datorită traficului de tranzit cu valori semnificative care traversează municipiul se observă o presiune mare în special pe intersecțiile dintre DN7C și DN73C unde apar întârzieri mari în traversarea acestor intersecții.

Străzile din jurul obiectivelor Curtea Domnească, Mănăstirea Curtea de Argeș, Piața Centrală și Piața Ivancea formează un micro-flux local de circulație intensă atât de pietoni cât și de autovehicule.

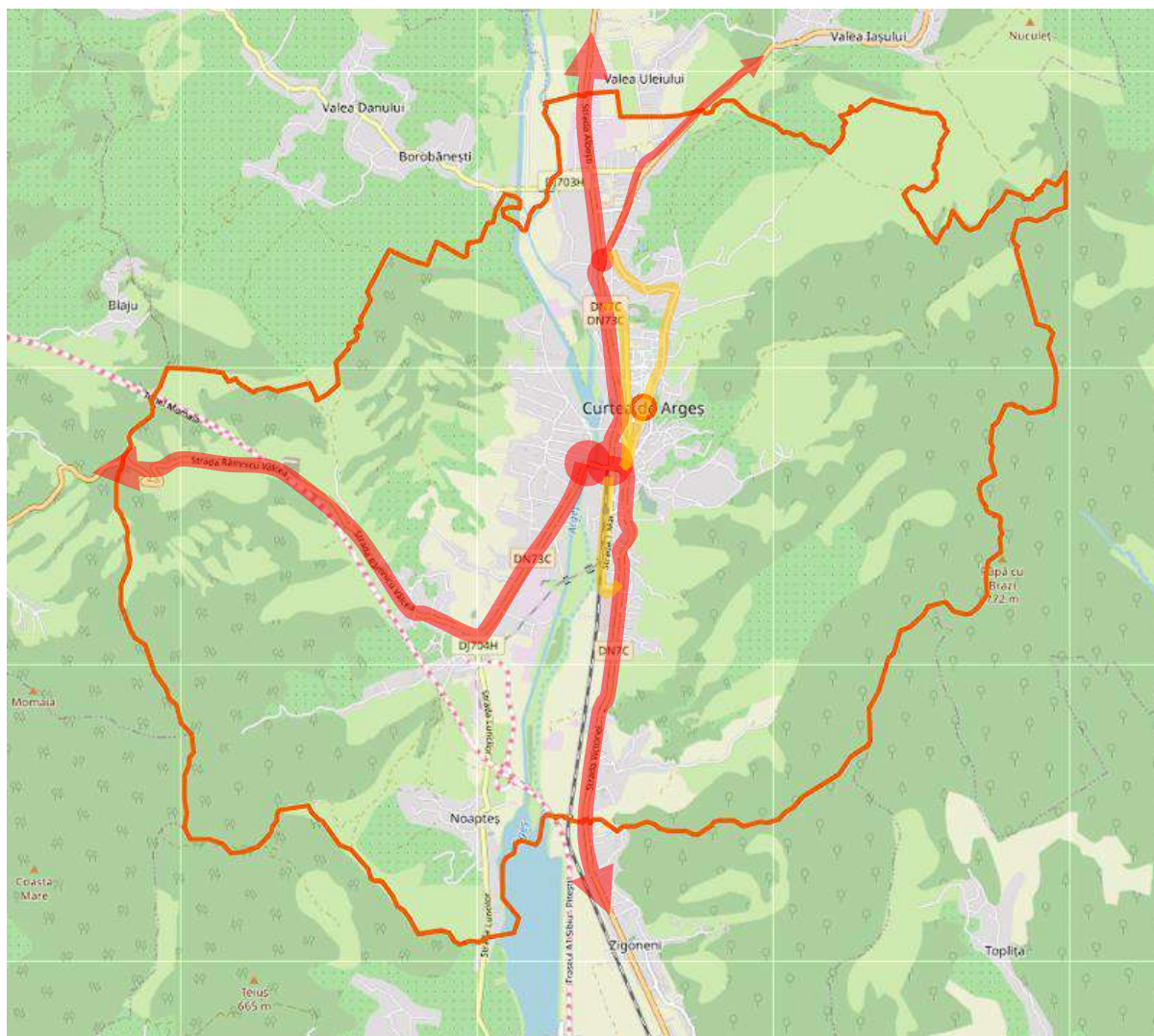


Figura 14 – Fluxurile principale de circulație din Curtea de Argeș

Lipsa unei centuri de ocolire a municipiului are o influență negativă asupra calității vieții locuitorilor și asupra infrastructurii rutiere. Traficul de tranzit care circulă prin interiorul municipiului pe traseul DN7C și DN73C produce poluare fonică și a aerului.

După darea în folosință a autostrăzii A1 și a centurii de ocolire care se află în stadiul de S.F., situația actuală va cunoaște o îmbunătățire semnificativă prin scoaterea în afara localității a traficului de tranzit. Impactul implementării acestor două lucrări de infrastructură rutieră va avea un impact pozitiv asupra calității vieții locuitorilor din municipiu.

Se estimează o scădere de 80-90% a traficului de tranzit care în prezent circulă prin interiorul municipiului. Inclusiv traficul generat Transfăgărășan în perioada de concedii va ocolii municipiu.

Rețeaua de străzi

Trama stradală a municipiului cuprinde doar străzi de categoria a III-a (inclusiv pentru cele care se suprapun cu traseul drumurilor naționale), de folosință locală și de tranzit, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale și a IV-a în special în Noaptea și în spatele blocurilor.

Lungimea rețelei de străzi din Curtea de Argeș este de aproximativ 101km, și sunt modernizate (asfaltate) în proporție de 95% conf. PMUD.

În perioada 2010-2021 rețeaua de străzi s-a mărit cu aproximativ 12 km iar gradul de modernizare (străzi asfaltate) a crescut de la 56% la 95%.

Deși rețeaua de străzi este în proporție de 85% asfaltată aceasta are o stare tehnică proastă în special pe străzile secundare unde carosabilul este degradat.

Pe unele din aceste străzi se suprapun traseele drumurilor naționale și județene care traversează localitatea și care formează rețeaua principală de străzi.

DN7C are traseu comun cu următoarele străzi: str. Victoriei, str. Negru Vodă, bd. Basarabilor, str. V. Ștefănescu, str. 1 Decembrie 1918, str. Eroilor, str. Albești

DN73C are traseu comun cu următoarele străzi: str. Râmnicu Vâlcea, str. Traian, str. Negru Vodă, str. V. Ștefănescu, str. 1 Decembrie 1918, str. Valea Iașului,

DJ703H are traseu comun cu următoarele străzi: str. Valea Danului

DJ704H are traseu comun cu următoarele străzi: str. Bușaga și str. Luncilor

Din această rețea principală de străzi se dezvoltă un sistem secundar de străzi dispuse în ce mai mare parte într-un sistem radial.

Principală caracteristică a străzilor din localitate este starea avansată de degradare, deficitul de locuri de parcare în zona centrală, trotuare ocupate de autovehicule și numărul mare de străzi de categoria a IV-a de tip fundătură.

Râul Argeș reprezintă o barieră naturală care divizează rețeaua stradală urbană, separând cartierele Marina Postei și Noaptea de restul teritoriului. Acesta traversează teritoriul administrativ al Municipiului Curtea de Argeș pe direcția Nord-Sud, pe lungime de aproximativ 9,5 km. La nivelul localității Curtea de Argeș, pe cursul Râului Argeș sunt amenajate lacurile de acumulare Curtea de Argeș (situat în zona centrală a teritoriului administrativ) și Zigoneni (amplasat în zona sudică a localității).

Rețeaua stradală internă conține numai două structuri de traversare, Str. Barajului și Str. Traian, care se suprapun peste traseul drumului național 73C. Pe aceste sectoare ale infrastructurii stradale, utilizate atât de fluxurile locale, cât și de cele de tranzit, este permisă inclusiv circulația vehiculelor grele de marfă. Cartierele amplasate în zona de est a teritoriului cumulează aproximativ 5.000 de locuitori, care pentru desfășurarea activităților cotidiene (serviciu, educație, cumpărături, servicii medicale) trebuie să traverseze Raul Argeș.

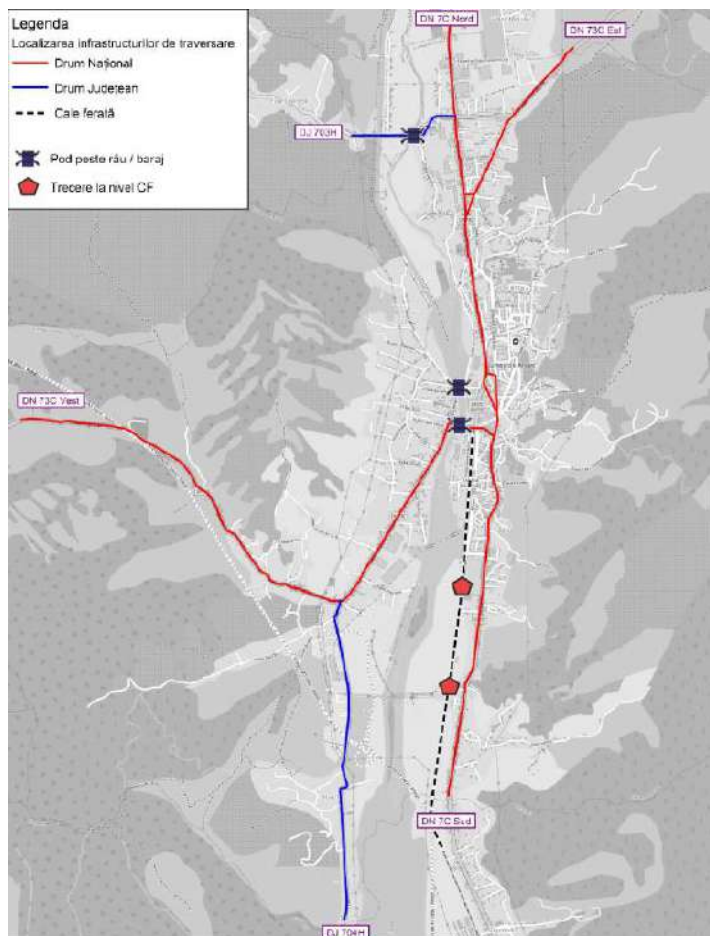


Figura 16 – Traversări peste râul Argeș în mun. Curtea de Argeș
 Sursa: PMUD mun. Curtea de Argeș 2021-2027

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteza de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni și unde nu există amenajări speciale pentru pietoni.

La nivelul rețelei stradale a Municipiului Curtea de Argeș se întâlnesc astfel de zone, în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h, în special în jurul unităților de învățământ. În continuare se recomandă intensificarea implementării unor astfel de soluții de siguranță a circulației, cu precădere în zonele rezidențiale și în cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni.



Figură 17-Reglementari privind viteza maxima admisa in zone vulnerabile
 Sursa : PMUD Curtea de Argeș

Complexitatea zonelor funcționale din punct de vedere al mobilității durabile a fost analizată urmărind aspecte precum:

- cererea manifestată pentru modurile de transport public,
- densitatea pietonilor,
- parcarea autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat,
- siguranță și securitatea cetățenilor în spațiul public.

Zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității este reprezentată de zona centrală. Aceasta zonă dezvoltată în jurul axei centrale, B-dul Basarabilor, conține funcțiuni mixte, reunind obiective cu valoare istorică și culturală, educațională, recreațională, administrativă, comercială și de locuire. În situația actuală, atât infrastructura stradală care iriga zona menționată, cât și spațiul public țesut printre obiectivele menționate este acaparat de autovehicule, aflate în mișcare sau în staționare. Axa zonei centrale, B-dul Basarabilor, pe toată lungimea (1630 m) este prevăzută cu parcuri amenajate pe partea carosabilă și o bandă dedicată circulației autovehiculelor, circulație reglementată în regim de "sens unic", dinspre Str. Negru Voda spre Str. Eroilor. Pe sensul de deplasare Sud - Nord majoritatea autoturismelor aflate în deplasare pe traseul DN 7C, către zona Munților Făgăraș, utilizează acest sector al rețelei stradale.



Figură 1-Axa zonei centrale-autovehicule in mișcare si in staționare
 Sursa : PMUD Curtea de Argeș

Prin funcțiunile pe care le găzduiește, zona atrage fluxuri importante de pietoni (cetățeni ai orașului si ai localităților învecinate, turiști), care sunt stânjeniti de autovehiculele prezente în trafic si care sunt expuși efectelor externe generate de funcționarea motoarelor acestor autovehicule alimentate cu combustibili convenționali (zgomot, emisii de substanțe poluante).

Caracteristicile funcționale ale zonei si densitatea ridicata a fluxurilor de pietoni reclama realizarea de amenajări urbanistice si aplicarea de reglementari care să redea spațiul public cetățenilor prin prioritizarea deplasărilor cu moduri de transport prietenoase cu mediul -pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Piața Agro-alimentara centrala amplasata pe Str. Decebal, împreuna cu spatiile comerciale dezvoltate pe Str. Traian, Str.1 Mai, Str. Lascăr Catargiu si Str. Negru Voda in zona de jonțiune a acestora, reprezintă principalul pol de atragere a călătorilor care au ca scop cumpăraturile. Pe aceste sectoare ale rețelei se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de pietoni si vehicule, a căror interacțiune generează frecvent probleme de fluenta si siguranța a circulației.

Str. Traian (zona de traversare a Raul Argeș), Str.1 Mai si Str. Lascăr Catargiu fac parte din traseele pe care este permis accesul vehiculelor de marfa. Desfășurarea activităților comerciale, cu acces din aceste artere, conduce la aglomerarea zonei, reducerea capacitații de circulație ca urmare a parcării autovehicul or pe partea carosabila sau In vecinătatea acesteia.

Implementarea masurilor de reorganizare a zonei centrale constituie o etapa esențiala In susținere mobilității urbane durabile in Municipiul Curtea de Argeș. Acțiunile viitoare In domeniul mobilității trebuie sa conducă la reducerea valorilor de trafic auto din zona centrala.

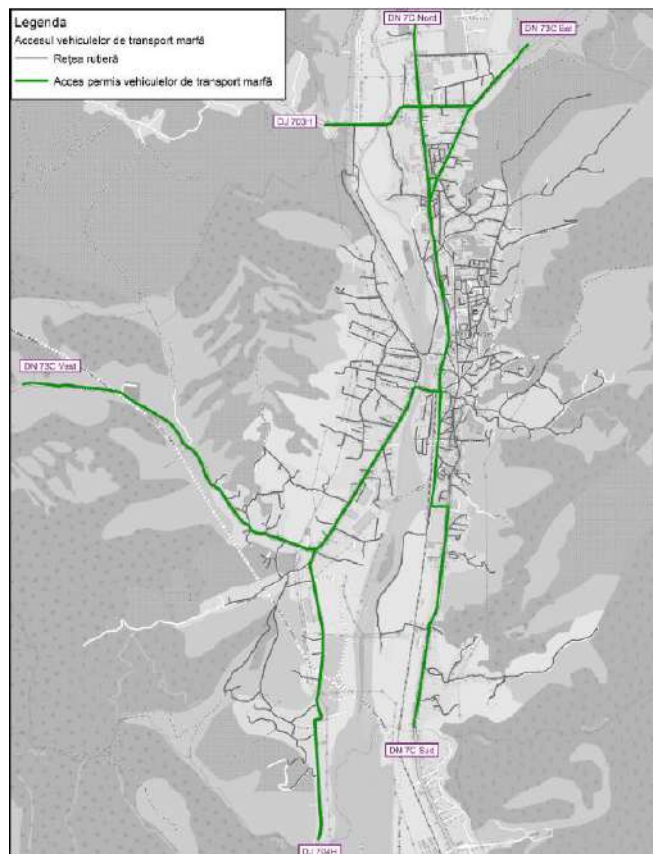


*Figură 2-Piata Centrala-Circulație
 Sursa : PMUD Curtea de Argeș*

Se observa ca in lipsa unei variante de ocolire, care sa preia traficul de tranzit, Municipiul Curtea de Argeș este caracterizat de situația in care vehiculele grele de marfa traversează cartiere rezidențiale si zone vulnerabile, precum zona de traversare a Râului Argeș, in care regăsim densitate ridicata de pietoni si bicicliști, constituind un aspect negativ din punct de vedere al calității vieții.



*Figură 19 -Prezenta vehiculelor grele de marfa in zone de locuințe si comerciale
 Sursa : PMUD Curtea de Argeș*



Figură 20-Trasee pe care este permis accesul vehiculelor de marfa
 Sursa : PMUD Curtea de Argeș

În Cartierul Ivancea, respectiv în zona 1 Decembrie 1918, zonele de locuințe colective cu densitate ridicată de locuitori sunt traversate de traseul vehiculelor grele de marfă. Zilnic, aproximativ 300 vehicule grele de marfă interferează cu fluxurile de vehicule de transport public și pietoni din cartierul de locuințe, generând probleme de congestie (însoțite de efecte negative severe: poluare atmosferică și fonică, emisii de CO₂, creșteri ale duratelor de deplasare) și siguranța circulației.

Principala zonă care atrage și generează volume de mărfuri la nivelul localității este zona industrială din nordul localității, cu acces din Str. Albești (DN7C). Activități de servicii care polarizează fluxuri importante de vehicule de marfă se regăsesc și în zona podului peste Raul Argeș, de-a lungul arterelor Str. Traian, Str. 1 Mai și Str. Lascăr Catargiu.

Din analiza centralizatoarelor pe cartiere a străzilor din localitate se remarcă următoarele:

- Traficul greu circulă prin localitate pe traseul DN7C și DN73C cu efecte negative asupra calității vieții și a infrastructurii rutiere din localitate
- Un număr mare de străzi de categoria a IV-a te tip fundături. Numărul mare de străzi de categoria a IV-a duce la dificultăți majore de accesibilitate în special a serviciilor de urgență ca pompieri și salvare. Aceste străzi înguste sunt adesea folosite și ca spațiu de parcare de locuitorii din zonă ceea ce face și mai dificilă intervenția serviciilor de urgență și nu numai.
- Deși rețeaua de străzi din localitate este asfaltată în proporție de 95% starea tehnică a acestora în special a rețelei secundare este degradată.
- Intersecțiile dintre DN7C și DN73C din localitate sunt foarte aglomerate
- Pe UAT-ul municipiului sunt doar două traversări peste râul Argeș
- Zone polarizatoare ale traficului sunt foarte aglomerate și prezintă un deficit mare al locurilor de parcare.

În general rețeaua de străzi din localitate este neglijată. Sunt foarte multe străzi din rețeaua secundară dar și din ce primară cu carosabil și trotuare care au nevoie de modernizare. Traseul pe care circulă traficul greu și podurile peste râul Argeș

2.2 ASPECTE CRITICE PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ

Situația accidentelor din municipiul Curtea de Argeș în perioada 2017-2021 se prezintă astfel.

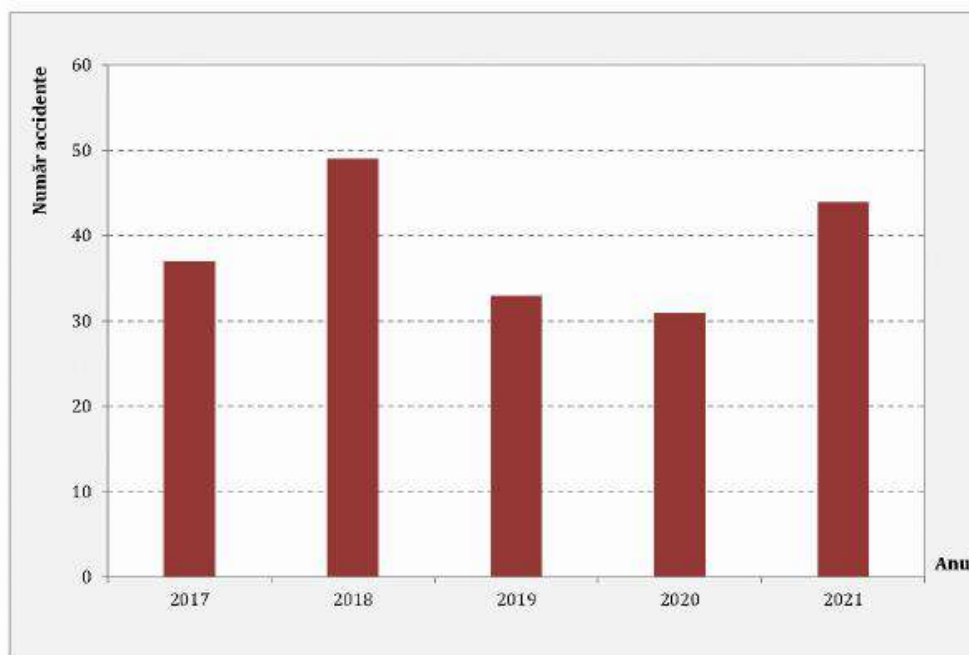


Figura 21 – Variația numărului de accidente în perioada 2017-2021

Sursa : PMUD Curtea de Argeș

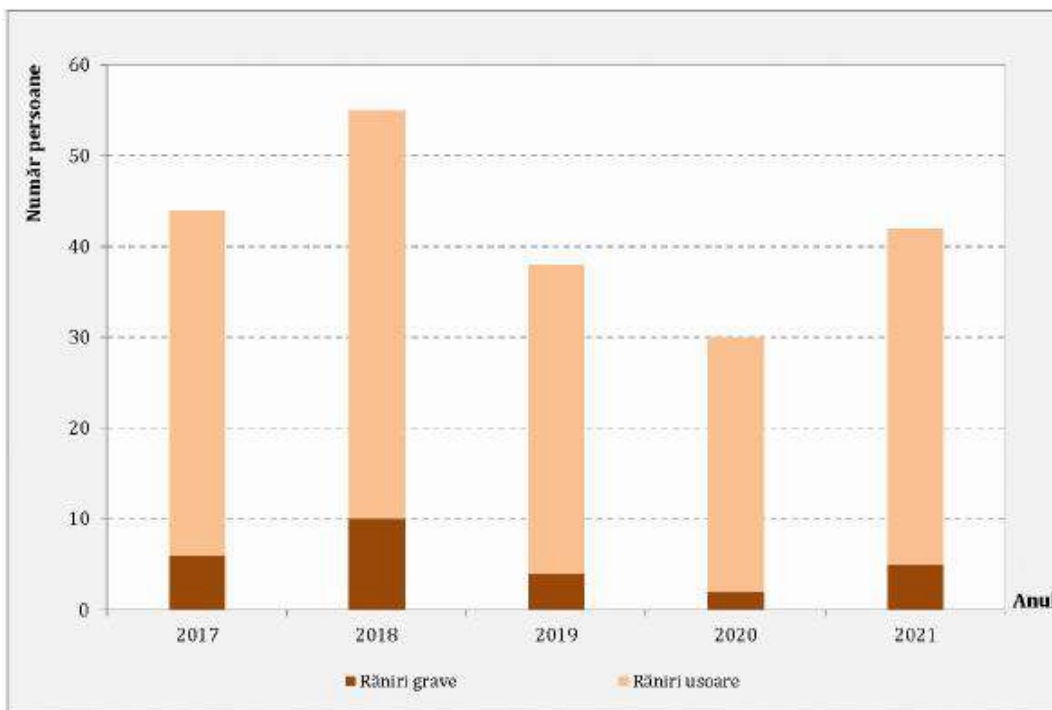


Figura 22 – Variația consecințelor accidentelor în perioada 2017-2021

Sursa : PMUD Curtea de Argeș

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2017-2021, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliție al Județului Argeș, obținute la solicitarea Municipiului Curtea de Argeș.

Din figura de mai jos se remarcă faptul că în perioada analizată după o creștere cu 32% a numărului de accidente înregistrate în anul 2018 comparativ cu anul anterior, s-a instalat o tendință de reducere a numărului de accidente până în anul 2020, urmând ca în anul 2021 să se înregistreze din nou creștere.

Pe întreaga perioadă de analiză și-au pierdut viața în accidente de circulație 7 persoane, valorile extreme înregistrându-se în anii 2017 și 2020, când nu s-a înregistrat niciun deces și 2018, când au fost înregistrate 3 decese, ca urmare a implicării în accidente de circulație. Situația favorabilă exprimată de reducerea pierderilor de vieți omenești în accidente de circulație manifestată în ultimii ani trebuie să motiveze realizarea de acțiuni care să susțină în continuare îmbunătățirea nivelului siguranței circulației.

Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului de accidente. Valoarea maximă s-a înregistrat în anul 2018 (55 cazuri), iar cea minimă în anul 2020 (30 cazuri).

În ceea ce privește cauzele producerii accidentelor grave/ușoare, acestea au fost identificate detaliat pentru fiecare an și sunt centralizate în tabelele următoare.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri				
	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
Abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	1	-	-	-	2
Abateri bicicliști	4	7	7	4	-
Abateri pasageri/ călători/ însoțitori	-	-	1	-	-
Adormire la volan	-	2	-	-	1
Alte abateri pietoni	-	-	-	-	1
Alte abateri săvârșite de conducătorii auto	-	-	-	3	1
Alte preocupări de natură a distrage atenția	3	-	1	1	-
Circulație pe sens opus	-	-	-	1	-
Conducere fără permis	1	-	-	-	-
Conducere sub influența alcoolului	-	-	-	1	2
Infirmități sau afecțiuni medicale	-	1	-	-	-
Întoarcere neregulamentară	-	-	1	-	-
Neacordare prioritate vehicule	6	9	6	4	4
Neacordare prioritate pietoni	6	6	4	5	9
Neasigurare la schimbarea direcției de mers	3	2	2	-	8
Neasigurare mers înapoi	-	2	2	1	5
Neasigurare stabilitate încărcătură	1	-	-	-	-
Nerespectare distanță între vehicule	3	5	3	5	4
Nerespectare semnalizare semafor	1	-	-	-	-
Nesupraveghere minori	-	-	2	1	1
Pietoni pe partea carosabilă	1	3	-	-	2
Traversare neregulamentară pietoni	4	6	1	1	2
Viteză neadaptată la condițiile de drum	2	5	1	3	2
Viteză neregulamentară	1	1	2	1	-

Figura 23 – Cauzele accidentelor perioada 2017-2021
 Sursa : PMUD Curtea de Argeș

Din informațiile prezentate mai sus se remarcă faptul că în perioada 2019-2023 principalele cauze de producere a accidentelor sunt :

- neacordare prioritate vehicule
- neacordare prioritate pietoni
- abateri bicicliști

Sectoarele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic.

Strada Râmnicu Vâlcea, parte a traseului DN 73C pe teritoriul localității, reprezintă segmentul în care sa înregistrat numărul maxim de accidente în perioada analizată (29 accidente). Alte zone cu probleme de siguranța circulației sunt Str. 1 Decembrie 1918, Str. Albești, Str. Negru Vodă, sectoare ale DN 7C ce asigură legătura între zona de Sud a orașului și zona centrală și de Nord. Arterele sunt caracterizate de atractivitate ridicată pentru fluxurile de pietoni, în jurul unităților de învățământ și a piețelor.

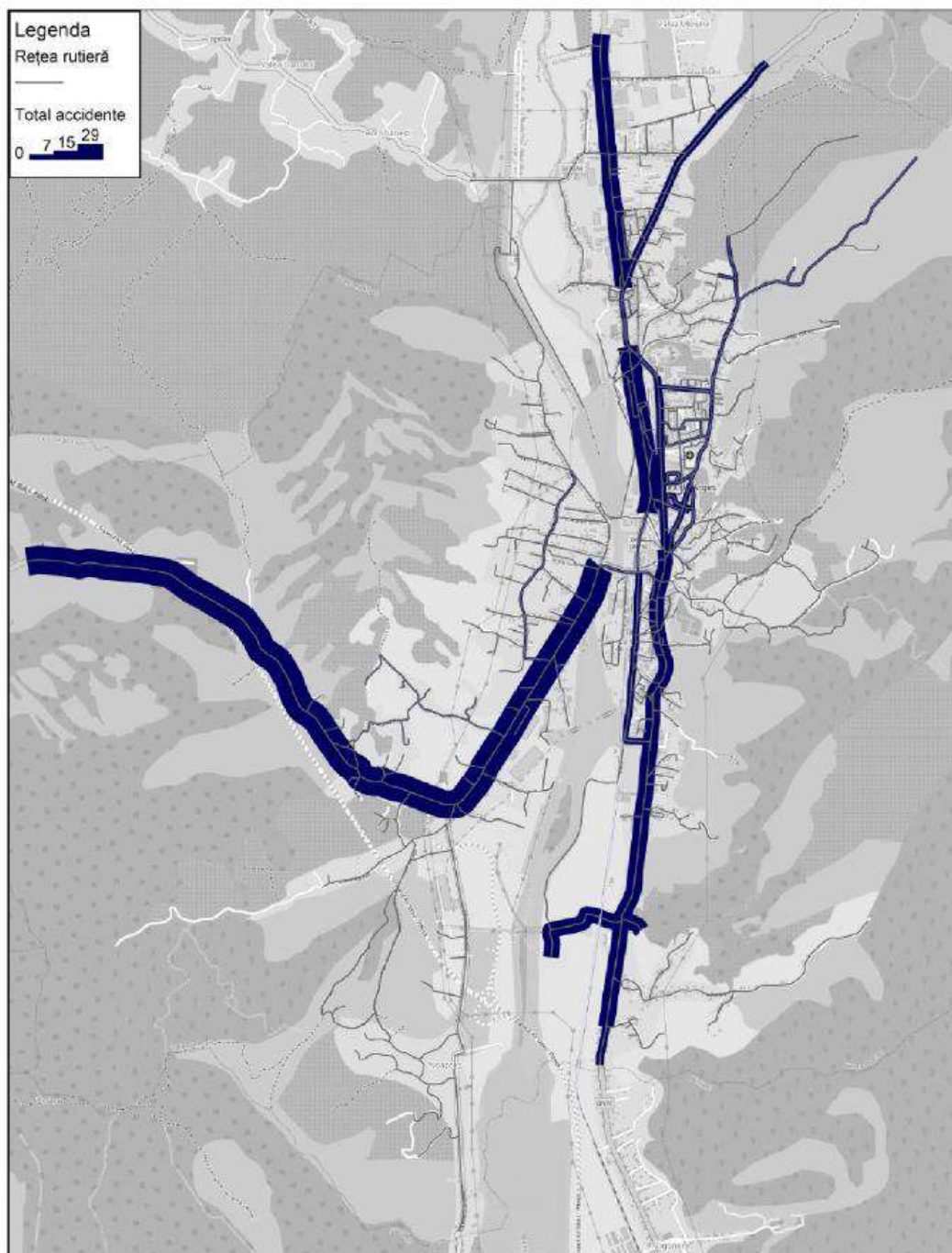


Figura 24 – Distribuția accidentelor perioada 2017-2021
 Sursa : PMUD Curtea de Argeș

2.2 ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA CIRCULAȚIEI FERROVIARE

Municipiul este deservită de linia ferată secundară 906 Pitești-Curtea de Argeș. Linia de cale ferată Pitești-Curtea de Argeș este o cale ferată secundară din România, neelectrificată, simplă pe întreaga distanță dintre cele două orașe. Inaugurarea liniei a avut loc în data de 27 noiembrie 1898, la 2 ani și jumătate de la începerea construcției. Odată cu deschiderea liniei, a fost inaugurată și Gara Curtea de Argeș. Lungimea totală a traseului este de 38,4 km, fiind străbătut în 60 de minute. În anul 2023, materialul rulant folosit pe această rută era compus din Automotoare Seria 900 sau Desiro Siemens.



Figura 25 – Traseul liniei de cale ferată 906 Pitești-Curtea de Argeș

Sursa : https://ro.wikipedia.org/wiki/Calea_ferat%C4%83_Pite%C8%99ti%E2%80%93Curtea_de_Arge%C8%99



Figura 25 – Traseul liniei CFR 906 și gara Curtea de Argeș din mun. Curtea de Argeș.
 Sursa : <https://www.openstreetmap.org/relation/10664173#map=13/45.13422/24.67134&layers=T>

În prezent municipiul este deservit doar de gara Curtea de Argeș. Gara este amplasată în apropiere de zona centrală a municipiului la sud de gara, la mică distanță este amplasată autogara.

Zilnic pe linia de cale ferată 906 circulă 3 de trenuri de călători operate de CFR Călători . La aceste trenuri se adaugă trenurile de marfă pentru care nu sunt informații.

#	Plecare	Trenuri	Sosire
1	18 oct. 10:02	R 13931 (CFR Călători) Pitești 10:02 - Curtea de Argeș 11:02	18 oct. 11:02
2	18 oct. 14:02	R 13933 (CFR Călători) Pitești 14:02 - Curtea de Argeș 15:02	18 oct. 15:02
3	18 oct. 20:50	R 13935 (CFR Călători) Pitești 20:50 - Curtea de Argeș 21:50	18 oct. 21:50

Figura 26 – Program de circulație trenuri în 24 ore pe linia de cale ferată 906 Pitești-Curtea de Argeș
 Sursa : <https://mersultrenurilor.infofer.ro>

Gara Curtea de Argeș, atât clădirea gării cât și perioanele sunt degradate și neîngrijite. Nu există facilități pentru persoanele cu dizabilități.



Figura 26 – Peroanele din gara Curtea de Argeș

Sursa : <https://forum.metrousor.com/ViewTopic?postId=406709&handler=ByPostId>



Figura 27 – Clădire din gara Curtea de Argeș – monument istoric (anul 1880)

Sursa : <https://forum.metrousor.com/ViewTopic?postId=406709&handler=ByPostId>

2.3 ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA CIRCULAȚIEI PIETONALE ȘI VELO

INFRASTRUCUTRA VELO

În ceea ce privește mersul cu bicicleta acesta este un mod de transport cu o cotă modală în creștere în localitate. Datorită dimensiuni reduse a localității deplasarea cu bicicleta se realizează pe distanțe scurte în interiorul municipiului. În prezent există amenajată o singură pistă de biciclete cu o lungime de aproximativ 1,8km, amplasată de trotuarele de pe bd. Basarabilor, str. Eroilor, str. 1 Decembrie 1918 (parțial).

Ca în majoritatea localităților din România pistele de biciclete sunt amenajate cu deficiențe. Acestea au fost trasate pe trotuare micșorând astfel spațiul destinat pietonilor. Un alt aspect negativ al acestei soluții este faptul că apar foarte des conflicte între pietoni și bicicliști care sunt nevoiți să împart aceeași suprafață.

Amenajarea pistei de biciclete din municipiu este un exemplu de „AȘA NU”. Pistele de biciclete au fost realizate pe trotuarele existente. Această soluție a dus la micșorarea semnificativă a trotuarelor. Sunt zone unde trotuarele sunt mai înguste decât pista de biciclete deși circulația pietonală în este mult mai mare ca cea a bicicletelor.



Figura 28 – piste de biciclete prost implementate în Curtea de Argeș
 Sursa : googlemaps.com

Pistele de biciclete sunt separate de fluxurile auto dar nu și de cele pietonale. Pistele sunt marcate pe trotuarele existente și din acest motiv apare în mod frecvent conflicte între fluxul de pietoni și cel de biciclete. Aceste conflicte se accentuează mai ales în zona intersecțiilor de străzi unde pistele se întrerup brusc.

INFRASTRUCUTRA PIETONALĂ

Deplasarea pietonală reprezintă a doua alternativă de deplasare după deplasarea cu autoturismul propriu, conform cercetării făcute pentru determinarea preferințelor de transport.

În localitate sunt amenajate trotuare pe majoritatea străzilor. Sunt însă străzi unde trotuarele lipsesc sau sunt obstrucționate de autovehicule staționate, stâlpi de iluminat, stații de transport persoane, semne rutiere, etc. Pentru a ocoli aceste obstacole de pe trotuare pietonii sunt nevoiți să circule pe carosabil, expunându-se unor accidente.

Principalele disfuncțiuni a circulației pietonale sunt:

- autovehiculele parcate parțial sau integral pe trotuare în special pe rețeaua secundată de străzi.
- lipsa trotuarelor pe toate străzile
- trotuare degradate
- obstacole pe trotuare (stâlpi de iluminat, semne de circulație, stații de transport persoane, bănci)
- trotuare înguste

Datorită trotuarelor ocupate parțial sau integral de autovehicule staționate, circulația pietonală se desfășoară cu dificultate și de multe ori este deviată pe carosabil. Această situație poate conduce la accidente rutiere în care sunt implicați pietonii.

INFRASTRUCUTRA DESTINATĂ PARCĂRILOR

La nivelul municipiului exista în anul 2021 (conf. PMUD) un număr de 1694 locuri parcare amenajate de către primărie atât în cartierele de locuințe cât și în zonele de interes din centrul orașului.

Creșterea numărului de autovehicule dar și lipsa capacității administrației locale de gestionare a parcărilor, explică dificultățile actuale de parcare în zonele de locuințe colective, în vecinătatea instituțiilor publice și a spațiilor comerciale mari sau stradale comasate.

Lipsa de reacție a poliției locale în acest aspect, organizarea proastă a parcărilor și lipsa de bun simț a conducătorilor auto a transformat zona centrala a localității și străzile secundare într-o imensă parcare ad-hoc.

Gestionarea proastă de către administrația locală a parcărilor se observă cel mai bine pe bd. Basarabilor unde au fost amenajate recent locuri de parcare care nu respectă codul rutier. Sun trasate locuri de parcare la mai puțin de 25m de intersecții și treceri de pietoni ce înseamnă o vizibilitate foarte scăzută atât pentru pietoni cât și pentru conducătorii auto. Această situație poate să conducă la producerea de accidente.



Figura 28 – Parcare amenajată pe Bd. Basarabilor care nu respectă codul rutier și nu asigură condiții minime de vizibilitate.
 Sursa : googlemaps.com

Zonele cele mai solicitate pentru parcare sunt:

- Parcul lui Manole
- Curtea Domnească
- Mănăstirea Curtea de Argeș
- Gara Curtea de Argeș
- Magazinele de top supermarket din localitate
- Piața Centrală și Piața Ivancea
- Zonele de recreere din jurul localității
- Bd. Basarabilor, str. 1 Decembrie 1918, str.

Acolo unde nu sunt amenajate locuri de parcare, autovehiculele sunt parcate pe carosabil sau pe trotuare obligând de multe ori pietonii să le ocolească pe carosabil. Această situație este una generalizată la nivelul localității.

2.4 ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂȘURAREA TRANSPORTUL PUBLIC AUTO DE PERSOANE

Conform PMUD la nivelul anului 2021 serviciului de transport public de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze în Municipiul Curtea de Argeș, rețeaua de transport public este formată din 4 trasee, ale căror caracteristici sunt prezentate în tabelul următor.

LINIA	DENUMIREA TRASEULUI	NUMAR STATII/SENS	LUNGIME [KM]
1	Dr.Oetker-Peco Valea Sasului	16	8.4
2	Electro-Marina-Peco Valea Sasului	16	8.5
3	Electro-Metalurgiei-Sipot	18	9.7
4	Electro-Cuza Voda-Noaptes Pod	17	9.8

Figura 29 – Trasee transport public local conf. PMUD 2021.

În prezent se află în desfășurarea proiectul "Dezvoltarea transportului public în municipiul Curtea de Argeș".

Principalele lucrări de intervenție prevăzute în cadrul proiectului sunt:

- Modernizarea transportului în comun prin achiziționarea de 14 autobuze electrice inclusiv construirea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate electric;
- Construirea/ amenajarea/ modernizarea a 52 de stații de transport public
- Realizare unei autobaze în cartierul Progresu;
- Modernizarea transportului în comun prin implementarea unui sistem de management informatizat cu rol în optimizarea și eficientizarea traseelor de transport public, dar și de creștere a siguranței și confortului călătorilor;
- Modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători „e-ticketing”.

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiza operând curse care își au originea/ destinația în Municipiul Curtea de Argeș. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Argeș, având operatori privați.

Conform programului de transport publicat de Consiliul Județean Argeș, în decursul unei zile lucrătoare municipiul Curtea de Argeș este traversat de 29 trasee.

Toate cursele asociate Municipiului Curtea de Argeș au capăt de traseu Autogara R.M.R. (Str. 1 Mai).

3. ANALIZA ÎNCĂRCĂRII TRAFICULUI

Pentru evaluarea încărcării rețelei de străzi din localitate s-au folosit date din studii precedente.

Datele de trafic pot fi folosite pentru identificarea fluxurilor majore din localitate, intensitatea traficului pe rețeaua majoră de căi de comunicații și identificarea străzilor a căror capacitate de preluare a traficului este depășită prin indicii "debit-capacitate" (raportul dintre traficul înregistrat și capacitatea de preluare a străzii exprimată în vehicule etalon).

Capacitatea de circulație maximă a străzilor administrate de autoritatea locală sunt conforme cu tabel 3 din STAS 10144-5.

Datorită vitezei de circulație relativ mici, media estimată fiind de circa 30 km/h, capacitatea de circulație (capacitatea practică) pe o bandă de circulație când fluxul este continuu N_c , exprimată în număr vehicule etalon pe oră (V_{et}/h) pentru străzile principale este de $1050V_{et}/h$ conform tabel 3 din STAS101445.

Tabelul 3

Nr. crt.	Distanța între intersecții, A m	Viteza v , în km/h							
		5	10	15	20	30	40	50	60
Capacitate de circulație cu flux continuu N_c , în V_{et}/h									
1	—	250	450	500	550	1050	1000	950	900
Capacitate de circulație cu flux discontinuu N , în V_{et}/h									
2	100	160	210	180	150	250	190	140	120
3	200	190	280	260	250	390	310	250	200
4	300	210	320	310	300	510	410	360	280
5	400	220	350	360	360	630	510	470	360
6	500	230	370	380	390	740	610	550	440
7	600	235	400	410	430	800	670	600	520
8	700	240	410	430	450	820	720	630	560
9	800	240	410	435	460	840	750	660	580
10	900	245	420	440	470	860	770	680	600
11	1000	250	430	450	490	880	790	700	630

Tabel 6 – Capacitatea de circulație a străzilor pentru o bandă de circulație conform STAS 10144-5

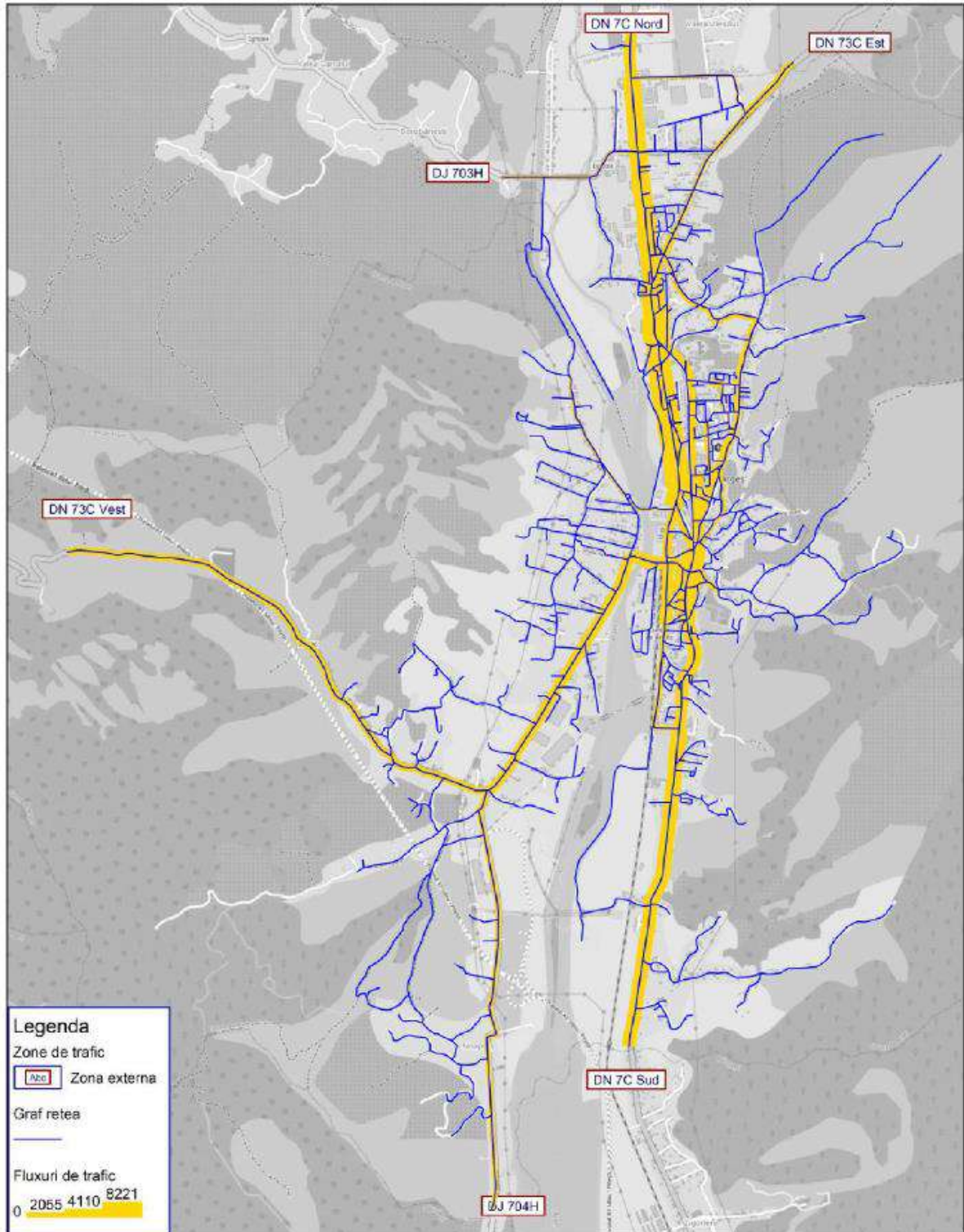


Fig. 31 – Intensitatea traficului MZA la nivelul anului 2021 în mun. Curtea de Argeș
Sursa: PMUD

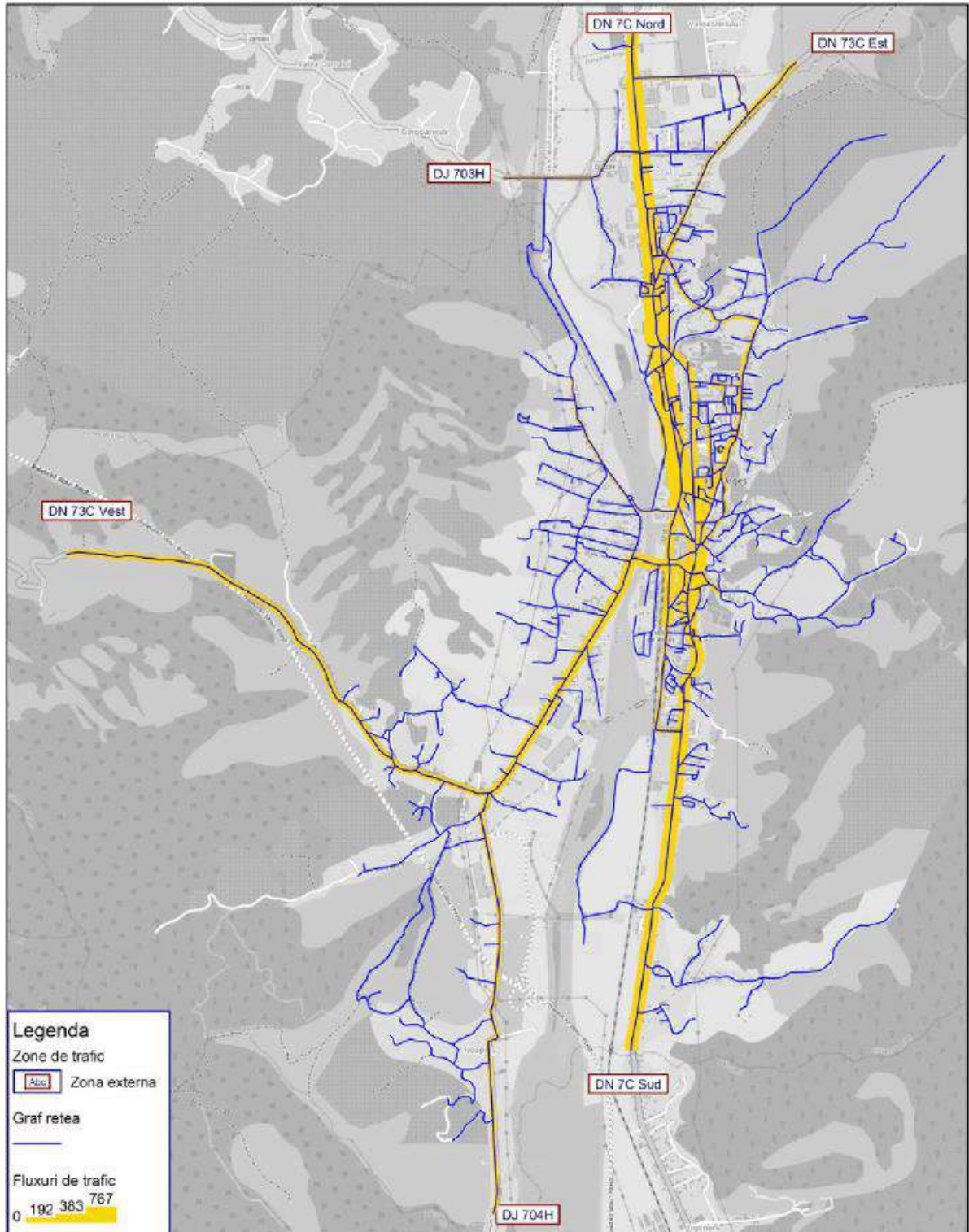


Fig. 32 – Intensitatea traficului ora de vârf la nivelul anului 2021 în mun. Curtea de Argeș
 Sursa: PMUD

Concluziile rezultate din măsurătorile de trafic:

- Fluxurile majore de circulație auto se desfășoară pe DN7C, DN73C, Bb. Basarabilor
- Nu s-au remarcat depășiri ale capacității de circulație a străzilor
- Sunt intersecții unde timpul de traversare al intersecției este mare ceea ce duce la aglomerare. Aceste intersecții sunt: str. Negru Vodă/str. Traian, str. L. Catargiu/ str. Traian, str. Eroilor/str. Albești/str. Valea Iașului

Traficul rutier în România pe ansamblul rețelei rutiere a crescut de la o valoare MZA de 3077, în 1990 la 5441 în 2010. Imediat după 1990, când au fost anulate restricțiile referitoare la utilizarea drumurilor pentru transportul de mărfuri pe distanțe mai mari de 50 km și combustibilul și autoturismele au devenit mai accesibile, s-a produs o creștere rapidă a traficului.

Între 1995 și 2000 s-a înregistrat o stagnare a traficului rutier mediu. Această stagnare s-a înregistrat datorită creșterii motorizării, în ciuda scăderii PIB-ului. În perioada următoare, din 2000 până în 2005 s-a produs însă o creștere importantă, bazată pe creșterea mare a PIB.

Traficul rutier de pe drumurile naționale și autostrăzi a înregistrat o creștere medie de 1.89% pe an între 1990 și 2000 și de 3.91% pe an din 2000 până în 2010. Conform datelor primite de la CESTRIN se estimează că traficul rutier va crește cu o rată similară, ajungând la o medie pe rețea de 8030 vehicule fizice (MZA) în 2020.

În figura următoare se prezintă evoluția traficului mediu pe rețeaua de drumuri publice în perioada 1990 – 2035, conform datelor furnizate de CESTRIN.

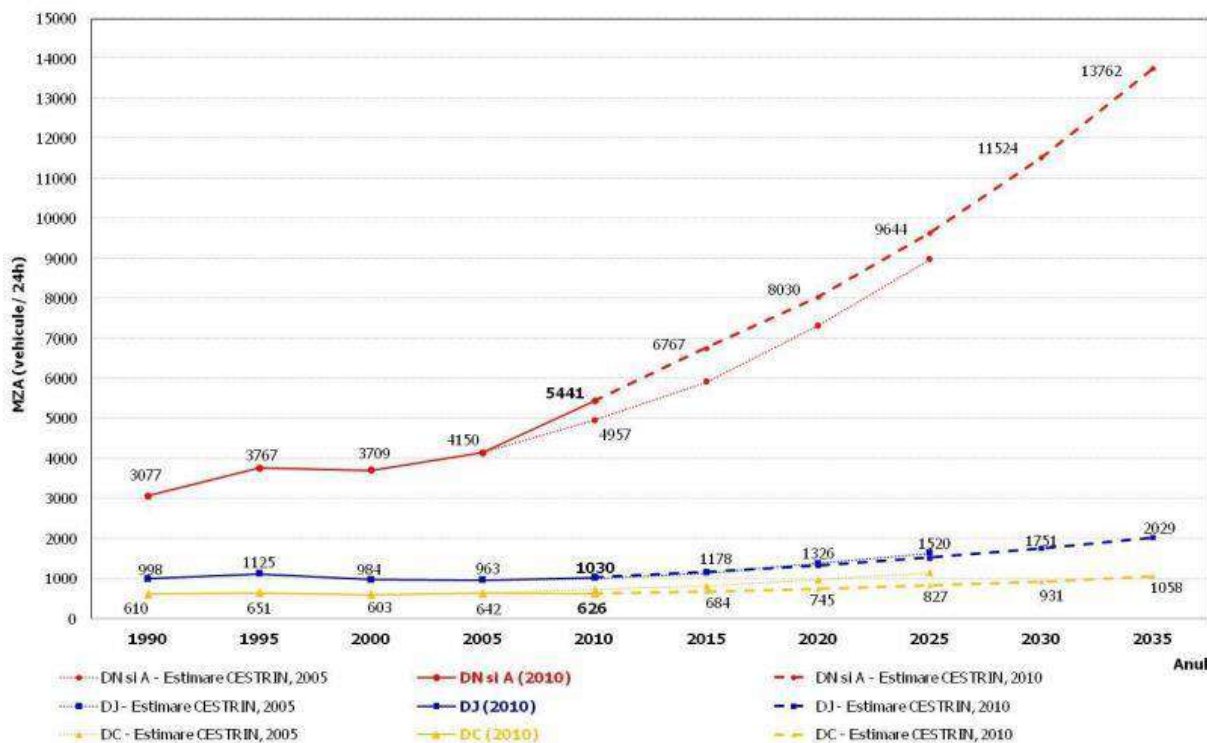


Figura 33 - Evoluția MZA pe drumurile din România în perioada 1990-2035 conf. estimări CESTRIN

Proгноza traficului s-a estimat folosind metoda coeficienților de evoluție a traficului din "Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al

capacității portante și al capacității de circulație" Indicativ AND 584-2002.

Anul	Biciclete și motociclete	Autoturisme, microbuze, autocamioane cu 2 osii și autospeciale	Autocamioane cu 2-4 osii cu masa totală mai mare de 3,5t	Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 osii, remorcher cu trailer	Autobuze	Tractoare, vehicule speciale	Remorci la autotractoare sau autocamioane	Vehicule cu recășune animală
2015	1.0	1	1	1	1	1	1	1
2020	1.3	1.3	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2	0.8
2025	1.3	1.7	1.3	1.2	1.2	1.3	1.4	0.7
2030	1.5	2	1.5	1.4	1.4	1.5	1.7	0.6
2035	1.6	2.3	1.7	1.5	1.5	1.7	1.8	0.5

Tabel 7 - Coeficienți de evoluție a traficului pe grupe de vehicule

Din prognoza simulată folosind indicii de creștere dar și rata de creștere anuală a gradului de motorizare din localitate care este de 2-3% pe an, se estimează că pentru principalele artere din localitate în perioada 2024-2029, capacitatea de preluare nu va fi depășită. Principalele intersecții de pe rețeaua majoră vor avea perioade când timpii de traversare vor fi mai mari cea ce va duce la aglomerație pe arterele adiacente acestor intersecții.

Odată cu darea în exploatare a A1 și a centurii de ocolire a municipiului valorile de trafic din prezent va cunoaște o scădere semnificativă.

4. ANALIZA STĂRII CALITATIVE A SISTEMULUI RUTIER

Rețeaua rutieră a localității este compusă din drumuri naționale, județene, comunale și străzi locale.

Teritoriul administrativ al localității este străbătut de DN7C, DN73C, DJ703H și DJ704H. Principala carență a străzilor din localitate o constituie faptul că mare parte din străzile din rețeaua secundară sunt degradate, nu am amenajate trotuare, sunt multe străzi înguste de categoria a IV-a, străzi de tip înfundate, înguste și fără platformă de întoarcere în capătul lor, pe UAT-ul municipiului sunt doar două traversări peste râul Argeș iar traseele drumurilor naționale traversează localitatea.

C. EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE

5. DISFUNCȚIONALITĂȚI

În urma analizei traficului existent, a transportului în comun și a rețelei de căi de comunicații s-au identificat următoarele disfuncțiuni:

	Disfuncțiuni
Infrastructura rutieră	<ul style="list-style-type: none"> Traficul greu circulă prin localitate pe traseul DN7C și DN73C cu efecte negative asupra calității vieții și a infrastructurii rutiere din localitate Un număr mare de străzi de categoria a IV-a te tip fundături. Numărul mare de străzi de categoria a IV-a duce la dificultăți majore de accesibilitate în special a serviciilor de urgență ca pompieri și salvare. Aceste străzi înguste sunt adesea folosite și ca spațiu de parcare de locuitorii din zonă ceea ce face și mai dificilă intervenția serviciilor de urgență și nu numai. Deși rețeaua de străzi din localitate este asfaltată în proporție de 95% starea tehnică a acestora în special a rețelei secundare este degradată. Intersecțiile dintre DN7C și DN73C din localitate sunt foarte aglomerate Pe UAT-ul municipiului sunt doar două traversări peste râul Argeș Zone polarizatoare ale traficului sunt foarte aglomerate și prezintă un deficit mare al locurilor de parcare.
Infrastructura velo	<ul style="list-style-type: none"> piste de biciclete din municipiu sunt amenajate cu deficiențe. Fluxul de pietoni și cel de biciclete se intersectează deoarece pistele au fost trasate pe trotuare. circulația bicicletelor și a trotinetelor se realizează pe carosabil și trotuare
Infrastructura pietonală	<ul style="list-style-type: none"> autovehiculele parcate parțial sau integral pe trotuare în special pe rețeaua secundară de străzi. lipsa trotuarelor pe toate străzile trotuare degradate trotuare subdimensionate obstacole pe trotuare (stâlpi de iluminat, semne de circulație, stații de transport persoane, bănci) lipsa unor zone pietonale, piațete etc.
Siguranța rutieră	<ul style="list-style-type: none"> în localitate în perioada 2017-2021 s-au produs anual între 30 și 55 de accidente a căror principale cauze au fost: neacordare prioritate vehicule, abateri biciclete, neacordare prioritate pietoni, Cele mai frecvente zone de producere al accidentelor sunt: str. Râmnicu Vâlcea, str. 1 Decembrie 1918, str. Albești, str. Negru Vodă, Str. Victoriei
Transport persoane	<ul style="list-style-type: none"> transportul local are doar 4 trasee conf. PMUD

	<ul style="list-style-type: none"> • în stații lipsesc informații despre trasee, legături și orar de circulație • gara și peroanele sunt degradate
Locuri de parcare	<ul style="list-style-type: none"> • parcări insuficiente • proasta gestionare de către administrația locală și de către poliția locală a parcării neregulamentară • trotuare și carosabil transformate în parcări ad-hoc • parcările existente nu respecta codul rutier

D. PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNCȚIONALITĂȚILOR, PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE

6. ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI RUTIERE

6.1 MODERNIZAREA SAU COMPLETAREA ARTERELOR DE CIRCULAȚIE MAJORĂ

Rețeaua stradală este dezvoltată de-a lungul principalelor artere din localitate DN7C, DN73C, DJ703H, DJ704H, A1 și Centura mun. Curtea de Argeș. În urma prognozei se constată că pe străzile din localitate, traficul auto nu va depăși capacitatea maximă de preluare a străzilor.

Conform prognozei, nu se impun luarea de măsuri care să aducă schimbări ale rețelei stradale existente (suplimentarea cu benzi de circulație).

Odată cu construirea centurii de vest a municipiului și a autostrăzii A1, o mare parte din traficul de tranzit care în prezent circulă prin localitate se va muta pe aceste segmente noi de drumuri cu un impact pozitiv major asupra calității vieții locuitorilor din municipiu prin scăderea poluării fonice, a aerului și prin creșterea gradului de siguranță (accidente rutiere mai puține).

Pentru a se sigura un trafic în flux continuu de circulație pe centura propusă a municipiului, se recomandă ca centura să nu fie fragmentată cu intersecții cu rețeaua de străzi existente iar din acesta centură să nu se permită amenajarea directă de accese către proprietățile private cu care se învecinează. Se recomandă amenajarea de strazi locale de-a lungul traseului centurii care să preia traficul local și direcționarea lui către centură.

Străzile noi propuse vor fi minim de categoria a III-a conform profilelor din STAS 10144-1/90, excepție fac străzile de servitute și fundăturile cu lungime mai mică de 50m ce nu au perspective de a se prelungi pe viitor.

Se recomandă ca autoritatea locală să nu mai emită autorizații de construire sau să avizeze PUD-uri și PUZ-uri cu străzi care nu respecte un profil mini transversal de categoria a III-a în conformitate cu STAS 10144-1/90.

6.2 ORGANIZAREA SPAȚIILOR DE PARCARE

Creșterea numărului de autovehicule explică dificultățile actuale de parcare în zonele de locuințe colective și în vecinătatea instituțiilor publice și a spațiilor comerciale mari sau stradale comasate din centrul localității.

Principala carență a parcărilor din localitate o constituie lipsa parcărilor de capacitate mare în jurul instituțiilor de interes public precum și comoditatea și lipsa de educație rutieră a localnicilor care își parchează autovehiculele pe domeniul public în fața curților și nu în interiorul lor. La această situație contribuie și lipsa de reacție a administrației locale și proasta gestionare a situației.

În momentul actual, datorită suprasolicitării carosabilului, folosit ca și parcare, pe unele străzi secundare cât și principale se observă o îngreunare a fluxurilor de circulației atât pietonale cât și auto. Această situație a parcărilor pune în pericol siguranța pietonilor care sunt nevoiți să circule pe carosabil.

Pentru îmbunătățirea situației actuale se recomandă ca administrația locală să identifice zone unde se pot construi parcări de mare capacitate în special în zona centrală în jurul Pieței Centrale dar nu numai, și sancționarea în mod activ și constant de către poliția locală a conducătorilor indisciplinați.

Se recomandă de asemenea o inventariere a tuturor locurilor de parcare amenajate în prezent, identificarea problemelor de către un colectiv de specialiști și realizarea unui plan și strategii pe termen mediu și lung pentru remedierea problemelor.

O metodă eficientă de gestionare al parcărilor în zona centrală este taxarea acestora și limitarea perioadei de staționare.

6.3 REZOLVAREA ASPECTELOR CONFLICTUALE APARUTE DIN ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

În perioada imediată nu vor apărea disfuncții importante în ceea ce privește fluența traficului, rezerva de capacitate fiind suficientă în cea mai mare parte a rețelei stradale studiate. Sunt însă o serie de disfuncționalități pentru înlăturarea cărora este necesar să se acționeze imediat. Cea mai importantă problemă o reprezintă traficul de tranzit care circulă prin municipiu, străzile degradate, lipsa trotuarelor, trotuare înguste, piste de biciclete cu deficiențe și intersecții foarte aglomerate.

Pentru rezolvarea disfuncțiilor constatate recomandă:

- Extinderea pistelor de biciclete. Amenajarea pistelor de biciclete, dotarea cu parcări pentru biciclete în zona școlilor, centrelor comerciale, centrelor culturale, parcuri etc.; pistele de biciclete se recomanda sa fie separate de fluxul de pietoni prin spațiu verde, borduri, diferență de nivel etc., astfel nu va apărea conflicte între cele două moduri de deplasare



Figura 34– Piste de biciclete. Exemflu de ASA DA !!



Figura 57 – Piste de biciclete în mun. Curtea de Argeș. Exemplu de ASA NU !

- modernizarea străzilor degradate
- amenajarea și modernizarea trotuarelor
- finalizarea programului de modernizare al transportului de persoane local
- reabilitare clădire și peroane gara Curtea de Argeș
- construirea centuri de ocolire a municipiului
- eliminarea obstacolelor de pe trotuare (stâlpi de iluminat, semne de circulație prost amplasate, stații transport persoane prost amplasate, etc.)
- eliberarea trotuarelor de autovehicule
- creșterea competitivității transportului de persoane
- creșterea cotei modale a transportului
- informații în stații despre orar de circulație, conexiuni și trasee
- integrarea transportului local în aplicații online precum Google maps
- crearea unor zone pietonale, piațete în centrul localității.

6.4 CONDIȚII SPECIALE PENTRU PERSOANE CU HANDICAP LOCOMOTOR

Spațiul urban trebuie să fie accesibil și utilizabil de către toate persoanele indiferent de capacitățile lor fizice, senzoriale și cognitive. Traseele pentru deplasare trebuie conformate astfel încât să permită accesul persoanelor cu diferite dizabilități în spațiul urban, utilizarea spațiului de către aceștia și participarea lor la viața socială a localității. Traseele pentru deplasare trebuie astfel conformate încât pe parcursul lor să nu existe nici un obstacol, întrerupere sau piedică care ar compromite total utilitatea lor.

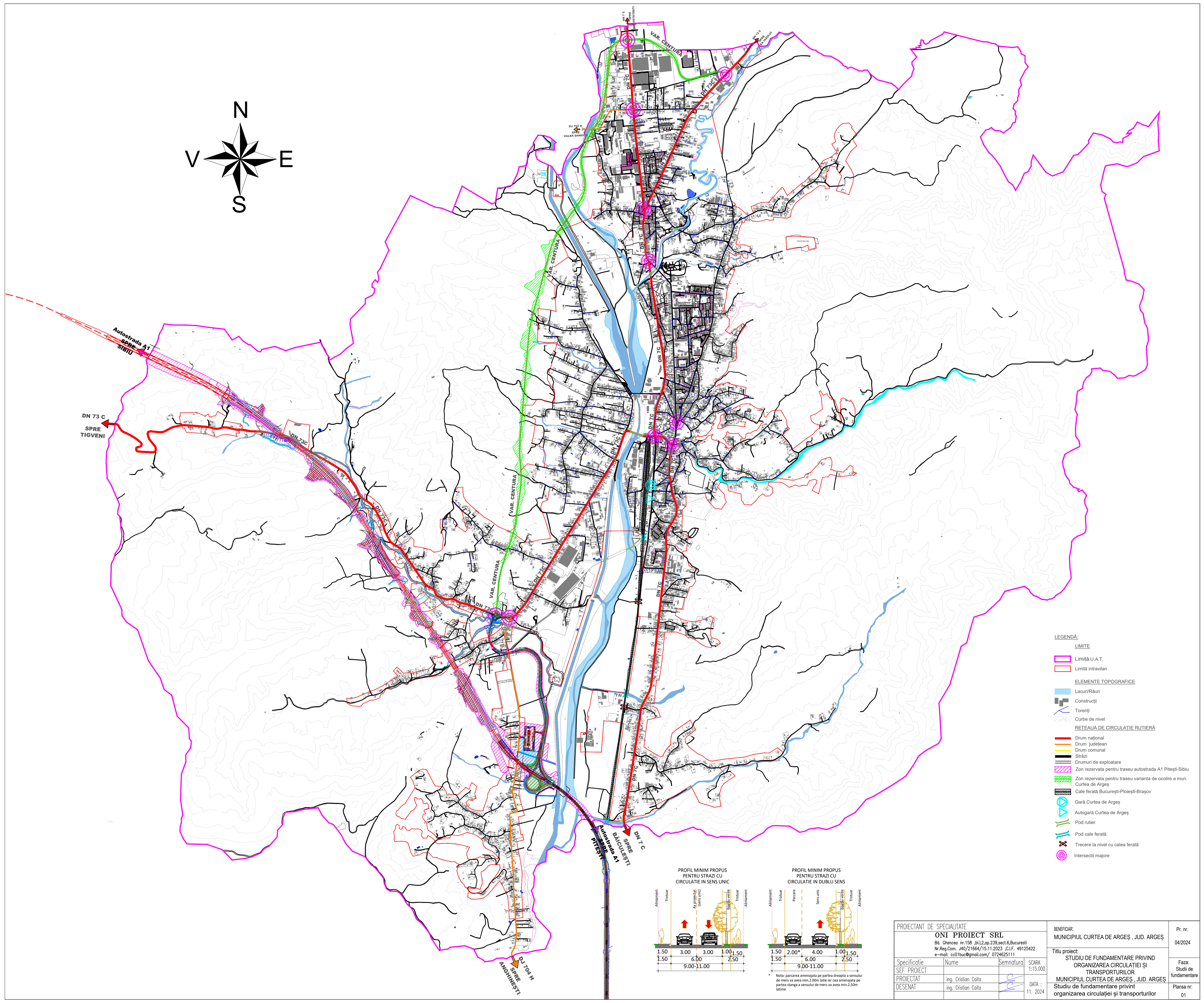
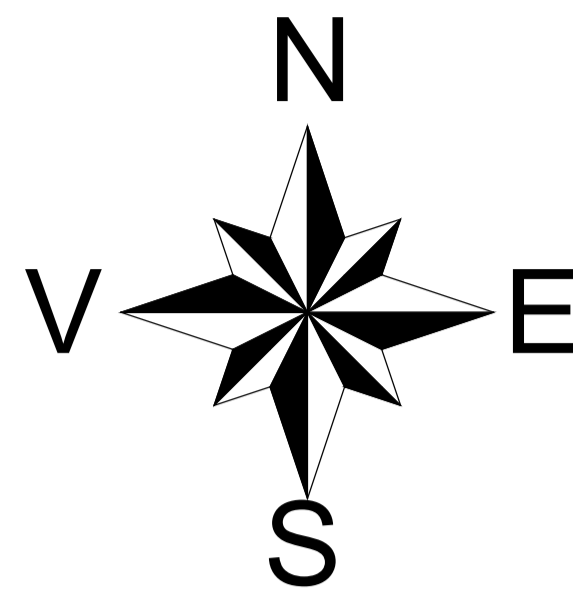
Căile de acces pietonale trebuie întotdeauna separate în mod distinct de căile rutiere și de rutele pentru bicicliști.

Traversatele străzilor cu mai mult de patru benzi vor avea obligatoriu insulă pentru odihnă dimensionate conform cu traficul de pietoni din zonă.

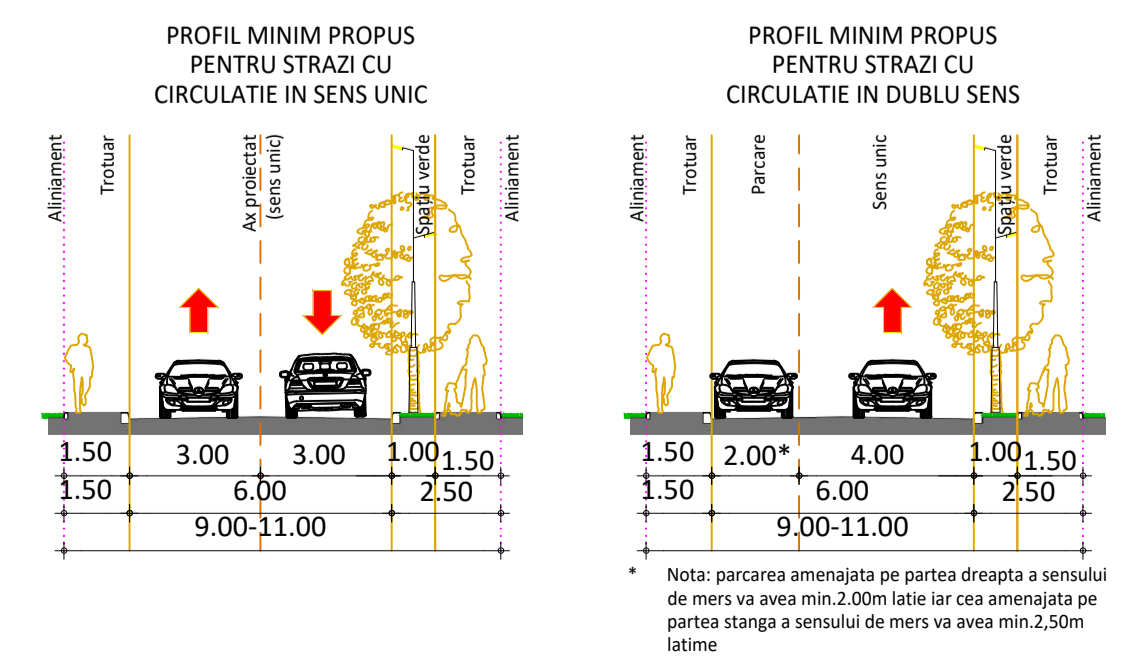
Se vor respecta prevederile din NP-051/2012 – Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale a persoanelor cu handicap.



Întocmit,
ing. Cristian Căță



- LEGENDA:**
- LIMITE**
 - Limită U.A.T.
 - Limită intravilan
 - ELEMENTE TOPOGRAFICE**
 - Lacuri/Râuri
 - Construcții
 - Terenți
 - Curbe de nivel
 - RETEAUA DE CIRCULAȚIE RUTIERĂ**
 - Drum național
 - Drum județean
 - Drum comunal
 - Străzi
 - Drumuri de exploatare
 - Zon rezervată pentru traseu autostrada A1 Pitești-Sibiu
 - Zon rezervată pentru traseu varianta de ocolire a mun. Curtea de Argeș
 - Cale ferată București-Ploiești-Brașov
 - Gară Curtea de Argeș
 - Autogară Curtea de Argeș
 - Pod rutier
 - Pod cale ferată
 - Trecere la nivel cu calea ferată
 - Intersecții majore



PROIECTANT DE SPECIALITATE			BENEFICIAR:		Pr. nr.
ONI PROIECT SRL			MUNICIPIUL CURTEA DE ARGEȘ, JUD. ARGEȘ		04/2024
Bd. Cheneoa nr.158 ,bl.L2,ap.239,sect.6,București Nr.Reg.Com. J40/21664/15.11.2023 ,C.I.F. 49125422 e-mail: cc01buc@gmail.com/ 0724625111			Titlu proiect:		Faza:
SEF PROIECT			STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR		Studiu de fundamentare
PROIECTAT			MUNICIPIUL CURTEA DE ARGEȘ, JUD. ARGEȘ		Plansa nr.
DESENAT			Studiu de fundamentare privind organizarea circulației și transporturilor		01
			SCARA 1:15.000		DATA : 11. 2024