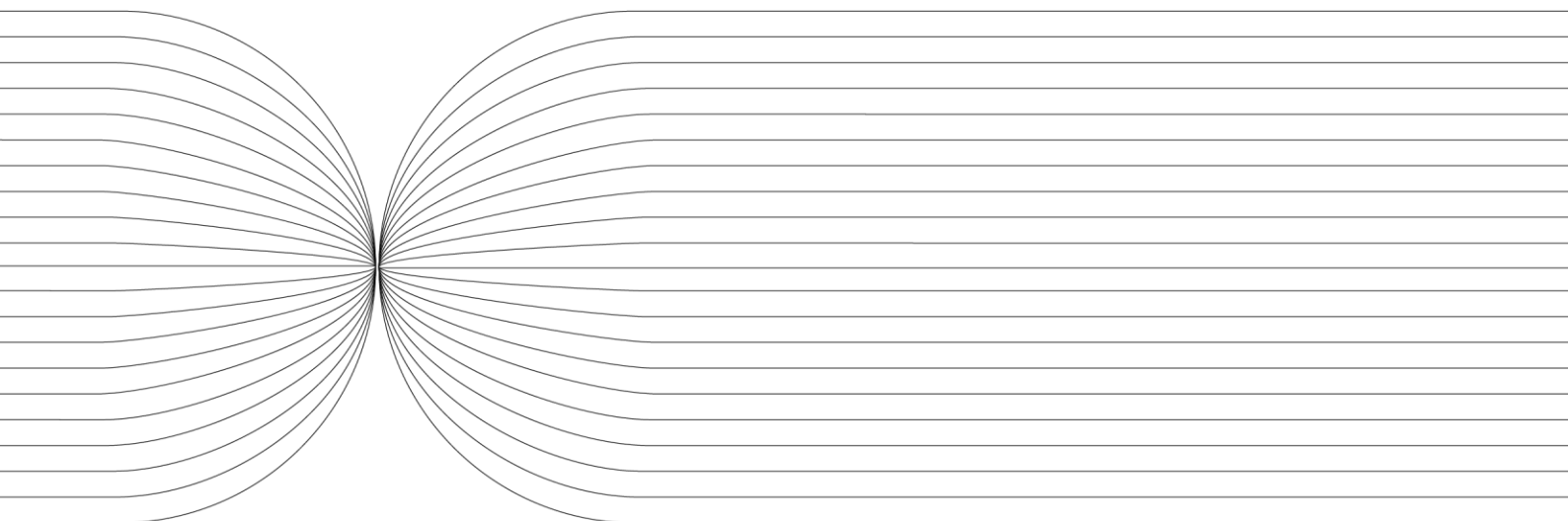


# **Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pentru orașul Mizil (2024- 2030)**

**Primăria orașului Mizil**

R02 – Raport privind elaborarea variantei preliminare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă  
(PMUD) a orașului Mizil, jud. Prahova

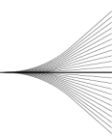
2025

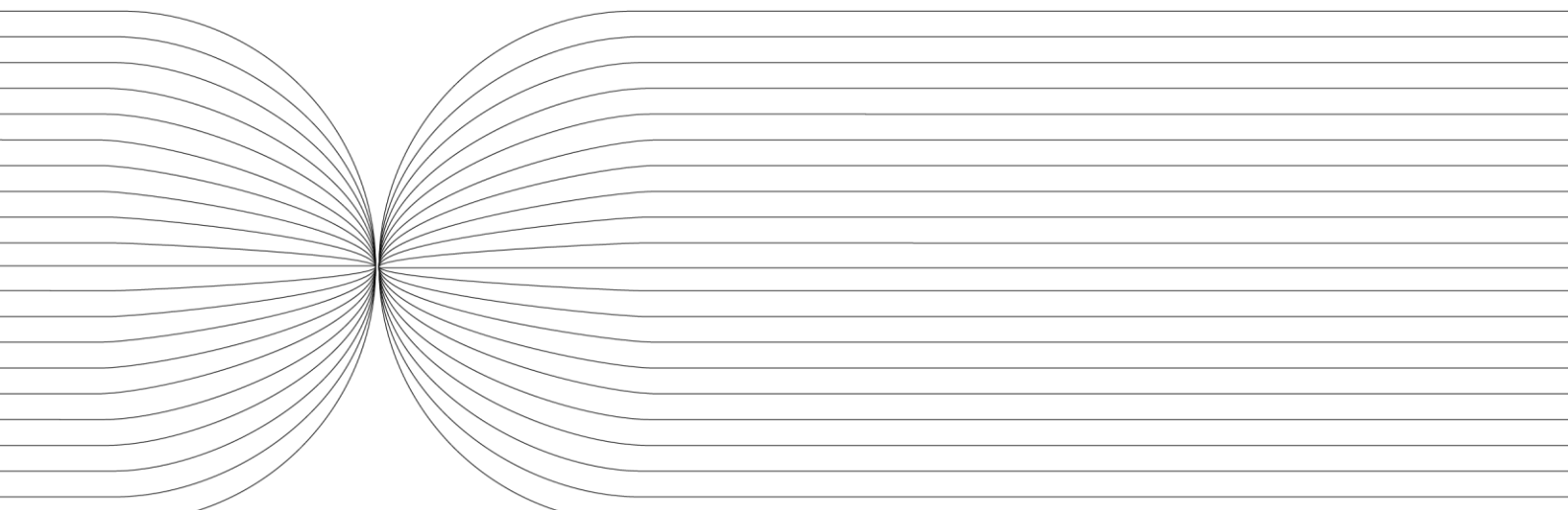


|                  |                                                                                                                                     |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DENUMIRE PROIECT | Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru orașul Mizil, județul Prahova                                                    |
| NR. CONTRACT     | 24685/20.06.2024                                                                                                                    |
| BENEFICIAR       | Orașul Mizil                                                                                                                        |
| LIVRABIL         | <b>R02 – Raport elaborarea variantei preliminare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a orașului Mizil, jud. Prahova</b> |
| REVIZIA          | 00                                                                                                                                  |
| DATA             | <b>28.04.2025</b>                                                                                                                   |
| ELABORATOR       | ASOCIEREA<br>CIVITTA STRATEGY & CONSULTING SA                                                                                       |
|                  | TTL PLANNING SRL                                                                                                                    |



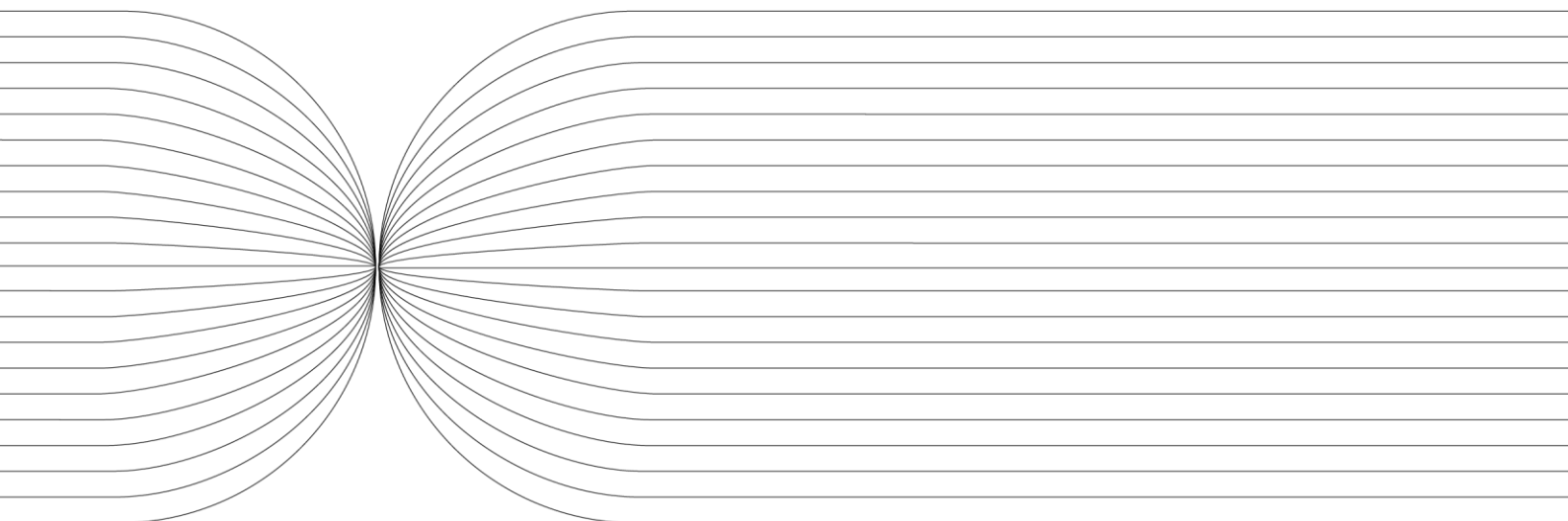
| Versiune | Data       | Echipa de elaborare                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 00       | 28.04.2025 | dr. urb. arh. Ana-Maria Petrescu (manager de proiect)<br>Mihai-Liviu Stoian (inginer căi de comunicații)<br>Gigi Aureliu Bîrlă (inginer specialitate cadastru)<br>Rareș Laurențiu Oprea (urbanist)<br>dr. ing. Ionuț Mitroi (expert inginer trafic)<br>geogr. Ana-Maria Palanici (specialist GIS)<br>dr. arh.-urb. Ruxandra Sălăvăștru (manager adjunct de proiect)<br>Loredana Botoș (expert mediu)<br>ing. Miruna-Ioana Ciobanu (ing. dezvoltare urbană)<br>ing. Bogdan Gabriel Petrini (inginer trafic)<br>ing. Tudor Istrate (inginer trafic)<br>ing. Alexandru Ciortea (inginer trafic)<br>urb. Rucsandra Mihaela Bucur |



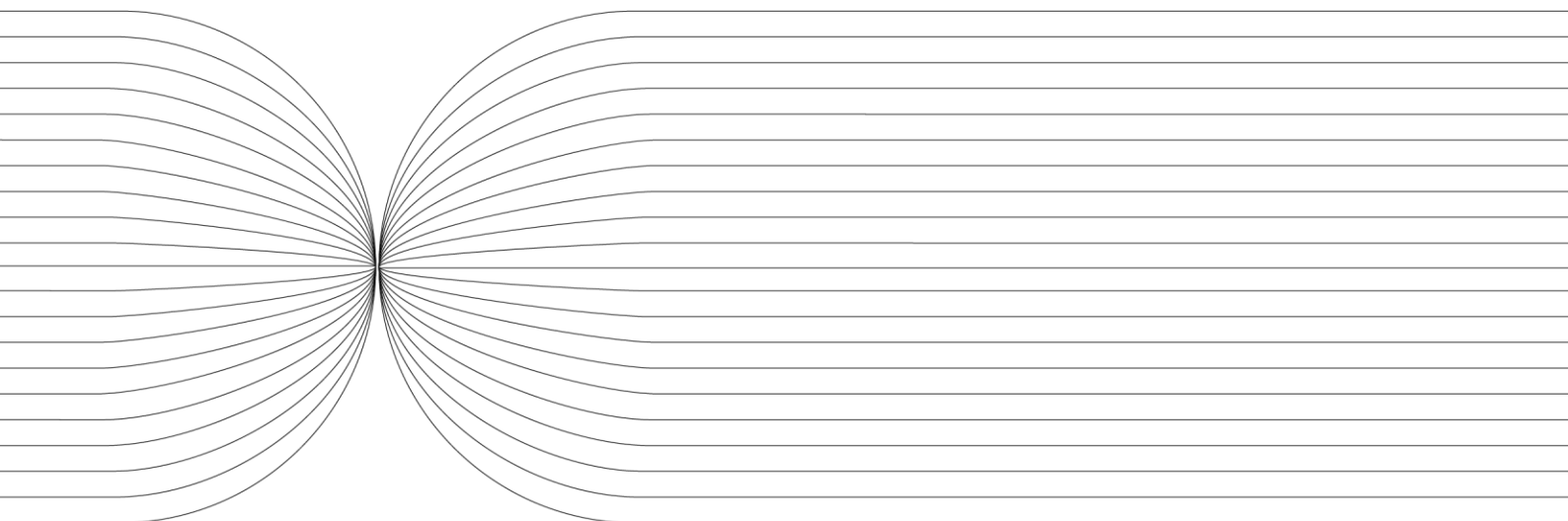


# Cuprins

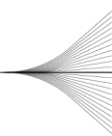
|                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Introducere .....                                                                                                                      | 19 |
| 1.1. Scopul și rolul documentației.....                                                                                                   | 19 |
| 1.1.1. Context strategic global și european .....                                                                                         | 20 |
| 1.1.2. Schimbul de paradigmă și planul de mobilitate urbană durabilă .....                                                                | 31 |
| 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială .....                                                                 | 37 |
| 1.2.1. Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) .....                                                                           | 37 |
| 1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (PATJ) Prahova .....                                                                   | 38 |
| 1.2.3. Planul Urbanistic General (PUG) Mizil .....                                                                                        | 40 |
| 1.2.4. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale .....                                                                 | 43 |
| 1.3. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor..... | 52 |
| 1.3.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a orașului Mizil .....                                                             | 52 |
| 1.3.2. Proiecte relevante pentru PMUD fundamentate prin alte documente strategice .....                                                   | 53 |
| 2. Analiza situației existente .....                                                                                                      | 55 |
| 2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice.....                                | 55 |
| 2.1.1. Structura demografică a orașului Mizil și principalii indicatori demografici .....                                                 | 55 |
| 2.1.2. Mișcarea naturală și mișcarea migratorie.....                                                                                      | 67 |
| 2.1.3. Profilul economic.....                                                                                                             | 70 |

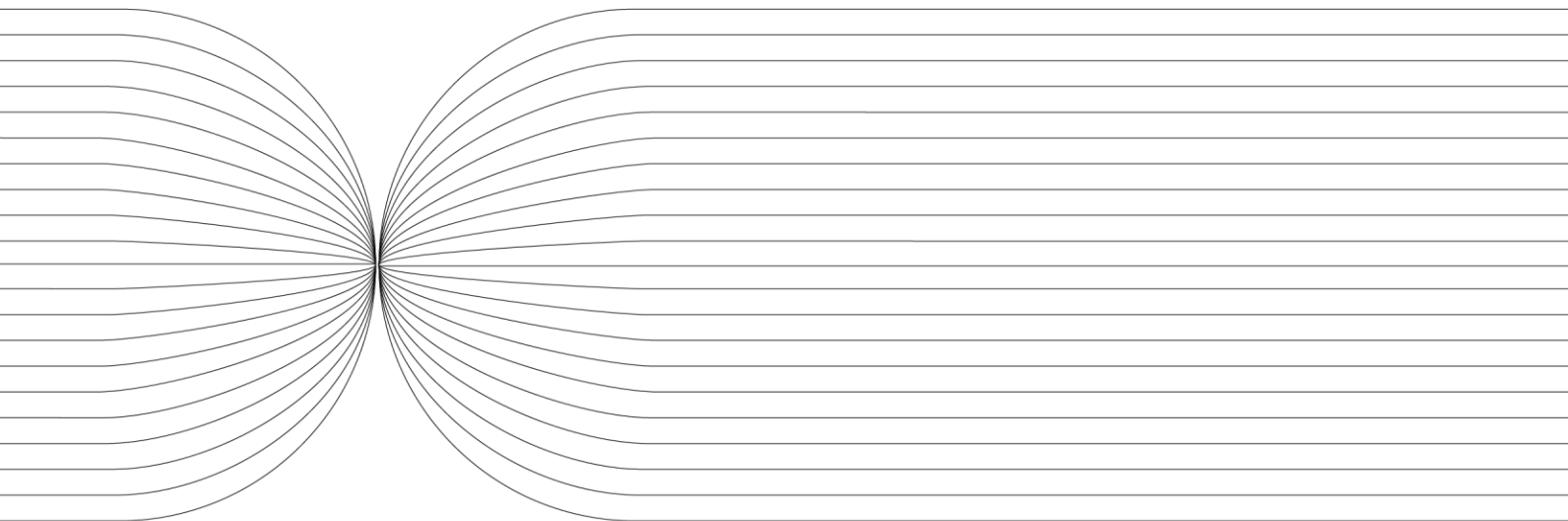


|        |                                                                                                                                                                                             |                                              |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 2.1.4. | Zone de expansiune.....                                                                                                                                                                     | 74                                           |
| 2.1.5. | Repartiția populației în raport cu fondul construit .....                                                                                                                                   | 77                                           |
| 2.1.6. | Zone urbane marginalizate .....                                                                                                                                                             | 80                                           |
| 2.2.   | Rețeaua stradală.....                                                                                                                                                                       | <b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b> |
| 2.2.1. | Conectivitatea la nivel european și național .....                                                                                                                                          | 82                                           |
| 2.2.2. | Infrastructura rutieră intraurbană.....                                                                                                                                                     | 88                                           |
| 2.2.3. | Capacitatea infrastructurii de transport rutier .....                                                                                                                                       | 89                                           |
| 2.2.4. | Calitatea infrastructurii rutiere .....                                                                                                                                                     | 92                                           |
| 2.3.   | Transport public.....                                                                                                                                                                       | 95                                           |
| 2.3.1. | Transport feroviar .....                                                                                                                                                                    | 95                                           |
| 2.3.2. | Transport public .....                                                                                                                                                                      | 100                                          |
| 2.4.   | Transport de marfă.....                                                                                                                                                                     | 104                                          |
| 2.5.   | Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă).....                                                              | 104                                          |
| 2.5.1. | Mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă.....                                                                                                                           | 104                                          |
| 2.5.2. | Deplasări cu bicicleta .....                                                                                                                                                                | 108                                          |
| 2.6.   | Managementul traficului .....                                                                                                                                                               | 114                                          |
| 2.6.1. | Parcarea .....                                                                                                                                                                              | 116                                          |
| 2.6.2. | Siguranța rutieră.....                                                                                                                                                                      | 118                                          |
| 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.) | 122                                          |
| 2.8.   | Structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare .....                                                                                                               | 128                                          |

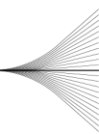


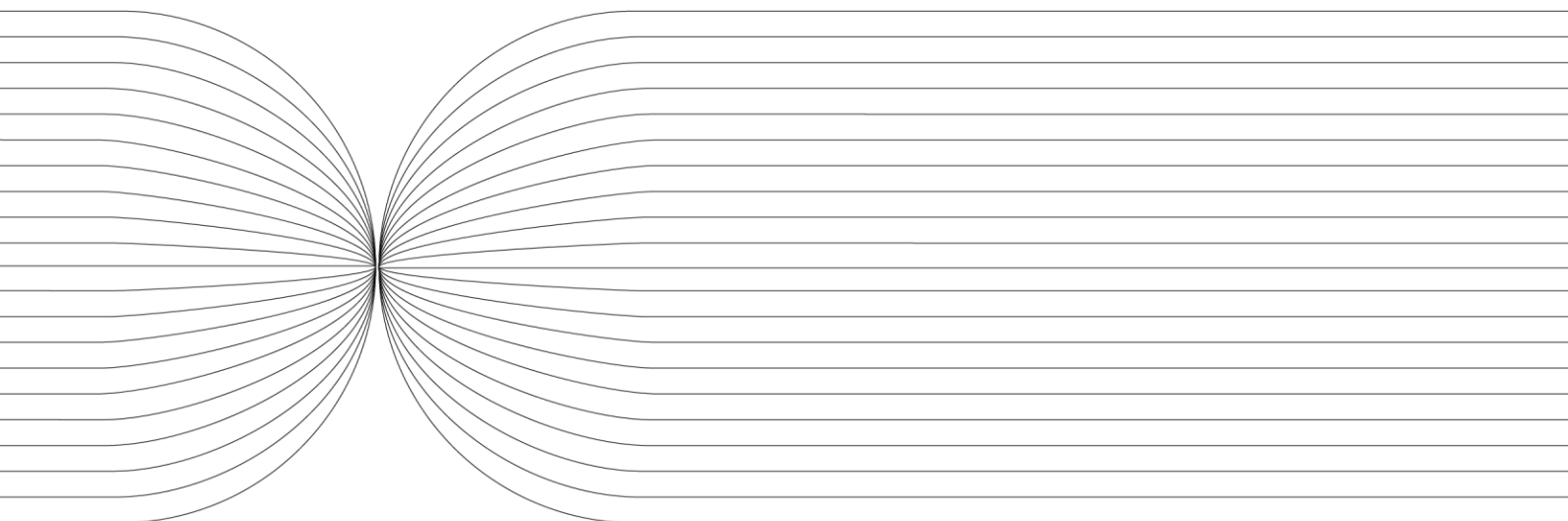
|                                                                                                 |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3. Modelul de transport.....                                                                    | 129 |
| 3.1.    Prezentare generală și definirea domeniului .....                                       | 129 |
| 3.2.    Colectarea de date .....                                                                | 130 |
| 3.2.1.    Ancheta de mobilitate.....                                                            | 130 |
| 3.2.2.    Contorizări ale volumelor de trafic.....                                              | 141 |
| 3.2.3.    Contorizări ale duratelor de deplasare pentru transportul privat .....                | 143 |
| 3.3.    Dezvoltarea rețelei de transport .....                                                  | 146 |
| 3.3.1.    Rețeaua modelului de transport .....                                                  | 146 |
| 3.3.2.    Sistemul de zonificare .....                                                          | 150 |
| 3.4.    Cererea de transport .....                                                              | 152 |
| 3.4.1.    Realizarea matricelor origine-destinație .....                                        | 152 |
| 3.4.2.    Mărimea cererii de transport .....                                                    | 152 |
| 3.4.3.    Afectarea cererii de mobilitate pe rețea.....                                         | 153 |
| 3.5.    Calibrarea și validarea datelor.....                                                    | 157 |
| 3.6.    Proгноze.....                                                                           | 161 |
| 3.6.1.    Rețeaua prognozată de transport urban – dezvoltare și perspectiva de referință<br>164 |     |
| 3.6.2.    Proгноza matricelor de mobilitate pentru scenariul de referință .....                 | 165 |
| 3.7.    Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz.....                       | 167 |
| 4. Evaluarea impactului actual al mobilității urbane.....                                       | 170 |
| 4.1.    Eficiență economică .....                                                               | 171 |
| 4.2.    Impactul asupra mediului .....                                                          | 172 |



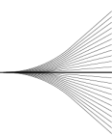


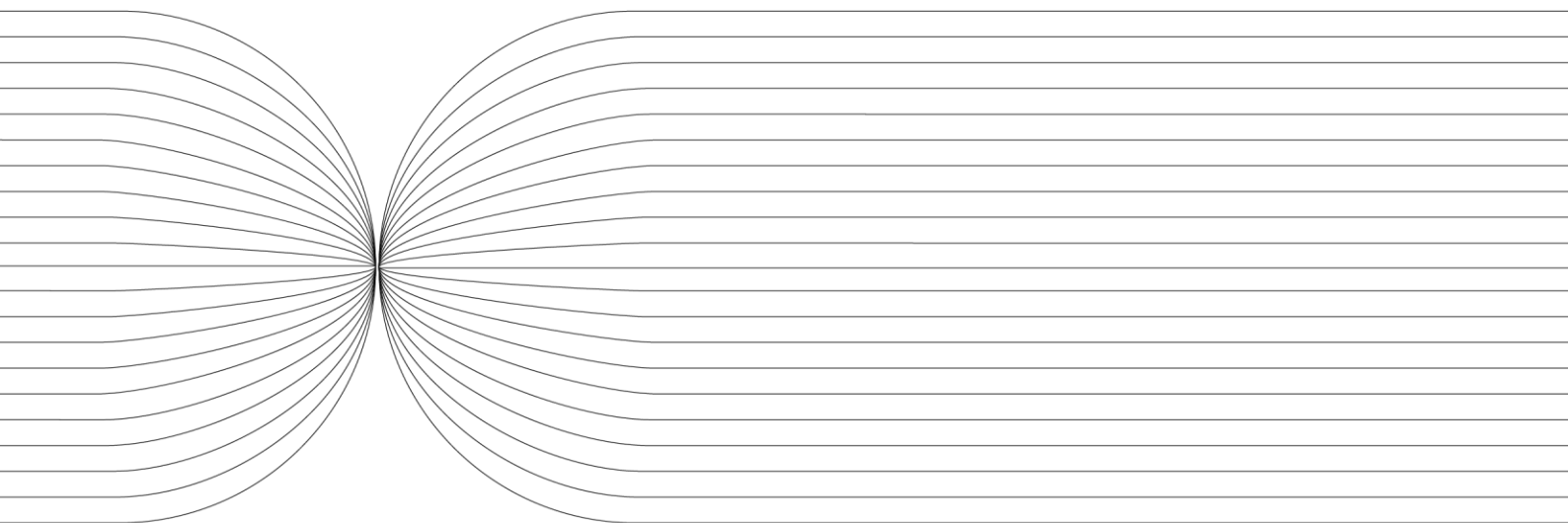
|        |                                                                          |     |
|--------|--------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.3.   | Accesibilitate .....                                                     | 175 |
| 4.4.   | Siguranță.....                                                           | 177 |
| 4.5.   | Calitatea vieții .....                                                   | 178 |
| 5.     | Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane .....                        | 182 |
| 5.1.   | Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale .....               | 183 |
| 5.1.1. | Nivelul periurban .....                                                  | 183 |
| 5.1.2. | Nivelul local .....                                                      | 184 |
| 5.1.3. | Nivelul cartierului.....                                                 | 185 |
| 5.2.   | Obiective specifice .....                                                | 186 |
| 5.3.   | Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor .....                    | 187 |
| 6.     | Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane ..... | 188 |
| 6.1.   | Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport ..... | 188 |
| 6.2.   | Direcții de acțiune și proiecte operaționale.....                        | 189 |
| 6.3.   | Direcții de acțiune și proiecte organizaționale .....                    | 189 |
| 6.4.   | Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale.....     | 189 |
| 6.4.1. | La scară periurbană/metropolitană.....                                   | 190 |
| 6.4.2. | La scara localităților de referință .....                                | 190 |
| 6.4.3. | La nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate.....   | 190 |
| 7.     | Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale.....   | 190 |
| 7.1.   | Eficiența economică .....                                                | 192 |
| 7.2.   | Impactul asupra mediului .....                                           | 194 |

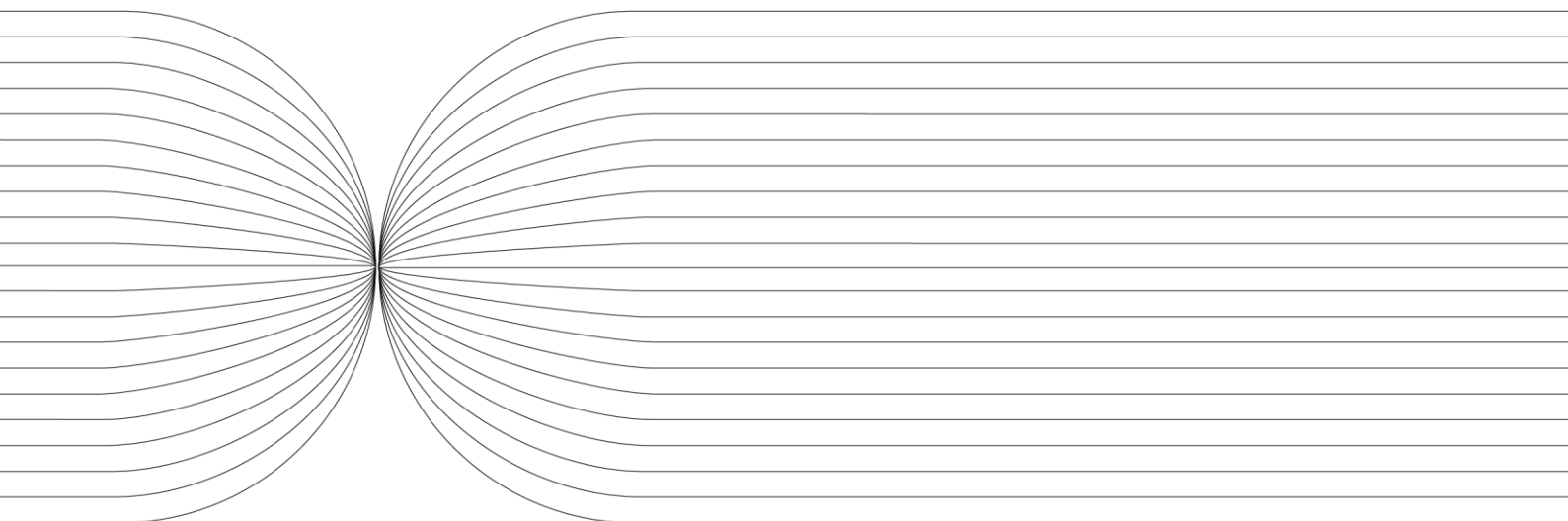




|        |                                                                                                                                                                             |     |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 7.3.   | Accesibilitate .....                                                                                                                                                        | 195 |
| 7.4.   | Siguranță.....                                                                                                                                                              | 196 |
| 7.5.   | Calitatea vieții .....                                                                                                                                                      | 197 |
| 1.     | Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung .....                                                                                                | 201 |
| 1.1.   | Cadrul de prioritizare .....                                                                                                                                                | 201 |
| 1.2.   | Anvelopa bugetară .....                                                                                                                                                     | 202 |
| 2.     | Planul de acțiune .....                                                                                                                                                     | 207 |
| 2.1.   | Intervenții majore asupra rețelei stradale .....                                                                                                                            | 207 |
| 2.2.   | Transport public.....                                                                                                                                                       | 212 |
| 2.3.   | Transport de marfă.....                                                                                                                                                     | 216 |
| 2.4.   | Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă).....                                                            | 218 |
| 2.4.1. | Deplasări cu bicicleta .....                                                                                                                                                | 218 |
| 2.4.2. | Deplasări pietonale .....                                                                                                                                                   | 227 |
| 2.5.   | Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului / sonoră, electromobilitate)..... | 229 |
| 2.6.   | Zonele cu nivel ridicat de complexitate .....                                                                                                                               | 236 |
| 2.7.   | Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare.....                                                                                                               | 240 |
| 1.     | Stabilire proceduri de evaluare a implementării.....                                                                                                                        | 242 |
| 1.1.   | Indicatori de monitorizare și indicatori de succes (KPIs) .....                                                                                                             | 243 |
| 2.     | Stabilire actori responsabili cu monitorizarea .....                                                                                                                        | 244 |

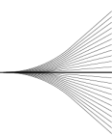


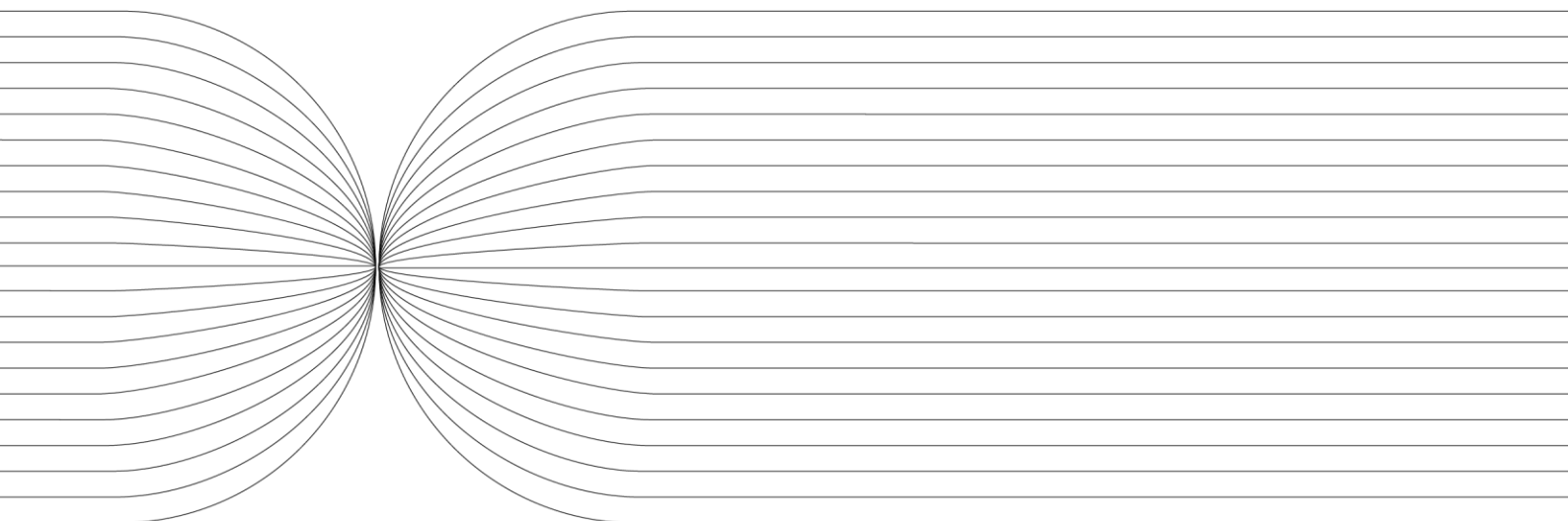




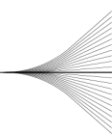
# Listă figuri

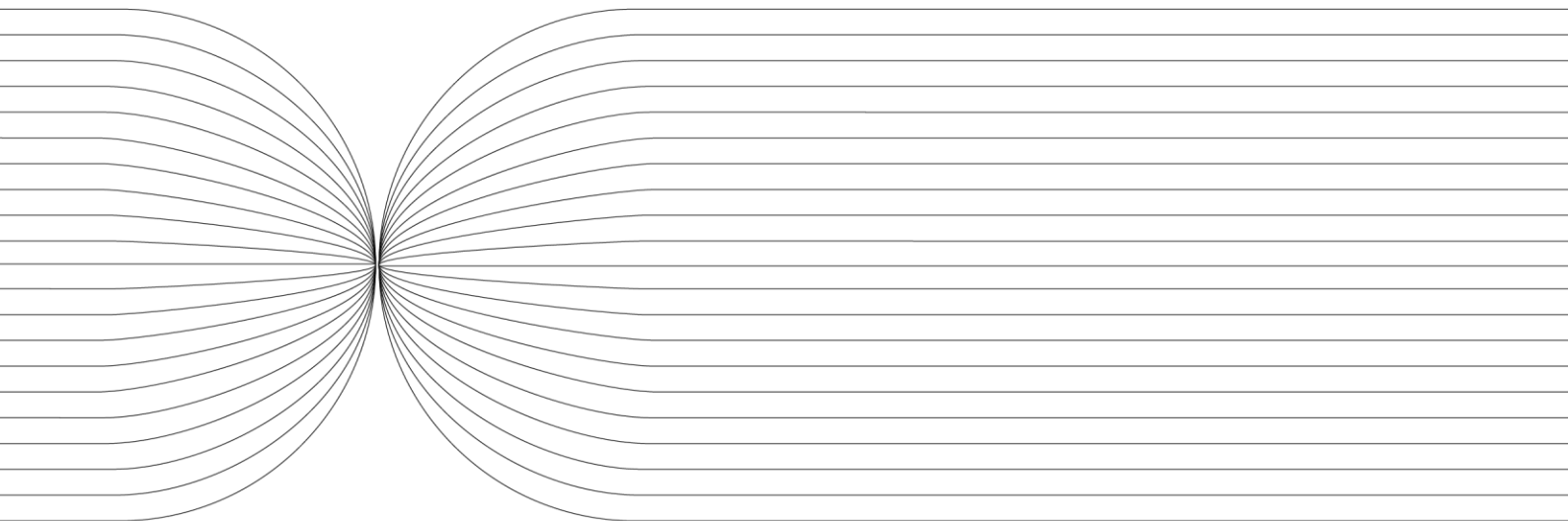
|                                                                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1. Tranziția de la planificarea tradițională a sistemelor de transport la mobilitatea urbană durabilă.....              | 20 |
| Figura 2. Obiective globale .....                                                                                              | 21 |
| Figura 3. Pași de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă .....                                                   | 34 |
| Figura 4. Direcții de dezvoltare impuse prin Planul de Amenajare a Teritoriului Național .....                                 | 37 |
| Figura 5. PATJ Prahova – Planșa de căi de comunicații .....                                                                    | 39 |
| Figura 6. Proiecte propuse pentru orașul Mizil prin Masterplanul General de Transport al României .....                        | 44 |
| Figura 7. Evoluția populației după domiciliu în orașul Mizil, 2015 – 2024 (valori înregistrate la începutul anului) .....      | 56 |
| Figura 8. Evoluția populației după domiciliu în județul Prahova, 2015 – 2024 (valori înregistrate la începutul anului) .....   | 56 |
| Figura 9. Evoluția numărului de locuitori în orașul Mizil, la recensămintele din perioada 1992 – 2021 .....                    | 57 |
| Figura 10. Tendințe demografice în perioada 2011-2021 la nivelul municipiului, județului, regiunii de dezvoltare și țării..... | 58 |
| Figura 11. Populația arondată pe circumscripții de trafic (TAZ) în orașul Mizil, 2024.....                                     | 78 |
| Figura 12. Dinamica raportului de gen în orașul Mizil.....                                                                     | 59 |
| Figura 13. Populația pe vârste în orașul Mizil, 2023 .....                                                                     | 60 |
| Figura 14. Evoluția structurii populației pe categorii de vârstă, 2015-2024.....                                               | 64 |
| Figura 15. Piramida vârstelor pentru orașul Mizil .....                                                                        | 65 |



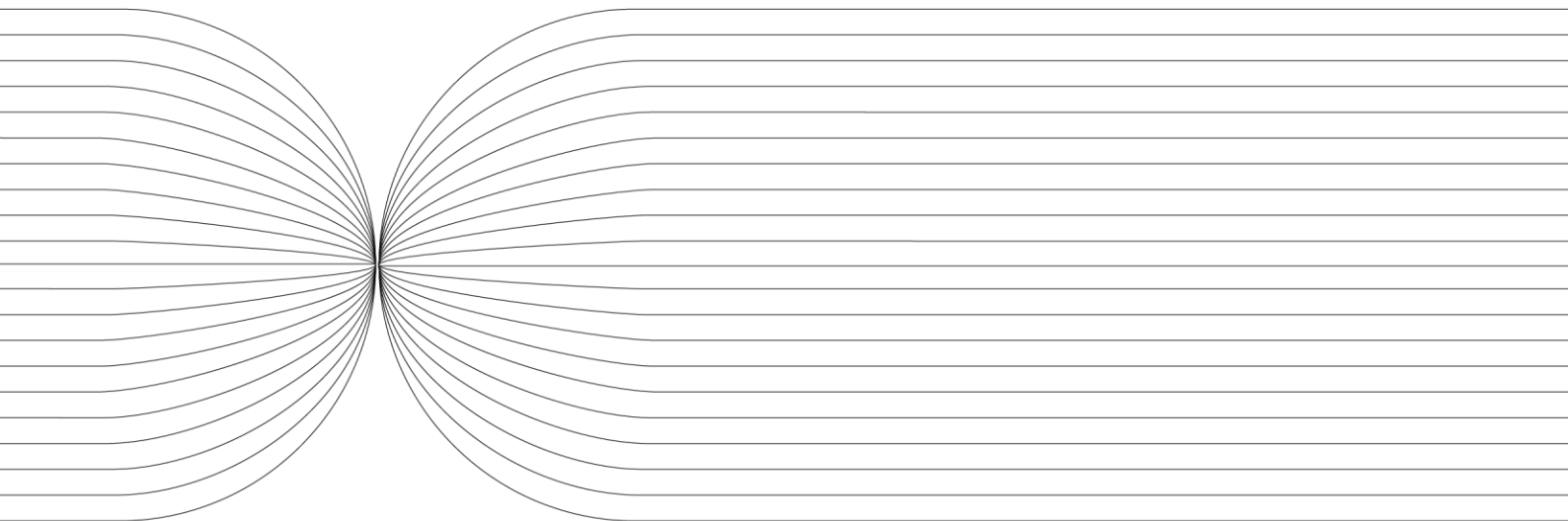


|                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 16. Raportul de îmbătrânire demografică în orașul Mizil, 2015 – 2024, ‰.....                               | 67 |
| Figura 17. Evoluția ratei sporului natural în orașul Mizil, 2014-2023 .....                                       | 68 |
| Figura 18. Evoluția firmelor în orașul Mizil, 2013 - 2022.....                                                    | 70 |
| Figura 19. Distribuția numărului de angajați în orașul Mizil, 2024 .....                                          | 72 |
| Figura 20. Evoluția numărului mediu al salariaților din orașul Mizil, 2013 – 2022.....                            | 73 |
| Figura 21. Evoluția șomerilor din orașul Mizil, ianuarie 2023 – august 2024 .....                                 | 73 |
| Figura 22. Orașul Mizil în anul 2014 .....                                                                        | 75 |
| Figura 23. Orașul Mizil în anul 2021 .....                                                                        | 76 |
| Figura 24. Orașul Mizil în anul 2024 .....                                                                        | 76 |
| Figura 25. Numărul de elevi înscriși în unitățile de învățământ din orașul Mizil.....                             | 77 |
| Figura 26. Numărul de elevi arondat pe circumscripții de trafic (TAZ) în orașul Mizil, 2023-2024 .....            | 78 |
| Figura 27. Localizarea zonelor urbane marginalizate .....                                                         | 81 |
| Figura 28. Coridoare TEN-T pe teritoriul României (Rin-Dunărea și Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee)..... | 83 |
| Figura 29. Rețeaua TEN-T în orașul Mizil.....                                                                     | 85 |
| Figura 30. Traseul autostrăzii Ploiești – Buzău.....                                                              | 86 |
| Figura 31. Fluxuri de trafic.....                                                                                 | 91 |
| Figura 32. Calitatea infrastructurii rutiere în orașul Mizil .....                                                | 93 |
| Figura 33. Structura parcului auto din orașul Mizil (2024) .....                                                  | 94 |
| Figura 34. Relații de transport cu intensitate ridicată a traficului feroviar.....                                | 95 |
| Figura 35. Infrastructura feroviară a orașului Mizil.....                                                         | 96 |
| Figura 36. Frecvența trenurilor în orașul Mizil (reprezentare conceptuală).....                                   | 99 |

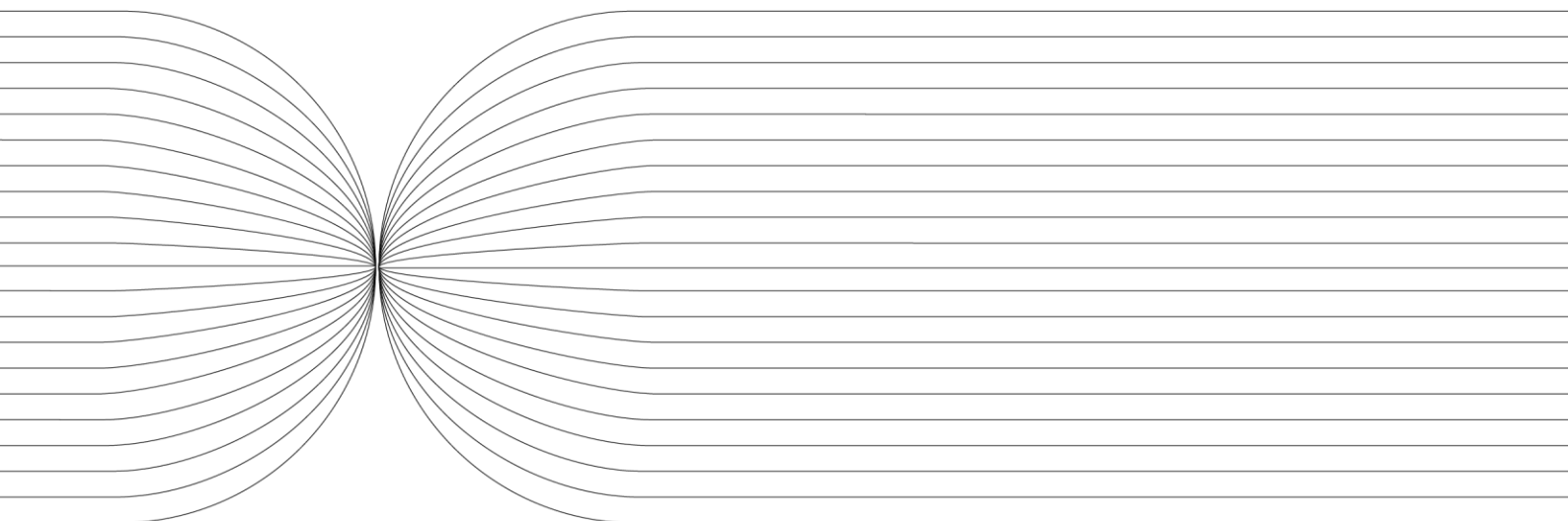




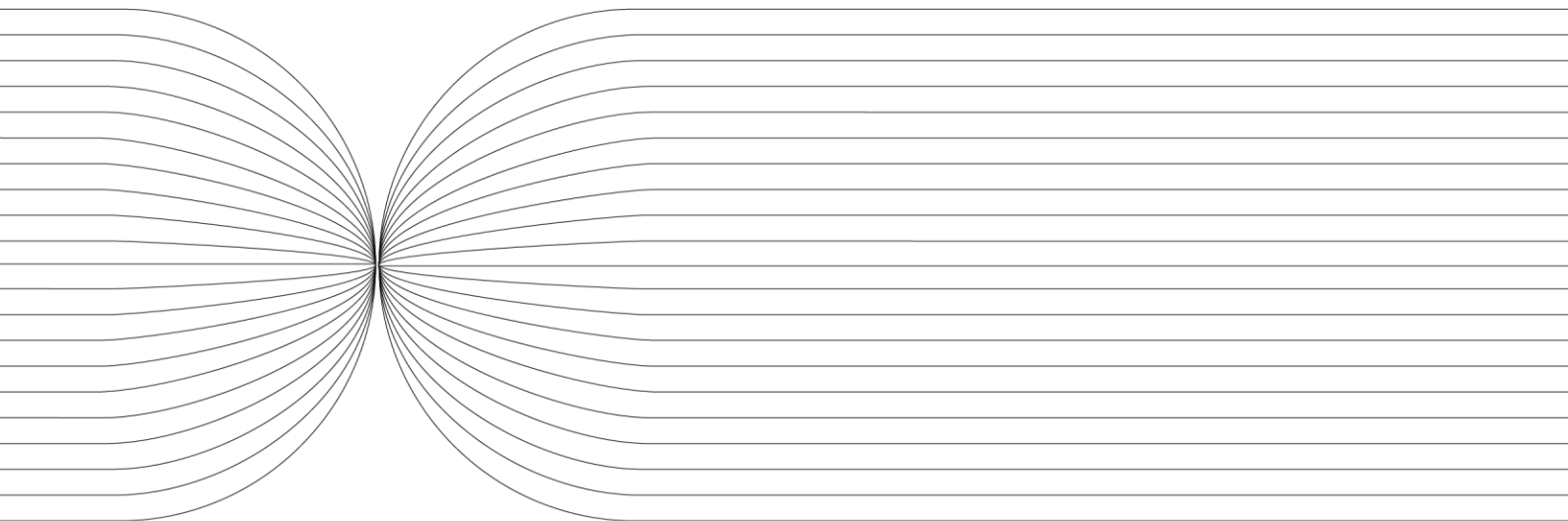
|                                                                                                                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 37. Accesibilitatea stațiilor de transport public județean .....                                                                                          | 101 |
| Figura 38. Principalele stații de transport public județean: zona Departamentului de Pompieri (stânga) și zona Liceului Tehnologic “Tase Ionescu” (dreapta)..... | 103 |
| Figura 39. Situația actuală a zonei pietonale centrale a orașului.....                                                                                           | 105 |
| Figura 40. Blocaje ale circulației pietonale .....                                                                                                               | 106 |
| Figura 41. Accesibilitatea pietonală a zonei centrale .....                                                                                                      | 106 |
| Figura 42. Accesibilitatea grupurilor vulnerabile de utilizatori .....                                                                                           | 108 |
| Figura 43. Situația deplasărilor cu bicicleta .....                                                                                                              | 109 |
| Figura 44. Pistele de biciclete realizate în extravilanul orașului, pe DJ 100C și DJ 102K.....                                                                   | 110 |
| Figura 45. Infrastructura rutieră destinată deplasărilor nemotorizate .....                                                                                      | 110 |
| Figura 46. Accesibilitate velo a zonei centrale .....                                                                                                            | 111 |
| Figura 47. Ruta tematică “Drumul vinului” din județul Prahova.....                                                                                               | 113 |
| Figura 48. Intersecții amenajate în orașul Mizil .....                                                                                                           | 115 |
| Figura 49. Exemple de artere pe care se practică parcare neregulamentară.....                                                                                    | 116 |
| Figura 50. Parcări rezidențiale în orașul Mizil .....                                                                                                            | 117 |
| Figura 51. Garajele din zona locuințelor colective .....                                                                                                         | 118 |
| Figura 52. Principalele cauze ale accidentelor rutiere în orașul Mizil, 2010 – 2023 .....                                                                        | 120 |
| Figura 53. Siguranța unităților de învățământ.....                                                                                                               | 121 |
| Figura 54. Gara Mizil .....                                                                                                                                      | 123 |
| Figura 55. Imagini de pe bulevardul Gării.....                                                                                                                   | 123 |
| Figura 56. Sistemul de informare al călătorilor și zona de așteptare a gării Mizil .....                                                                         | 124 |
| Figura 57. Vedere din piața gării Mizil.....                                                                                                                     | 125 |



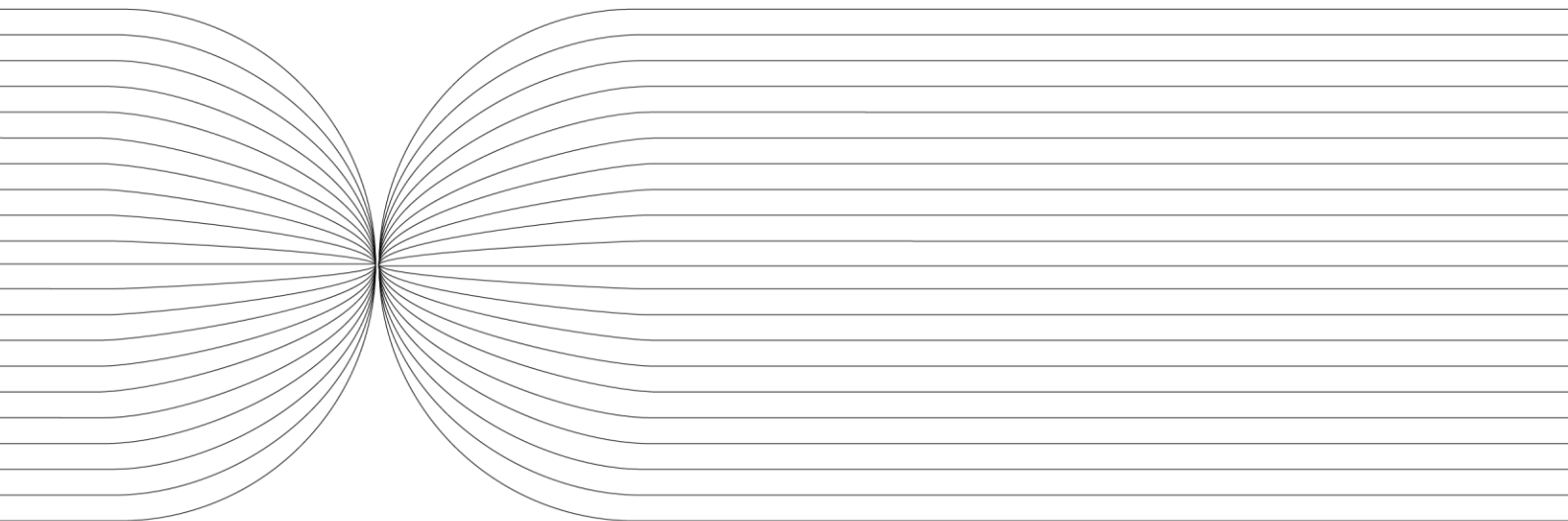
|                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 58. Beneficiile dezvoltării orientate către transport public.....               | 126 |
| Figura 59. Spații publice ocupate de parcuri în zona pieței .....                      | 127 |
| Figura 60. Schema procesului de lucru pentru dezvoltarea unui model de transport ..... | 130 |
| Figura 61. Distribuția populației intervievate pe grupe de vârstă .....                | 131 |
| Figura 62. Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârste .....                    | 131 |
| Figura 63. Distribuția populației intervievate pe ocupații.....                        | 132 |
| Figura 64. Distribuția populației intervievate pe clase de venit .....                 | 132 |
| Figura 65. Distribuția nivelului de venit pe ocupații.....                             | 133 |
| Figura 66. Posesia de autoturisme și biciclete .....                                   | 133 |
| Figura 67. Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit.....      | 134 |
| Figura 68. Distribuția posesiei de autoturisme în raport cu ocupația .....             | 134 |
| Figura 69. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute .....            | 135 |
| Figura 70. Distribuția desfășurării activității profesionale de la domiciliu .....     | 136 |
| Figura 71. Distribuția navetismului .....                                              | 136 |
| Figura 72. Distribuția numărului de deplasări în raport cu scopul .....                | 137 |
| Figura 73. Exemplu de trei deplasări înlănțuite .....                                  | 137 |
| Figura 74. Repartiția modală a deplasărilor .....                                      | 138 |
| Figura 75. Frecvența zilnică a deplasărilor în raport cu scopul lor.....               | 139 |
| Figura 76. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane .....             | 139 |
| Figura 77. Gradul mediu de ocupare al autoturismelor.....                              | 140 |
| Figura 78. Condiții de parcare în jurul domiciliului .....                             | 141 |
| Figura 79. Condiții de parcare în zonele de interes .....                              | 141 |



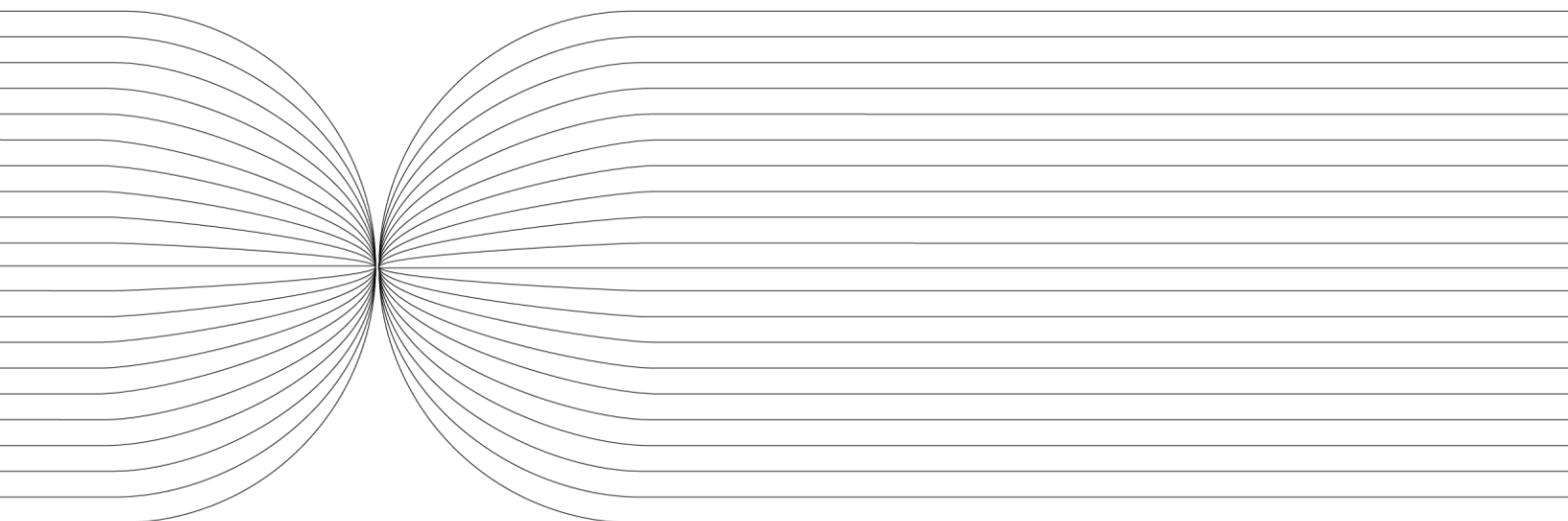
|                                                                                                 |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 80. Harta locațiilor pentru contorizări volume de trafic.....                            | 143 |
| Figura 81. Trasee contorizări durate de deplasare transport privat .....                        | 144 |
| Figura 82. Rețeaua modelului de transport .....                                                 | 147 |
| Figura 83. Sistemul de zonificare – densitatea populației.....                                  | 151 |
| Figura 84. Sistemul de zonificare – densitatea locurilor de muncă.....                          | 151 |
| Figura 85. Afectarea cererii de transport pe rețea – Autoturisme [veh/zi] – 2024 .....          | 155 |
| Figura 86. Afectarea cererii de transport pe rețea – Biciclete [veh/zi] – 2024.....             | 155 |
| Figura 87. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi] – 2024... | 156 |
| Figura 88. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi] – 2024   | 156 |
| Figura 89. Nivelul de serviciu al rețelei – Anul de bază 2024 .....                             | 157 |
| Figura 90. Procesul de calibrare și validare a modelului .....                                  | 158 |
| Figura 91. Procesul de calibrare a modelului de transport pentru matricea de transport privat   | 158 |
| Figura 92. Sectoare de drum urban considerate în procesul de calibrare .....                    | 159 |
| Figura 93. Corelație între fluxurile modelate și cele observate .....                           | 160 |
| Figura 94. Evoluția demografică în perioada 1992 – 2024 și prognoza până în 2060.....           | 162 |
| Figura 95. Evoluția și prognoza PIB în perioada 2000 – 2060.....                                | 163 |
| Figura 96. Afectarea cererii de transport pe rețea - Autoturisme [veh/zi].....                  | 166 |
| Figura 97. Afectarea cererii de transport pe rețea - Biciclete [veh/zi] .....                   | 166 |
| Figura 98. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi] .....     | 166 |
| Figura 99. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi] .....    | 167 |
| Figura 100. Nivelul de serviciu al rețelei .....                                                | 167 |
| Figura 101. Mărimea fluxurilor total de trafic – scenariul fără proiect – prognoză 2035 .....   | 168 |



|                                                                                                                                                                                          |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 102. Mărimea fluxurilor totale de trafic – scenariul cu proiect – prognoză 2035.....                                                                                              | 168 |
| Figura 103. Fluxuri de trafic – Diferențe cu / fără proiect – prognoză 2035 .....                                                                                                        | 169 |
| Figura 104. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul cu bicicleta față de centrul orașului ...                                                                                      | 176 |
| Figura 105. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul pe jos față de centrul orașului .....                                                                                          | 176 |
| Figura 106. Repartiția modală actuală (2024) și repartiția modală previzionată (2035).....                                                                                               | 183 |
| Figura 107. Abordarea ASI (Avoid-Shift-Improve) - conceptualizare .....                                                                                                                  | 190 |
| Figura 108. Ilustrarea metodologiei de prioritizare a proiectelor și selecție a scenariului optim                                                                                        | 201 |
| Figura 109. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile în bugetul de investiții al Orașului Mizil, (%).....                                                                             | 202 |
| Figura 110. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile atrase la nivelul Orașului Mizil, (%)...                                                                                         | 203 |
| Figura 111. Quantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, mil. Lei .....                                                                                                     | 203 |
| Figura 112. Quantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, (%) .....                                                                                                          | 204 |
| Figura 113. Etapizarea lucrărilor de întreținere și de reparații a infrastructurii rutiere.....                                                                                          | 210 |
| Figura 114. Exemplu de pasaj pentru deplasări nemotorizate care subtraversează o infrastructură rutieră majoră – Universitatea Aarhus (Danemarca) proiectat de CF Møller Architects..... | 212 |
| Figura 115. Rețeaua de transport public propusă.....                                                                                                                                     | 215 |
| Figura 116. Propunere reconfigurare profil str. Nicolae Bălcescu (orizont 2027).....                                                                                                     | 223 |
| Figura 117. Propunere reconfigurare profil str. Blajului (orizont 2035).....                                                                                                             | 223 |
| Figura 118. Modele de rastele recomandate – tip “U” (stânga) și tip “O” (dreapta).....                                                                                                   | 224 |
| Figura 119. Exemplu de parcare securizată pentru biciclete, care va fi amplasată în zonele de locuințe colective .....                                                                   | 225 |
| Figura 120. Etape de realizare a coridoarelor de mobilitate urbană durabilă .....                                                                                                        | 226 |
| Figura 121. Reglementarea și optimizarea parcării în zona centrală.....                                                                                                                  | 233 |

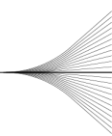


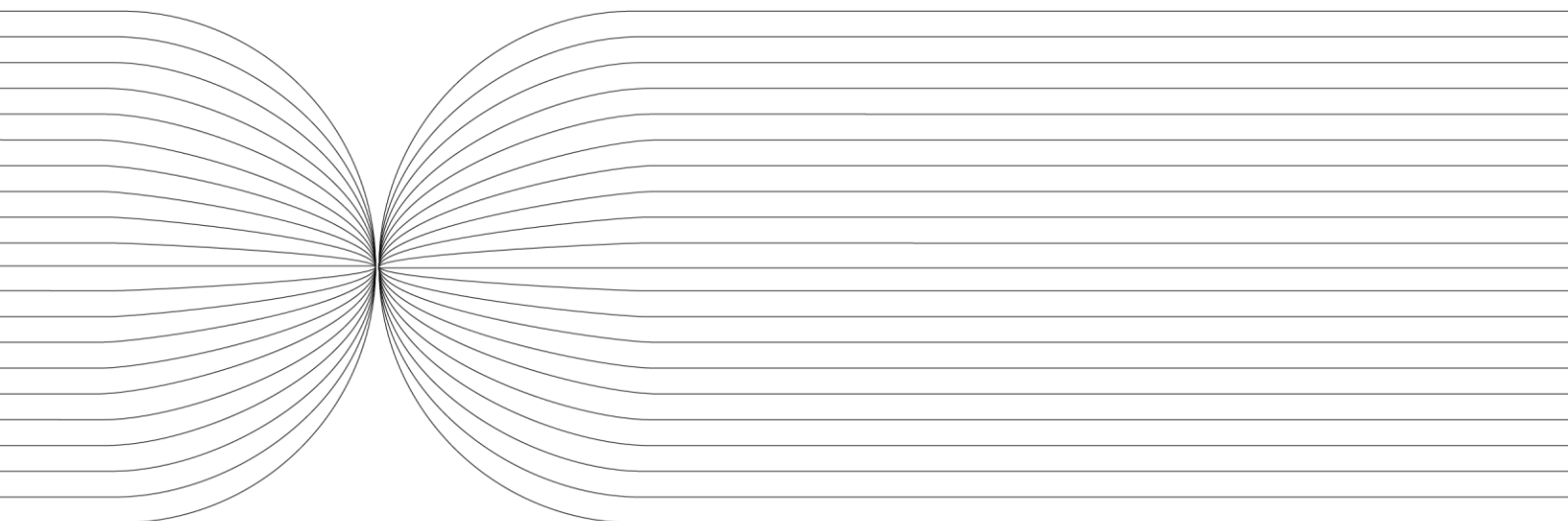
|                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 122. Propunere de delimitare a Zonei cu Emisii Scăzute (ZNSE) .....                | 235 |
| Figura 123. Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice.....          | 239 |
| Figura 124. Etapele de elaborare ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) ..... | 242 |



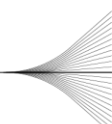
# Listă tabele

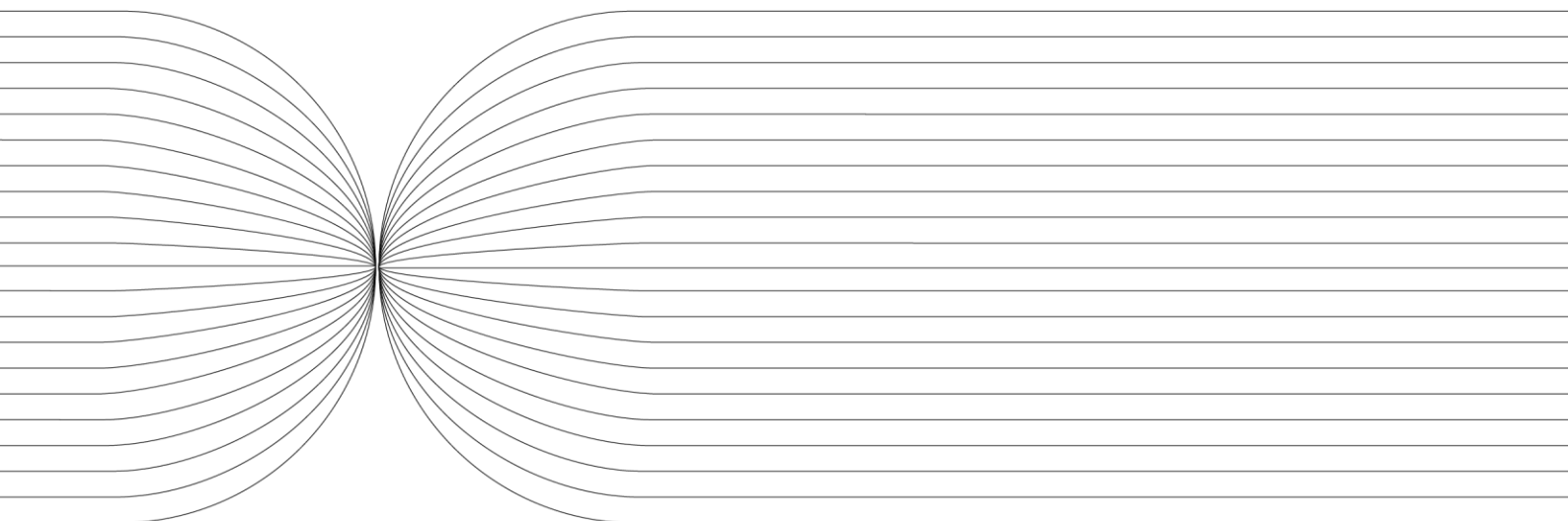
|                                                                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 1. Obiective de politică .....                                                                                   | 24  |
| Tabel 2. Proiecte PUG cu relevanță pentru PMUD Mizil .....                                                             | 41  |
| Tabel 3. Propuneri de proiecte strategice pentru orașul Mizil .....                                                    | 50  |
| Tabel 4. Listă proiecte de interes din punct de vedere al mobilității urbane .....                                     | 53  |
| Tabel 5. Principalii indicatori demografici la nivel local, județean, regional și național, 2024 .....                 | 65  |
| Tabel 6. Indicatori ai mișcării naturale a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023 .....       | 69  |
| Tabel 7. Indicatori ai mișcării migratorii a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023 .....     | 70  |
| Tabel 8. Accesibilitate pe cale rutieră către centrele urbane din Regiunea Sud – Muntenia și județele învecinate ..... | 87  |
| Tabel 9. Situația plecărilor din gara Mizil, 2024 .....                                                                | 97  |
| Tabel 10. Situația sosirilor în gara Mizil, 2024 .....                                                                 | 98  |
| Tabel 11. Situația accidentelor pe categorii de drumuri, 2010 – 2023.....                                              | 119 |
| Tabel 12. Amplasamente contorizări volume de trafic .....                                                              | 142 |
| Tabel 13. Codificarea capacității și caracteristicilor tehnice ale rețelei de transport .....                          | 148 |
| Tabel 14. Sinteza matricelor origine-destinație .....                                                                  | 153 |
| Tabel 15. Calibrarea modelului de transport .....                                                                      | 160 |
| Tabel 16. Validarea modelului de transport.....                                                                        | 161 |
| Tabel 17. Evoluția indicilor de PIB și inflație .....                                                                  | 163 |



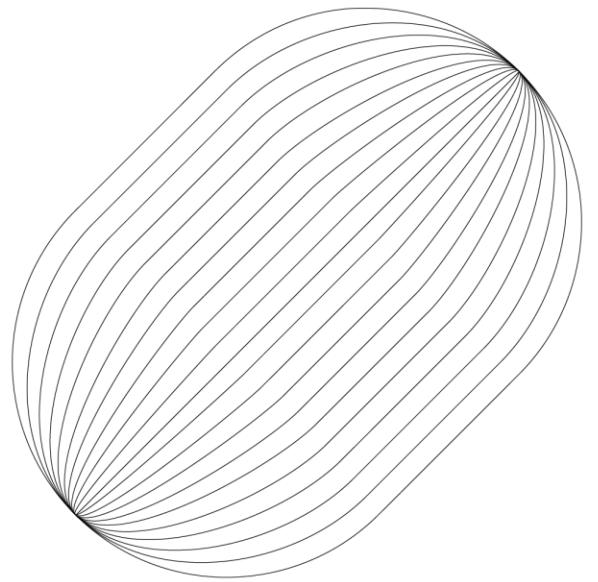


|                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 18. Factorii de creștere pentru PIB și populație .....                                                       | 164 |
| Tabel 19. Perechile O-D din matricele modale .....                                                                 | 165 |
| Tabel 20. Indicatori globali de performanță ai rețelei – 2024 – 2035 .....                                         | 172 |
| Tabel 21. Valorile poluanților generate de modurile de transport pe bază de combustibili fosili                    | 173 |
| Tabel 22. Indicator de accesibilitate – cererea de transport pentru scenariul de referință .....                   | 175 |
| Tabel 23. Numărul și tipul de accidente în orașul Mizil .....                                                      | 177 |
| Tabel 24. Indicator siguranță – număr de accidente – orașul Mizil .....                                            | 178 |
| Tabel 25. Indicator de calitate a vieții – nivelul de zgomot.....                                                  | 181 |
| Tabel 26. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2027.....                           | 192 |
| Tabel 27. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2035.....                           | 193 |
| Tabel 28. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2027.....                           | 194 |
| Tabel 29. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2035.....                           | 194 |
| Tabel 30. Indicatori globali de performanță în raport cu accesibilitatea – anul 2027.....                          | 195 |
| Tabel 31. Indicatori globali de performanță în raport cu accesibilitatea – anul 2035.....                          | 195 |
| Tabel 32. Indicatori globali de performanță în raport cu siguranța – anul 2027 .....                               | 196 |
| Tabel 33. Indicatori globali de performanță în raport cu siguranța – anul 2035 .....                               | 197 |
| Tabel 34. Indicatori globali de performanță în raport cu nivelul de zgomot – anul 2027 .....                       | 198 |
| Tabel 35. Indicatori globali de performanță în raport cu nivelul de zgomot – anul 2035 .....                       | 198 |
| Tabel 36. Capacitatea de accesare a liniilor de credit pe orizontul de timp 2025 – 2030, Lei...                    | 204 |
| Tabel 37. Scenarii aferente realizării investițiilor la nivelul UAT pentru orizontul de timp 2025 - 2035, Lei..... | 206 |
| Tabel 38. Surse de finanțare pentru investițiile necesare realizării Scenariului 2, Lei.....                       | 206 |





|                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 39. Prognoza privind numărul zilnic de călători care folosesc transportul public în orașul Mizil ..... | 214 |
| Tabel 40. Indicatori de monitorizare ai PMUD (2024-2035).....                                                | 243 |



# Componenta de nivel strategic

## Etapa 1

# 1. Introducere

## 1.1. Scopul și rolul documentației

Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al orașului Mizil și definirea noii viziuni pentru perioada 2024-2030 va avea în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și preocupările ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe plan național, regional și local.

Mobilitatea și transportul reprezintă factori esențiali pentru mediu, economie și pentru o calitate a vieții crescută, fiind abordate în multiple documente strategice, în special din punct de vedere al obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon, acestea ocupând un loc din ce în ce mai important pe agendele instituțiilor europene.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) constituie o documentație strategică care se concentrează pe furnizarea de soluții complete de mobilitate, care să conducă la creșterea calității vieții pe termen lung pentru toate grupurile sociale, la creștere economică și, în același timp, protejează mediul și se adaptează la schimbările climatice. Un PMUD este o strategie de transport integrată, pe termen lung, cu obiective și ținte clare, care vizează o mai bună accesibilitate și calitate a vieții pentru oraș și zona sa urbană funcțională. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este:

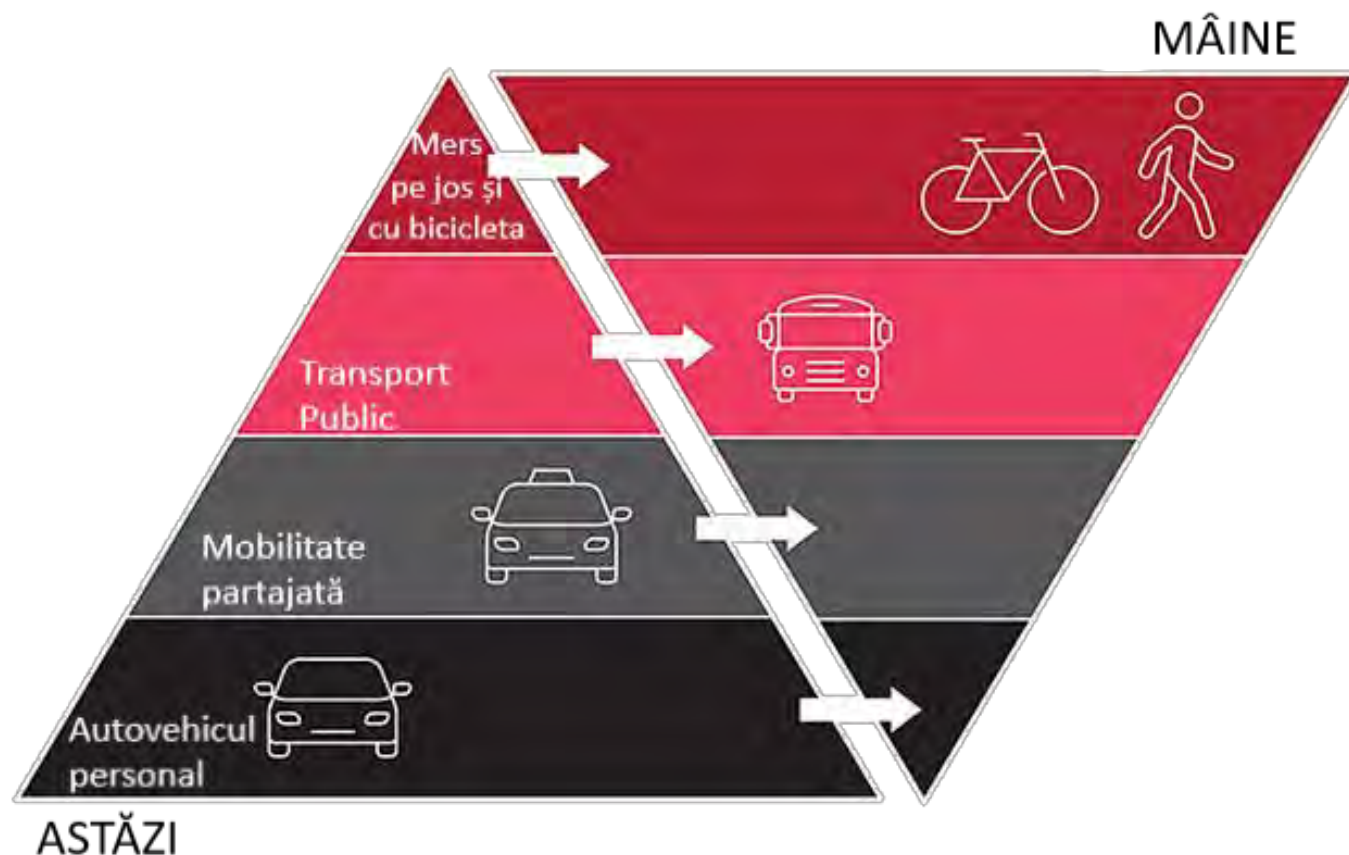
- **Durabil:** nevoile de mobilitate ale generațiilor prezente și viitoare sunt satisfăcute la nivel municipal și regional.
- **Strategic:** există un proces, nu doar un plan.
- **Integrat:** planificarea mobilității stabilește o varietate de legături (spațiale, sectoriale, temporale).

Rolul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Mizil este acela de a facilita, crea și dezvolta un sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesibilitate ale cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.

Viziunea și portofoliul de proiecte pentru PMUD Mizil sunt configurate pe un orizont de timp lung (2030), pentru a putea asigura un cadru de planificare cât mai clar. Actualizarea planului și a modelului de transport este necesară cel puțin o dată la 7 ani (preferabil 5 ani) pentru a putea:

- adapta proiectele la noile tendințe socio-economice, la dezvoltarea urbană și desigur la noile inovații în domeniul transportului;
- reorienta prioritățile în cazul în care țintele și indicatorii de rezultat nu au fost atinși;
- adapta planul și prioritățile în funcție de noi priorități stabilite la nivel global / UE, dar și la noile oportunități de finanțare.

Figura 1. Tranziția de la planificarea tradițională a sistemelor de transport la mobilitatea urbană durabilă



Sursa: Strategy & Sustainable mobility – Inverting the transport pyramid

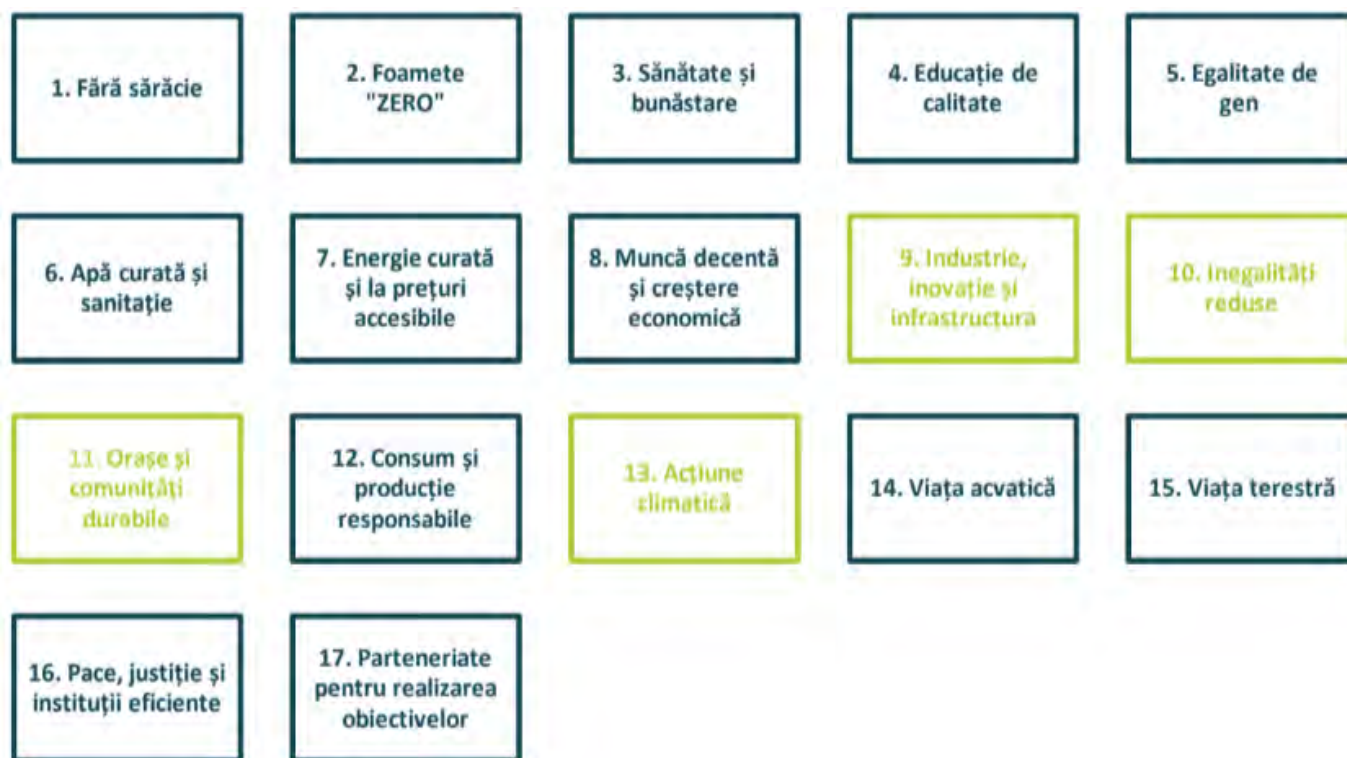
### 1.1.1. Context strategic global și european

La nivel global politicile de dezvoltare durabilă prevăzute pentru mediul urban s-au concretizat într-un demers strategic mai larg demarat de Națiunile Unite, intitulat *Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale Organizației Națiunilor Unite 2030* (UNSDG 2030).

Acestea au fost definite în cadrul Summit-ului privind dezvoltarea din septembrie 2015, în urma căruia a rezultat **Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă**<sup>1</sup>, un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal, care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile – economic, social și de mediu. În acest demers au fost identificate o serie de 17 obiective de dezvoltare durabilă (ODD) în toate domeniile esențiale ale societății umane, respectiv:

<sup>1</sup> [Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă](#)

Figura 2. Obiective globale



Sursa: Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă

Prin intermediul Obiectivelor Globale, se stabilește o agendă de acțiune ambițioasă pentru orizontul de timp 2030, în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a in justiției și protejării planetei.

În acest sens, obiectivele de dezvoltare durabilă care fac referire la mobilitate sunt următoarele:

- Obiectivul DD 9 – **Industrie, inovație și infrastructură** – Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației;
- Obiectivul DD 10 – **Inegalități reduse** – Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta;
- Obiectivul DD 11 – **Orașe și comunități durabile** – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Obiectivul DD 13 – **Acțiune climatică** – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.

Dintre acestea, obiectivul de dezvoltare durabilă 11 integrează cel mai mult intervențiile care au ca obiectiv dezvoltarea politicilor de mobilitate urbană și reducerea emisiilor poluante. Acesta include obiective specifice precum:

- 11.2 – Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, accesibile și sustenabile pentru toți, îmbunătățind siguranța rutieră, în special prin extinderea transportului public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femeilor și copiilor, persoanelor cu dizabilități și persoanelor în etate, până în 2030;

- 11.3 – Consolidarea urbanizării incluzive și durabile și a capacității de planificare și gestionare a așezărilor umane pe baze participative, integrate și sustenabile în toate țările, până în 2030;
- 11.6 – Reducerea impactului negativ asupra locuitorilor orașelor, inclusiv acordând o atenție deosebită calității aerului și gestionării municipale a deșeurilor;
- 11.A – Susținerea legăturilor economice, sociale și de mediu pozitive între zonele urbane, peri-urbane și cele rurale prin consolidarea capacității de planificare a dezvoltării la nivel național și regional;
- 11.B – Creșterea substanțială a numărului de orașe și așezări umane care adoptă și implementează politici și planuri integrate în vederea incluziunii, eficienței resurselor, atenuării și adaptării la schimbările climatice, reziliența la dezastre și dezvoltarea și punerea în aplicare, în conformitate cu Cadrul de la Sendai pentru Reducerea Riscului de Dezastre 2015-2030<sup>2</sup>, a politicilor de gestionare holistică a riscului de dezastre la toate nivelurile.

Obiectivele de Dezvoltare Durabilă stabilite de ONU la nivel mondial, destinate politicilor de dezvoltare urbană durabilă au fost adoptate în cadrul Conferinței Habitat III a ONU sub denumirea de **Noua Agendă Urbană**<sup>3</sup>. Aceasta conține orientările necesare pentru ca orașele din toată lumea să fie mai favorabile incluziunii, mai ecologice, mai sigure și mai prospere.

Ulterior a fost adoptat **Acordul de la Paris**<sup>4</sup> privind schimbările climatice, care urmărește limitarea încălzirii globale și susținerea țărilor care au semnat acordul în demersurile de adaptare și diminuarea a efectelor schimbărilor climatice. Obiectivul principal al acordului este de a menține creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2°C față de nivelurile pre-industriale și de a depune eforturi pentru a limita creșterea temperaturii la 1,5°C peste nivelurile pre-industriale. Totodată, acordul prezintă o serie de aspecte cheie ce trebuie adresate în vederea combaterii schimbărilor climatice, acestea fiind susținute de Uniunea Europeană prin intermediul **Pactului Verde European**<sup>5</sup>, o nouă strategie a Uniunii Europene pentru asigurarea unei dezvoltări bazate pe tehnologii verzi și soluții durabile și pentru îndeplinirea obiectivului privind neutralitatea climatică până în anul 2050. Astfel, blocul european își propune să susțină cetățenii și companiile deopotrivă pentru a dezvolta și utiliza soluții ce susțin tranziția către o economie verde. Printre principalele provocări ale următorului deceniu, transpuse în seturi de măsuri de politică în cadrul Pactului Verde European, se regăsesc o serie de elemente direct relevante pentru prezentul PMUD:

- **MOBILITATEA DURABILĂ** | Reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> ca urmare a transportului trebuie să fie de cel puțin 90% pentru a contribui semnificativ la atingerea obiectivelor privind neutralitatea climatică. La sfârșitul anului 2020 Comisia Europeană a adoptat o strategie pentru susținerea mobilității inteligente și durabile, având în centru nevoile utilizatorilor și încurajarea mijloacelor alternative de transport, nepoluante, mai sigure și accesibile.
- **ELIMINAREA POLUĂRII** | Pentru a proteja cetățenii și ecosistemele europene, se va adopta planul de acțiune zero - poluare care vizează acțiuni de protejare a aerului, apei și solurilor împotriva poluării. Relevante pentru mobilitate și transport sunt măsurile orientate către

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016AR5035>

<sup>3</sup> UN-HABITAT, 2016, New Urban Agenda (<https://unhabitat.org/about-us/new-urban-agenda>)

<sup>4</sup> UN Climate Change Conference, 2015, The Paris Agreement (<https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement>)

<sup>5</sup> European Council, 2019, The European Green Deal (<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/>)

calitatea aerului, Comisia Europeană urmărind susținerea autorităților locale în procesul de obținere a unui aer mai curat.

- **ACȚIUNI CLIMATICE** | Atingerea neutralității climatice în Uniunii Europene până în anul 2050.

Tot la nivel european, Obiectivele de Dezvoltare Durabilă au fost adoptate de Comisia Europeană prin intermediul **Agendei Urbane a UE**<sup>6</sup> lansată în mai 2016, prin Pactul de la Amsterdam. Aceasta a fost concepută astfel încât orașele să fie implicate în procesul de elaborare a politicilor. Printre cele 12 teme prioritare ale Agendei Urbane a UE se numără și mobilitatea urbană, fiind urmărită dezvoltarea durabilă a acesteia, precum și aspecte cheie ce țin de conectivitate, accesibilitate, calitatea vieții, transport public și mobilitate activă.

În ceea ce privește ciclul de programare 2021-2027, pe plan european, cel mai important document strategic pentru actualul exercițiu financiar este **Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european plus, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, și de instituire a unor norme financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil și migrație, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului pentru managementul frontierelor și vize**<sup>7</sup>, din mai 2018, prin care Comisia Europeană propune o nouă abordare strategică pentru Politica de Coeziune. Astfel, aceasta va fi ghidată de următoarele cinci obiective principale:

- **Europa mai inteligentă** – prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijin pentru întreprinderile mici și mijlocii;
- **Europa mai ecologică și fără emisii de gaze cu efect de seră** – care pune în aplicare Acordul de la Paris și investește în tranziția în domeniul energiei, energiile regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice;
- **Europa mai conectată** – rețele strategice de transport și rețele digitale;
- **Europa mai socială** – care să ofere pilonul european al drepturilor sociale și să sprijine calitatea ocupării forței de muncă, educație, competențe, incluziune socială și acces egal la asistența medicală;
- **Europa mai aproape de cetățeni** – prin sprijinirea strategiilor locale de dezvoltare și a dezvoltării urbane durabile a UE.

Celor 5 obiective de politică le sunt asociate un set de obiective specifice, fiecare cu realizările și rezultatele aferente. Lista completă a acestora este prezentată în tabelul următor.

<sup>6</sup>European Commission, 2016, The Urban Agenda for the EU ([https://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/themes/urban-development/agenda\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/urban-development/agenda_en))

<sup>7</sup> European Commission, 2018, EU Cohesion policy legislative package 2021-2027

*Tabel 1. Obiective de politică*

| OBIECTIVE DE POLITICĂ                                           | OBIECTIVE SPECIFICE                                                                                      | REALIZĂRI                                                                                                                                                  | REZULTATE                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. O Europa mai inteligentă                                     | (i) Dezvoltarea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea tehnologiilor avansate                | CCO 01 – Întreprinderi care beneficiază de sprijin pentru inovare<br>CCO 02 – Cercetători care lucrează în centre de cercetare care beneficiază de sprijin | CCR 01 – IMM-uri care introduc inovații în materie de produse, procese, comercializare sau organizare                              |
|                                                                 | (ii) Valorificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor și al guvernelor | CCO 03 – Întreprinderi și instituții publice care beneficiază de sprijin pentru a dezvolta produse, servicii și aplicații digitale                         | CCR 02 – Utilizatori suplimentari de noi produse, servicii și aplicații digitale dezvoltate de întreprinderi și instituții publice |
|                                                                 | (iii) Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor                                             | CCO 04 – IMM-uri care beneficiază de sprijin pentru a crea locuri de muncă și creștere economică                                                           | CCR 03 – Locuri de muncă create în IMM-urile care beneficiază de sprijin                                                           |
|                                                                 | (iv) Dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenariat  | CCO 05 – IMM-uri care investesc în dezvoltarea competențelor                                                                                               | CCR 04 – Angajați ai IMM-urilor care beneficiază de formare în vederea dezvoltării competențelor                                   |
| 2. O Europa mai ecologică, fără emisii de gaze cu efect de seră | (i) Promovarea măsurilor de eficiență energetică                                                         | CCO 06 – Investiții în măsuri de îmbunătățire a eficienței energetice                                                                                      | CCR 05 – Beneficiari cu o clasificare energetică îmbunătățită                                                                      |
|                                                                 | (ii) Promovarea energiei din surse regenerabile                                                          | CCO 07 – Capacitate suplimentară de producție a energiei din surse regenerabile                                                                            | CCR 06 – Volum de energie din surse regenerabile suplimentară produsă                                                              |
|                                                                 | (iii) Dezvoltarea la nivel local a unor sisteme energetice,                                              | CCO 08 – Sisteme digitale de gestionare                                                                                                                    | CCR 07 – Utilizatori suplimentari conectați la rețele inteligente                                                                  |

|                           |                                                                                                                            |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                     |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                           | rețele și sisteme de stocare inteligente                                                                                   | dezvoltate pentru rețele inteligente                                                                                                 |                                                                                                                                                                     |
|                           | (iv) Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii riscurilor și a rezilienței în urma dezastrelor           | CCO 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare, de alertă și de reacție în caz de dezastre                                     | CCR 08 – Populația suplimentară care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor, incendiilor forestiere și a altor dezastre naturale legate de climă |
|                           | (v) Promovarea gestionării durabile a apelor                                                                               | CCO 10 – Capacități noi sau modernizate pentru tratarea apelor uzate                                                                 | CCO 09 – Sisteme noi sau modernizate de monitorizare, de alertă și de reacție în caz de dezastre                                                                    |
|                           | (vi) Promovarea tranziției la o economie circulară                                                                         | CCO 11 – Capacități noi sau modernizate pentru reciclarea deșeurilor                                                                 | CCR 10 – Deșeuri suplimentare reciclate                                                                                                                             |
|                           | (vii) Dezvoltarea biodiversității, a infrastructurii ecologice în mediul urban și reducerea poluării                       | CCO 12 – Suprafața infrastructurii verzi în zonele urbane                                                                            | CCR 11 – Populație care beneficiază de măsuri privind calitatea aerului                                                                                             |
| 3. O Europa mai conectată | (i) Îmbunătățirea conectivității digitale                                                                                  | CCO 13 – Gospodării și întreprinderi suplimentare care beneficiază de acoperire prin rețele în bandă largă de foarte mare capacitate | CCR 12 – Gospodării și întreprinderi suplimentare cu abonamente la servicii de bandă largă prin rețele de foarte mare capacitate                                    |
|                           | (ii) Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală | CCO 14 – Rețeaua TEN-T rutieră: Drumuri noi și modernizate                                                                           | CCR 13 – Timp câștigat datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere                                                                                               |
|                           | (iii) Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale                                                           | CCO 15 – Rețeaua TEN-T feroviară: Căi ferate noi și modernizate                                                                      | CCR 14 – Numărul anual de pasageri deserviți de                                                                                                                     |

|                         |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                        |                                                                                                                                                      |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                         | durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere               |                                                                                                                        | transporturi feroviare îmbunătățite                                                                                                                  |
|                         | (iv) Promovarea mobilității urbane multimodale durabile                                                                                                                    | CCO 16 – Extinderea și modernizarea liniilor de tramvai și de metrou                                                   | CCR 15 – Numărul anual de utilizatorii deserviți de linii de tramvai și de metrou noi și modernizate                                                 |
| 4. O Europa mai socială | (i) Sporirea eficienței piețelor forței de muncă și facilitarea accesului la locuri de muncă de calitate prin dezvoltarea inovării și a infrastructurii sociale            | CCO 17 – Numărul anual de șomeri care beneficiază de servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă                | CCR 16 – Persoane aflate în căutarea unui loc de muncă care utilizează anual servicii îmbunătățite de ocupare a forței de muncă                      |
|                         | (ii) Îmbunătățirea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățarea pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii  | CCO 18 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului | CCR 17 – Numărul anual de utilizatorii care beneficiază de infrastructuri noi sau modernizate de îngrijire a copiilor și din domeniul învățământului |
|                         | (iii) Îmbunătățirea integrării socio-economice a comunităților marginalizate, a migrațiilor și a grupurilor dezavantajate prin măsuri integrate care să includă asigurarea | CCO 19 – Capacități suplimentare ale infrastructurilor de primire înființate sau modernizate                           | CCR 18 – Numărul anual de utilizatori care beneficiază de infrastructuri de primire noi și îmbunătățite și de locuințe                               |

|                                     |                                                                                                                                                          |                                                                                        |                                                                  |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
|                                     | de locuințe și servicii sociale                                                                                                                          |                                                                                        |                                                                  |
|                                     | (iv) Asigurarea egalității de acces la asistență medicală prin dezvoltarea infrastructurii, inclusiv la asistență primară                                | CCO 20 – Capacități noi sau modernizate pentru infrastructurile din domeniul sănătății | CCR 19 – Populație cu acces la servicii de sănătate îmbunătățite |
| 5. O Europa mai aproape de cetățeni | (i) Promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului, a dezvoltării patrimoniului cultural și a securității în zonele urbane | CCO 21 – Populație care beneficiază de strategii de dezvoltare urbană integrată        |                                                                  |

*Sursa: Comisia Europeană*

Din punct de vedere financiar, perioada post - 2020 marchează o creștere substanțială a resurselor alocate pentru domeniile cercetare-inovare și tehnologii digitale (+160%), dar și pentru domeniul dedicat atenuării schimbărilor climatice și mediu înconjurător. Ambele domenii fiind într-o strânsă legătură cu subiectul transportului și a mobilității urbane durabile.

La nivel național, propunerea Comisiei Europene pentru bugetul 2021-2027 alocă 27 miliarde de euro prin Politica de Coeziune pentru România, ceea ce înseamnă cu 8% în plus față de perioada de programare 2014-2020. Creșterea va fi de aproximativ 65% pentru primele 2 obiective de politică, cu o creștere de 35% alocată *Obiectivului Prioritar 1 – O Europa mai inteligentă* și 30% în plus pentru realizarea intervențiilor aferente *Obiectivului Prioritar 2 – O Europa mai ecologică și fără emisii de gaze cu efect de seră*.

Politica de coeziune continuă investițiile în toate regiunile, în funcție de gradul lor de dezvoltare: puțin dezvoltate, în tranziție, dezvoltate. Metoda de alocare a fondurilor se bazează încă, în mare măsură, pe PIB-ul pe cap de locuitor. Se introduc noi criterii – șomajul în rândul tinerilor, nivel scăzut de educație, schimbări climatice și primirea și integrarea migraților, pentru a reflecta mai bine realitatea. Regiunile ultra-periferice vor beneficia în continuare de sprijin special de la UE. Politica de coeziune continuă să sprijine strategiile de dezvoltare inițiate și coordonate la nivel local. Crește și dimensiunea urbană a politicii de coeziune, prin alocarea a 8% din FEDR dezvoltării urbane durabile și printr-un nou program de colaborare în rețea și de consolidare a capacităților dedicat autorităților urbane.

Implementarea politicii de coeziune 2021-2027 la nivel național se va realiza prin intermediul a 9 programe operaționale, respectiv<sup>8</sup>:

- Programul Dezvoltare Durabilă (PDD);
- Programul Transport (PT);
- Programul Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare (PCIDIF);
- Programul Sănătate (PS);
- Programul Educație și Ocupare (PEO);
- Programul Incluziune și Demnitate Socială (PIDS);
- Programele Regionale (PR);
- Programul Asistență Tehnică (PAT);
- Programul Tranziție Justă (PTJ).

**Programul Regional Sud-Muntenia**<sup>9</sup> reprezintă principalul document de orientare a investițiilor din regiune în perioada 2021-2027, având o alocare financiară totală de 1.576.796.471 euro. Bugetul disponibil a fost alocat priorităților stabilite, respectiv:

- O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice – 423.938.789 euro,
- O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – 365.497.648 euro,
- O regiune cu mobilitate urbană durabilă – 215.992.942 euro,
- O regiune mai accesibilă – 225.147.059 euro,
- O regiune educată – 76.063.527 euro,
- O regiune atractivă – 203.584.706 euro,
- Asistență tehnică – 66.571.800 euro.

Așadar, se observă faptul că două dintre priorități sunt direct dedicate mobilității urbane și transportului, și anume: **O regiune cu mobilitate urbană durabilă (P3)** și **O regiune accesibilă (P4)**.

Prioritatea 3 prevede acțiuni indicative precum:

- Înființarea, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public,
- Înființarea, modernizarea, extinderea și dotarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate,
- Achiziționarea de autobuze/microbuze pentru transport școlar,
- Dezvoltarea unor culoare de mobilitate urbană,
- Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Potențialii aplicanți în **cadrul Obiectivului specific - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon** pot fi orașele, municipiile sau municipiile reședință de județ<sup>10</sup>.

Prioritatea 4 prevede acțiuni indicative precum:

<sup>8</sup> Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, Perioada 2021-2027 (<https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/>)

<sup>9</sup> ADR Sud-Muntenia, <https://2021-2027.adrmuntenia.ro/autoritatea-de-management/static/4#:~:text=Programul%20Regional%20Sud%20Muntenia%202021%2D2027%20beneficiat%20de%20o%20alocare,%20C3%AEntreprinderi%20dinamice%20E2%80%93%20423.938.789%20euro>

<sup>10</sup> Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027, Obiectivului specific – Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere <https://2021-2027.adrmuntenia.ro/obiectivul-rso28/static/23>

- Investiții (reabilitare, modernizare, extindere) în rețeaua de drumuri județene care asigură conectivitatea directă sau indirectă cu rețeaua TEN-T de bază și extinsă,
- Investiții (reabilitare, modernizare, extindere) pentru decongestionarea și fluidizarea traficului prin intervenții în infrastructura rutieră de drumuri județene care asigură conectivitatea directă sau indirectă cu rețeaua TEN-T de bază și extinsă.

Potențialii aplicanți în cadrul **Obiectivului specific – Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere** sunt județele, sau parteneriatele între județ, comune, orașe sau municipii<sup>11</sup>.

Pe lângă cele două, prioritatea **O regiune cu orașe prietenoase cu mediul** sprijină crearea de coridoare verzi - albastre pentru pietoni și bicicliști<sup>12</sup>.

Din decembrie 2020, statele membre ale Uniunii Europene au la dispoziție un nou document strategic care ghidează modul în care mobilitatea trebuie să fie dezvoltată la nivel european, acesta luând în considerare contextul pandemiei de Covid-19 și noile necesități în materie de mobilitate, conturate odată cu apariția acesteia. Comisia Europeană a lansat **Strategia de Mobilitate Durabilă și Inteligentă**<sup>13</sup>, împreună cu un Plan de Acțiune compus din 82 de inițiative care să ghideze planificarea pentru mobilitate în următorii patru ani. Strategia se bazează pe 3 obiective cheie, respectiv **sustenabilitate, inteligență și reziliență**, urmărind prevederile Pactului Verde European de a reduce cu 90% emisiile cu efect de seră rezultate din transport, până în anul 2050. Pentru transformarea sistemului de transport și mobilitate în unul sustenabil, strategia propune următorii 3 piloni pentru conturarea acțiunilor viitoare:

- Toate mijloacele de transport să fie mai sustenabile;
- Alternativele sustenabile să fie disponibile la scară largă într-un sistem de transport multimodal;
- Crearea stimulentei potrivite, care să conducă la tranziția urmărită.

În ceea ce privește mobilitatea inteligentă, strategia propune atingerea unei conectivități neîntrerupte, sigure și eficiente. Astfel, se urmărește introducerea mobilității intermodale conectate și automatizate, concentrarea pe inovație și utilizarea datelor și inteligenței artificiale pentru mobilitate. Din punct de vedere al mobilității reziliente, este vizată crearea unei zone unice europene de transport care să permită sistemelor actuale să își revină în urma impactului pandemiei într-un mod sustenabil și inteligent, precum și să se poată adapta viitoarelor situații de criză. Acest lucru va fi posibil prin asigurarea unei mobilități echitabile și egale pentru toți, prin încurajarea economiei locale, dar și prin sporirea siguranței și securității sistemului de transport.

Principalele ținte ale strategiei sunt următoarele:

<sup>11</sup>Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027, Obiectivul specific RSO3.2 - „Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere” <https://2021-2027.adrmuntenia.ro/obiectivul-specific-rso32/static/24>

<sup>12</sup> Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027, <https://2021-2027.adrmuntenia.ro/program/article/60>

<sup>13</sup> European Commission, 2020, Sustainable and Smart Mobility Strategy ([https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en))

- Până în 2030:
  - / Cel puțin 30 mil. de mașini cu zero emisii vor fi în operare pe drumurile europene;
  - / 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;
  - / Traficul feroviar cu viteză sporită se va dubla de-a lungul Europei;
  - / Transportul colectiv planificat pentru călătorii sub 500 km trebuie să aibă emisii neutre de carbon;
  - / Mobilitatea automatizată se va desfășura pe scară largă;
  - / Navele maritime cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2035:
  - / Aeronavele de mari dimensiuni cu zero emisii vor fi pregătite pentru piață.
- Până în 2050:
  - / Aproape toate mașinile, camioanele, autobuzele și vehiculele grele vor fi cu zero emisii;
  - / Traficul feroviar de marfă se va dubla;
  - / Rețeaua TEN-T (Trans-European Transport Network) intermodală, complet operațională pentru transport sustenabil și inteligent, cu o conectivitate de mare viteză.

Astfel, cele trei obiective ale strategiei lucrează și se susțin reciproc în vederea conturării unei mobilități verzi, conectate și accesibile, utilizând totodată criza creată de pandemia de Covid-19 ca un mijloc de accelerare a proceselor de modernizare și decarbonizare a întregului sistem de transport și mobilitate, până în anul 2050.

În decembrie 2021, Comisia Europeană a lansat și un nou **Cadru pentru Mobilitate Urbană**<sup>14</sup>, corelat direct cu Planul de Acțiune al Strategiei de Mobilitate Durabilă și Inteligentă. Cadrul pentru Mobilitate Urbană face parte din Pachetul Mobilitate Eficientă și Verde care, pe lângă noul cadru conține și o actualizare a Regulamentului privind Rețeaua de Transport Trans - Europeană (TEN-T), o revizuire a Directivei privind Sistemele de Transport Inteligent, precum și un plan de acțiune pentru creșterea transportului feroviar pe distanțe lungi, la nivel transfrontalier.

Comisia Europeană a adoptat, astfel, 4 propuneri, ce urmează să conducă la modernizarea sistemului de transport al Uniunii Europene, acestea fiind orientate către **O rețea TEN-T inteligentă și sustenabilă, Creșterea traficului feroviar pe distanțe lungi și transfrontalier, Servicii inteligente de transport pentru șoferi și Mobilitate urbană mai curată, verde, mai ușoară.**

De asemenea, Noul Cadru pentru Mobilitate Urbană oferă orașelor europene îndrumare și o serie de instrumente pentru mobilitate durabilă, care să conducă la:

- O rețea de transport public mai puternică;
- Opțiuni mai ușoare și mai atractive pentru mobilitatea activă, precum mersul pe jos și mersul cu bicicleta;
- Logistică urbană și livrări pe ultimul kilometru ("last-mile") eficiente, cu 0 emisii;
- Un management mai bun al fluxurilor de mobilitate, prin hub-uri multimodale și soluții digitale;

<sup>14</sup> European Commission, 2021, The New European Urban Mobility Framework  
([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs\\_21\\_6781](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_21_6781))

- Stații moderne care conectează transportul feroviar cu transportul public și care oferă servicii de mobilitate partajate;
- Facilități de tip „park & ride” mai mari și mai bune, echipate cu stații de încărcare pentru vehicule cu 0 emisii;
- Mai multe terminale multimodale și centre de consolidare a mărfii;
- Servicii de transport la cerere pentru pasageri mai sustenabile și care funcționează bine, precum taxiuri sau PHVs<sup>15</sup> - vehicule private de închiriat.

În contextul actualului cadru strategic multianual de programare 2021-2027, dar și în contextul noilor tendințe de dezvoltare a mobilității urbane, orașul Mizil necesită un proces integrat de planificare, realizat prin metode transparente și participative împreună cu actorii urbani locali, bazat pe probleme și provocări reale. Astfel, trebuie avută în vedere reducerea emisiilor de carbon ca unul dintre principalele obiective ale dezvoltării, fiind necesare abordări care să încurajeze mijloacele de transport prietenoase cu mediul și, în special, mobilitatea activă (mers pe jos, bicicletă). Totodată, este necesară monitorizarea și gestionarea efectelor provocate de schimbările climatice, astfel încât să se reducă impactul acestora asupra dezvoltării regiunii. Nu în ultimul rând, serviciile de mobilitate urbană trebuie să fie echitabile și accesibile pentru toți cetățenii, urmărindu-se asigurarea unei mobilități sigure și eficiente inclusive pentru grupurile de utilizatori.

### 1.1.2. Schimbul de paradigmă și planul de mobilitate urbană durabilă

La nivel european, planificarea modului de deplasare a populației în teritoriu a cunoscut o schimbare de paradigmă, urmărind trecerea de la planificarea tradițională a transportului la planificarea mobilității urbane durabile și, ulterior, către conceptul de mobilitate ca un serviciu, cel din urmă implicând aspecte tehnologice menite să îmbunătățească procesul de planificare al mobilității. În acest context, noua paradigmă promovează o abordare centrată pe oameni și pe nevoile lor specifice, având drept obiective principale: **accesibilitatea**, **eficiența** în utilizarea resurselor, **echitatea socială** și **calitatea mediului**. Noua abordare se concentrează pe intermodalitate și mijloace nepoluante de deplasare, precum și pe prioritizarea măsurilor de gestiune / monitorizare în fața celor de infrastructură. Planificarea se face pe termen mediu utilizând baze de date integrate ca instrument. Datele și monitorizarea continuă stau la baza noii paradigme, fiind vizate măsuri bazate pe date actuale, în timp real. În acest sens, echipele de planificare sunt interdisciplinare, ele fiind completate și de experți din domeniile IT, drept etc. Planificarea și generarea datelor se face în mod ghidat, de către experți, cu ajutorul administrației publice și a comunității vizate, fiind urmărită o abordare participativă și transparentă.

La nivel european, trecerea de la o abordare la alta în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă a fost demarată în anul 2006, o dată cu publicarea **Strategiei Tematice asupra Mediului Urban**<sup>16</sup> de către Comisia Europeană, aceasta fiind urmată de alte politici europene adoptate de către Comisie. Aceasta a prins contur, ulterior, în anul 2009, odată cu publicarea **Planului de Acțiune**

<sup>15</sup> Orig. private hire vehicles

<sup>16</sup>European Commission, 2006, Thematic strategy on the urban environment (<https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/thematic-strategy-on-the-urban-environment.html>)

**pentru Mobilitate Urbană**<sup>17</sup> de către Comisia Europeană, plan ce propunea accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașe și zone metropolitane. Acest demers a fost susținut puternic de **Cartea Albă a Transporturilor**<sup>18</sup> - "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011)0144 final), emisă de Comisia Europeană în martie 2011. Prin intermediul acestui document, mobilitatea urbană durabilă a devenit relevantă la nivel european, acesta propunând spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE.

În anul 2013, Comisia Europeană a pus la dispoziție **Pachetul Mobilității Urbane**<sup>19</sup> (Urban Mobility Package) conținând măsuri - suport în domeniul mobilității urbane prin împărtășirea experiențelor și a bunelor practici, încurajând cooperarea, oferirea de suport financiar, orientarea cercetării și a inovării în domeniile necesare conturării soluțiilor de mobilitate urbană pentru provocările existente, dar și prin implicarea statelor membre UE.

Relevante în procesul de susținere a planificării mobilității urbane au fost și **Agenda Urbană pentru UE** prezentată anterior, precum și documentul **Europe on the Move**<sup>20</sup> lansat în 2017, ce vizează un set de inițiative pentru obținerea la nivel european a unor sisteme de mobilitate conectate, prietenoase cu mediul și competitive.

Tot în anul 2013 a fost elaborat și primul document metodologic ce viza mobilitatea urbană, elaborat de ELTIS, sub forma unui ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană durabilă. La nivelul anului 2019, acesta a fost actualizat bazându-se pe experiența acumulată din realizarea planurilor de mobilitate durabilă din ultimii 7 ani și pe expertiza specialiștilor consultați în cadrul evenimentelor de implicare a părților interesate în procesul de elaborare a ghidului. Noul ghid de dezvoltare și implementare a unui plan de mobilitate urbană durabilă se bazează pe un set actualizat de 8 principii generale, respectiv:

1. Planificare pentru mobilitate urbană durabilă la nivelul zonei urbane funcționale;
2. Cooperare între diferitele niveluri instituționale;
3. Implicarea cetățenilor și a părților interesate (stakeholderi);
4. Evaluarea performanței actuale și viitoare;
5. Definirea unei viziuni pe termen lung și a unui plan clar de implementare;
6. Dezvoltarea tuturor mijloacelor de transport într-o manieră integrată;
7. Organizarea aranjamentelor necesare pentru monitorizare și evaluare;
8. Asigurarea calității.

O altă adădire importantă a noului ghid este recunoașterea nevoii de adaptare a procesului de planificare la contextul local, fără a pierde din vedere cele opt principii generale menționate

<sup>17</sup> European Commission, 2009, Action Plan on Urban Mobility (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:EN:PDF>)

<sup>18</sup> European Commission, 2011, White paper on transport - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system ([https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011\\_en](https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011_en))

<sup>19</sup> European Commission, 2013, Urban Mobility Package ([https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package_en))

<sup>20</sup> [Europe on the Move](#)

anterior. În același timp, se promovează abordarea mobilității bazată pe specificul local al orașului sau al zonei urbane funcționale, ceea ce este deosebit de important pentru orașele cu caracter distinct (cum ar fi orașele port sau cele turistice). În comparație cu versiunea anterioară a ghidului, ediția a doua prezintă o nouă abordare, bazată tot pe 4 faze de elaborare, dar având o structură diferită. Astfel, noul ciclu de planificare prezintă un pas în plus, regăsit în faza a doua, ce vizează elaborarea și evaluarea scenariilor de mobilitate, care să ilustreze modul în care poate arăta orașul / zona urbană funcțională în viitor, plecând de la problemele și oportunitățile identificate, fiind astfel un instrument ce ajută la conturarea unei viziuni și a unor obiective cât mai realiste. Totodată, ordinea de realizare a pașilor este schimbată, noul parcurs putând fi identificat în Figura 4. Pașii de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Noul ghid se orientează și către noile provocări identificate la nivel global, luând în considerare posibile noi soluții și abordări pentru mobilitatea urbană, precum și dezvoltarea tehnologică rapidă din ultima perioadă. Astfel, se promovează măsuri de dezvoltare precum: utilizarea modurilor de transport electrice, automatizarea sistemelor de transport sau colectarea și utilizarea datelor pentru gestionarea și planificarea eficientă a intervențiilor în oraș. Totodată, sunt vizate și schemele de partajare a transportului precum cele de car-sharing și bike-sharing, dar și promovarea mobilității active, respectiv deplasările pietonale, deplasările cu bicicleta și micromobilitatea. Pe lângă acestea, noi concepte pentru transportul de pasageri și de mărfuri, concentrate pe utilizarea unor platforme integrate de oferire a serviciilor de mobilitate (de exemplu Mobility as a Service – Mobilitate ca un Serviciu), orientarea către schimbarea gândirii și a tiparelor de mobilitate, în special în rândul tinerilor, și utilizarea și gestionarea eficientă a spațiului prin diverse instrumente (regulamente de acces, utilizarea dronelor, co-crearea spațiilor publice etc.) sunt considerate esențiale pentru dezvoltarea sustenabilă a mobilității urbane.

Figura 3. Pașii de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă



Sursa: Orientări pentru dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă, ediția a doua, 2019

Ghidul este relevant pentru dezvoltarea orașelor întrucât reprezintă un cadru metodologic, bazat pe experiența acumulată din implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă în diferite contexte la nivel european. Această versiune actualizată a ghidului asigură pentru orașul Mizil un cadru actual pe care să poată fi dezvoltate noile planuri de mobilitate. Poate cele mai relevante completări sunt cele care țin de micromobilitate, mobilitatea ca un serviciu, dar și posibilitatea de a adapta mai bine setul de măsuri și proiecte la nevoile locale (dimensiunea / complexitatea orașului sau specificul economic).

La nivel național, reorientarea orașelor românești către conceptul de mobilitate urbană (planificare pentru oameni) renunțând la modul tradițional de planificare pentru trafic s-a realizat începând cu anul 2014 odată cu apariția ghidului ELTIS pentru planurile de mobilitate urbană durabilă<sup>21</sup>. În cazul României, metodologia generală propusă sub egida CE a fost detaliată printr-un ghid orientativ dedicat orașelor și municipiilor.

<sup>21</sup> Ghidul publicat pentru prima dată în 2014 a fost revizuit și republicat în 2019. Pe baza acestor aspecte este posibil ca ghidurile dezvoltate la nivel național să fie adaptate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) este integrat și în cadrul legal național, prin **Ordinul 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism**.

Astfel, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) devine un instrument obligatoriu pentru autoritățile publice locale, care trebuie să-l implementeze pentru a coordona dezvoltarea infrastructurii de transport și a promova soluții de mobilitate sustenabilă în conformitate cu obiectivele de dezvoltare urbană și nevoile comunității.

## **Secțiunea a 4-a Planul de mobilitate urbană**

### **Articolul 15**

(1) Conform prevederilor din Lege, Planul de mobilitate urbană, denumit în continuare P.M.U., 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.

(2) 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.

(3) 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.

(4) 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.

(5) P.M.U. este corelat în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială aferente P.U.G. ale unităților administrativ-teritoriale din zona de studiu, de către echipe de lucru pluridisciplinare ce vor cuprinde specialiști în domeniul urbanismului atestați conform art. 38 din Lege, precum și specialiști în domeniul mobilității, traficului și în domenii conexe dezvoltării urbane<sup>22</sup>.

Începând din anul 2023, **Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă**<sup>23</sup> furnizează cadrul legal necesar pentru crearea unui sistem de transport urban sustenabil și eficient, centrat pe nevoile comunității și pe reducerea impactului asupra mediului. Conform acestui document, este obligatoriu ca toate municipiile din România să beneficieze de Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) până la data de 1 ianuarie 2026. De asemenea, începând cu 1 noiembrie 2026, deținerea unui PMUD constituie o condiție prealabilă pentru investițiile aferente mobilității urbane finanțate din fonduri de stat sau din fonduri europene.

<sup>22</sup> Extras din Ordinul 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism

<sup>23</sup> Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă

Totodată, planurile de mobilitate urbană la nivel național sunt elaborate și pe baza **Ghidului Jaspers pentru Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă**<sup>24</sup> elaborat în februarie 2015. Acesta prezintă principalii pași de urmat în pregătirea unui PMUD. În Ghidul Jaspers se enumeră componentele cheie ce trebuie tratate într-un PMUD și se recomandă, pe lângă elementele ce țin strict de mobilitatea urbană, tratarea aspectelor legate de problemele administrative, evaluarea riscurilor naturale și de mediu. De asemenea, Ghidul Jaspers conține un document de ghidaj cu privire la modul de achiziție publică al Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Planul de mobilitate urbană a reprezentat principalul instrument folosit de orașele României pentru tranziția la planificarea mobilității, prioritizând mijloacele de transport cu emisii reduse sau zero (transportul public, mersul cu bicicleta, mersul pe jos). Operaționalizarea planurilor de mobilitate urbană a fost puternic susținută prin alocarea de resurse financiare, fonduri nerambursabile, care puteau fi accesate prin axe dedicate din Programul Operațional Regional (POR) – axa 4.1 (municipii reședință de județ), axa 3.2 (orașe și municipii non - reședință de județ) și parțial axa 13 (orașe și municipii non - reședință de județ).

În ceea ce privește perioada curentă de finanțare (2021-2027), Programul Regional Sud - Muntenia alocă resurse în valoare de 441.140.001 euro pentru cele două priorități cu impact direct asupra mobilității. Se remarcă astfel, faptul că prioritățile de finanțare în domeniul mobilității iau în considerare noile tendințe identificate la nivel european și global, fiind incluse aspecte ce țin de protejarea mediului și utilizarea tehnologiei.

În acest context, pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Mizil se va pleca de la noua paradigmă de mobilitate identificată, urmărindu-se atingerea pașilor prezentați în ghidurile ELTIS și JASPERS, precum și a prevederilor legale exemplificate în cadrul Ordinului 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism (cu modificările și completările ulterioare), precum și pe cele ale Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă.

<sup>24</sup>JASPERS Appraisal Guidance (Transport), 2015 ([https://www.inforegio.ro/images/documente/documente-suport/Preparation\\_of\\_Urban\\_Mobility\\_Plans\\_in\\_Romania.pdf](https://www.inforegio.ro/images/documente/documente-suport/Preparation_of_Urban_Mobility_Plans_in_Romania.pdf))

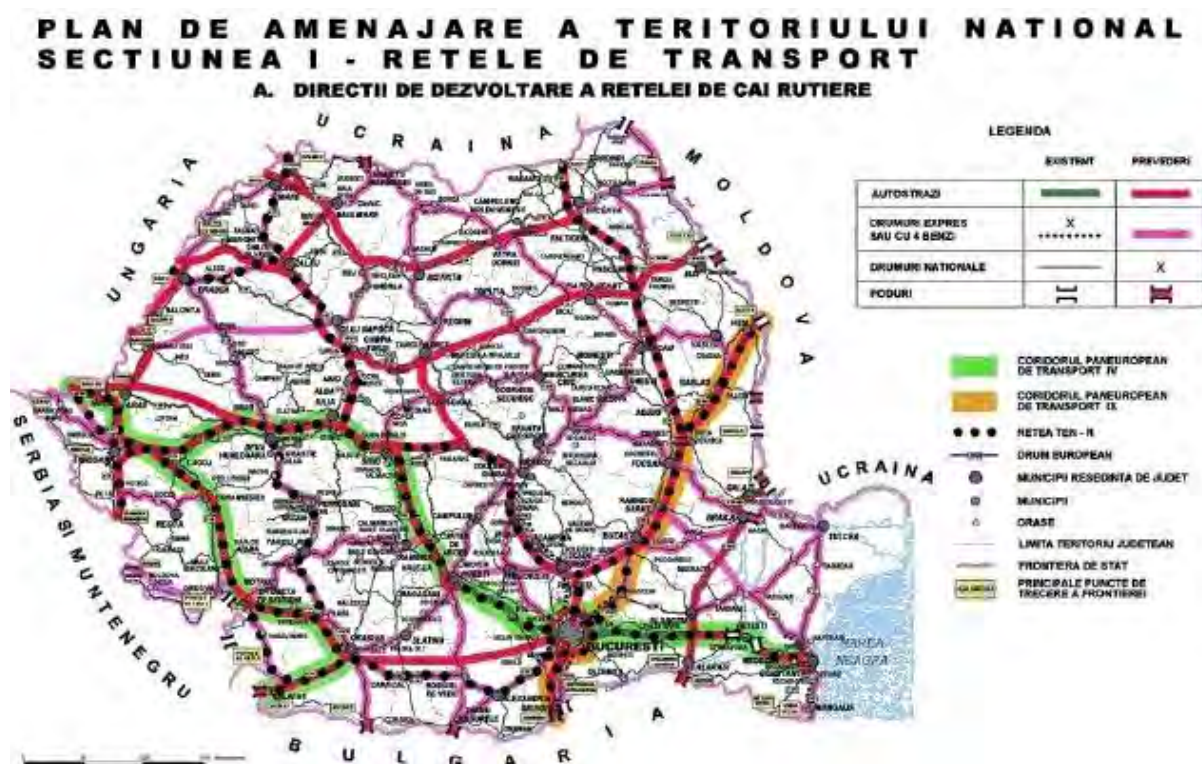
## 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

### 1.2.1. Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)

La nivel național, unul dintre documentele de planificare spațială relevante în contextul elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Mizil este Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), care a intrat în vigoare în anul 2006. Secțiunea I – Rețele de transport a PATN<sup>25</sup> propune următoarele intervenții privind infrastructura aferentă orașului Mizil:

- Rețeaua de căi rutiere:
  - / Autostrada Ploiești – Buzău pe ruta: Dumbrava – Mizil – Pietroasele – Buzău
  - / Drum expres sau cu 4 benzi Ploiești – Buzău – Râmnicu Sărat
- Rețeaua de căi ferate:
  - / Reabilitarea liniei de cale ferată convențională, cu viteză până la 160 km/h - Cristești Jijia – Iași – Pașcani – Bacău – Adjud – Mărășești – Focșani – Buzău – Ploiești – București – Giurgiu.

Figura 4. Direcții de dezvoltare impuse prin Planul de Amenajare a Teritoriului Național



<sup>25</sup> Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport

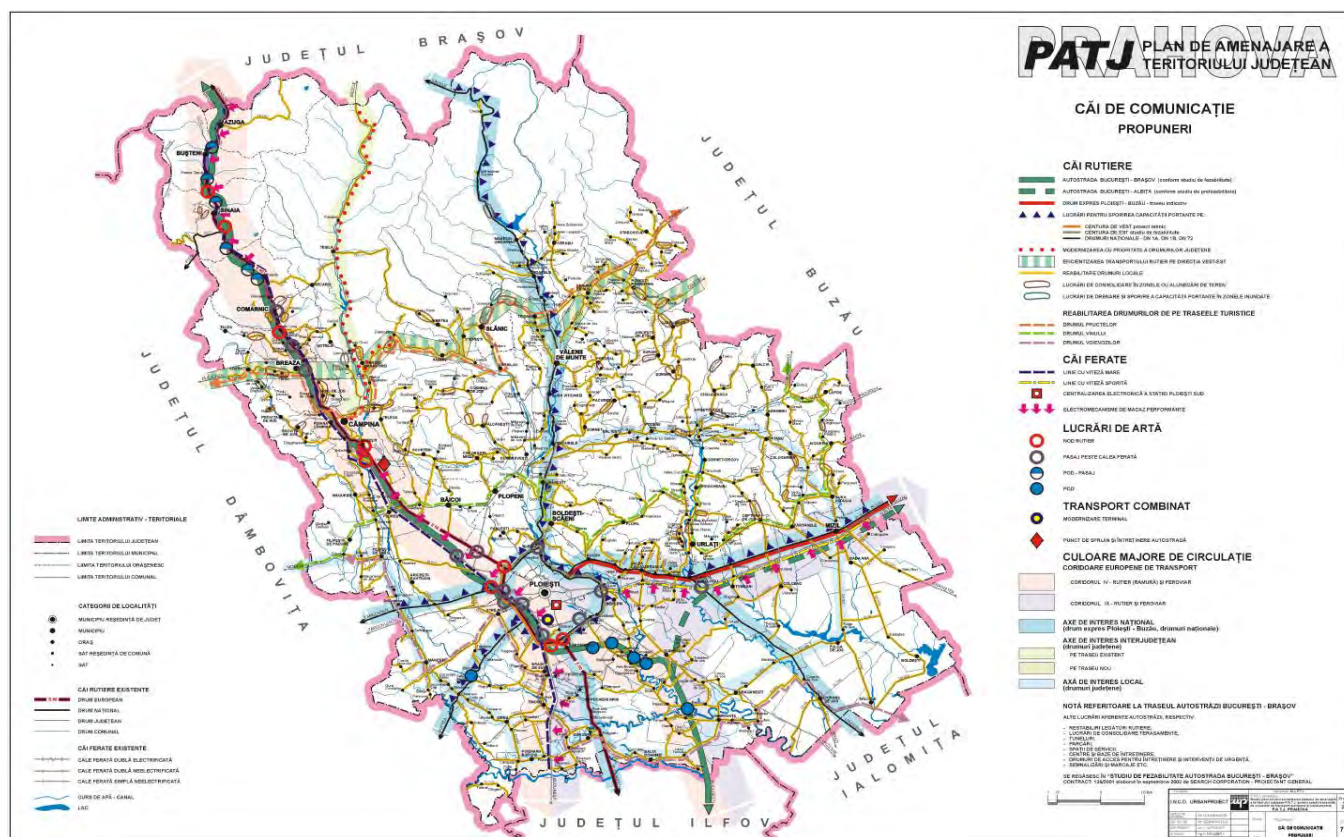


Sursă: Planul de Amenajare a Teritoriului Național

### 1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (PATJ) Prahova

La nivel județean, relevant pentru contextul strategic actual este Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Prahova, avizat în anul 2004. Strategia de amenajare și dezvoltare a teritoriului județean Prahova propune valorificarea durabilă și protejarea resurselor naturale, dezvoltarea armonioasă și echilibrată a tuturor zonelor și localităților, realizarea unei infrastructuri tehnice moderne care să permită integrarea teritoriului studiat în structurile regionale, naționale și europene, conservarea și protecția calității mediului.

Figura 5. PATJ Prahova – Planșa de căi de comunicații



Sursa: PATJ Prahova

Măsurile care au stat la baza strategiei de amenajare și dezvoltare a teritoriului județean Prahova și care au un impact major asupra orașului Mizil din punct de vedere al căilor de comunicații sunt următoarele:

- Rețeaua de căi rutiere privind reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere pentru realizarea condițiilor de integrare în sistemul de transport Pan – European:  
 Realizarea unei rețele de transport de mare capacitate și viteză:  
 / Autostrada București – Albița, cu racord de la Dumbrava (TEN-T Core)
  - Drumul expres Ploiești – Buzău  
 Îmbunătățirea condițiilor de transport prin sporirea capacității portante pe:  
 / DN 1B traseul Ploiești – Buzău
  - Reabilitarea rețelei locale de transport rutier:  
 Amenajarea și reclasarea unor trasee pentru realizarea unor legături pe direcția Vest-Est:  
 / În zona de câmpie: limita jud. Dâmbovița – Stoenеști – Ploiești – Bucov – Valea Călugărească – Albești Paleologu – Mizil – limita Jud. Buzău
- Lucrările de îmbunătățire a condițiilor de trafic pe rețeaua de drumuri județene și comunale:  
 / Modernizare: DJ 100H

- / Ranforsări: DJ 102K, DJ 102H
- / Îmbrăcăminte bituminoasă ușoară: DJ 100H, DJ 149
- Rețeaua de căi ferate privind dezvoltarea și modernizarea rețelei de căi ferate pentru realizarea condițiilor de integrare în sistemul de transport Pan - European:

**Reabilitarea tronsoanelor feroviare pentru un transport de mare capacitate și viteză:**

- / Linie cu viteză sporită: Tronson Ploiești – Buzău – Suceava – Vicșani din care tronsonul Ploiești – Focșani (139,5 km)
- Lucrări de modernizare a traficului feroviar:
  - / Electromecanisme de macaz performante: Tronsonul Ploiești – Focșani (139,5 km)

### 1.2.3. Planul Urbanistic General (PUG) Mizil

La nivel local, Planul Urbanistic General (PUG) al orașului Mizil reprezintă unul dintre documentele cele mai importante de planificare spațială, care reglementează modul de utilizare a terenurilor și dezvoltarea teritorială pe termen mediu și lung. Acesta propune o serie de intervenții pe domenii sectoriale. În domeniul mobilității și transportului în orașul Mizil sunt prevăzute următoarele direcții majore și priorități:

- Sistematizarea intersecțiilor cu disfuncționalități
- Modernizarea parcarilor existente și crearea de noi parcaje publice
- Realizarea unui sistem de transport public urban dotat cu autobuze electrice
- Construirea unui drum ocolitor pentru eliminarea traficului greu din interiorul orașului
- Amenajarea de piste de biciclete pentru creșterea mobilității și încurajarea mijloacelor de transport nepoluante

Mobilitatea și transportul din orașul Mizil sunt detaliate în PUG Mizil în "Viziunea de dezvoltare" a întregii comunități, prin direcția de dezvoltare nr. 2 din PUG Mizil: *Creșterea calității vieții*. Pentru implementarea acestei direcții de dezvoltare au fost identificate o serie de obiective strategice, care grupează la rândul lor acțiuni concrete ce vor contribui în mod direct la atingerea viziunii de dezvoltare a orașului.

Obiectivele strategice ale acestei direcții care vizează dezvoltarea infrastructurii de transport sunt:

- **OS. 2 Dezvoltarea infrastructurii de transport.** Obiectivul are în prim plan reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, reabilitarea și modernizarea drumurilor și trotuarelor, creșterea gradului de acces la spațiile de interes mare (școli, spital, piețe, spații comerciale, etc.).
- **OS. 3 Regenerare urbană și protecție a mediului.** Măsurile de revitalizare a orașului sunt necesare pentru un plus de valoare adus aspectului urban. Printre proiectele de amploare ale obiectivului se numără reamenajarea spațiilor publice, a spațiilor verzi, a mobilierului urban precum și modernizarea iluminatului public. Măsurile privind siguranța cetățenilor și bunurilor comunității sunt aspecte importante, subliniate și de opiniile cetățenilor privind așteptările de la autoritățile locale. Salubritatea orașului, modul de colectare și gestionare a deșeurilor este

o problemă intens reclamată care presupune luarea unor măsuri rapide. În cadrul obiectivului sunt vizate inclusiv proiecte integrate de dezvoltare cum ar fi cele aferente Zonei 1 (zona centrală pe axul Poliție - Aleea Teilor) și Zonei 2 - zona Stadion (Parc stadion, sala de sport, Școala generală Sf. Maria, stadion) ce vor include lucrări de amenajare, modernizarea și reabilitarea: blocuri, zona pietonală, piață, locuri parcare, zona agrement - parcuri, scuaruri, locuri de joacă pentru copii, valorificare clădire.

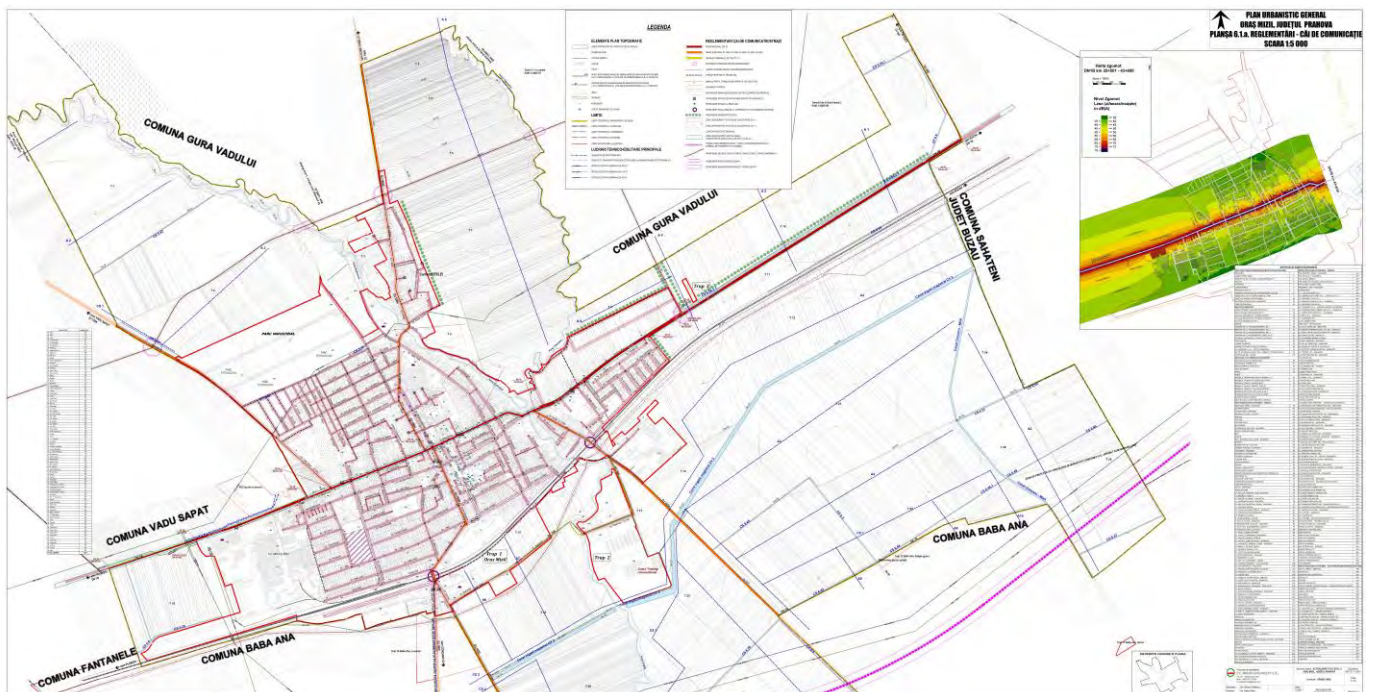
*Tabel 2. Proiecte PUG cu relevanță pentru PMUD Mizil*

| DIRECȚIE DE DEZVOLTARE        | OBIECTIV STRATEGIC                        | PROIECT                                                                                                                                                       | SURSA DE FINANȚARE                                                          | BUGET ESTIMATIV (EURO) |
|-------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 1. Creșterea calității vieții | Dezvoltarea infrastructurii de transport  | Proiecte de îmbunătățire a infrastructurii rutiere                                                                                                            | Buget local, PNRR-P1, PNS 2021 – 2027, PNDL, CNI, POR-AP4                   | 1.500.000              |
|                               |                                           | Crearea și modernizarea zonelor de parcare                                                                                                                    | Fondul European pentru Dezvoltare Regională, Bugetul local; POR-AP4, POT-P2 | 600.000                |
|                               |                                           | Construirea unui drum ocolitor pentru eliminarea traficului greu din interiorul orașului                                                                      | Buget local, PNRR, PNS 2021 – 2027, PNDL, CNI, POR                          | 1.000.000              |
|                               | Regenerare urbană și protecție a mediului | Proiecte de modernizare / înlocuirea mobilierului urban                                                                                                       | Buget local, POR                                                            | 300.000                |
|                               |                                           | Proiect integrat de intervenție modernizare Zona 1 – reabilitare blocuri, zona pietonală, piața, locuri parcare, zona agrement - parcuri, scuaruri, locuri de | POR Axa 6                                                                   | 1.500.000              |

|  |  |                                                                                                                                                                                                                                      |           |           |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
|  |  | joaca pentru copii,<br>valorificare clădire                                                                                                                                                                                          |           |           |
|  |  | Proiect integrat de<br>intervenție<br>modernizare Zona<br>2 – reabilitare<br>blocuri, zona<br>pietonală, piața,<br>locuri parcare, zona<br>agrement - parcuri,<br>scuaruri, locuri de<br>joacă pentru copii,<br>valorificare clădire | POR Axa 6 | 1.500.000 |
|  |  | Amenajare<br>urbanistică a<br>zonelor pietonale                                                                                                                                                                                      | PNRR P4   |           |

Sursa: PUG Mizil, prelucrarea autorilor

Figura 6. Reglementări căi de comunicație



Sursa: PUG Mizil

#### 1.2.4. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Mobilitatea urbană ocupă un loc prioritar atât la nivel european, cât și la nivel național, în special în contextul urbanizării accelerate. În prezent, aproximativ 70%<sup>26</sup> din populația Europei trăiește în zone urbane și se preconizează că această cifră va crește, conform estimărilor Comisiei Europene. În România, procentul de urbanizare este puțin peste 50%<sup>27</sup>, dar crește în ritm accelerat. Pe lângă istoricul defavorabil al infrastructurii din mediul urban, rămase încă într-o fază de sub - dezvoltare, există tot mai multe preocupări legate de:

- Situația parcului auto național din punct de vedere al numărului – indexul de motorizare este încă unul redus în comparație cu media UE<sup>28</sup>, dar în creștere accelerată cu precădere în mediul urban;
- Creșterea gradului de poluare a mediilor urbane din cauza emisiilor de noxe rezultate din traficul auto, datorate, în special, vechimii parcului auto național în comparație cu media europeană;
- Creșterea incidenței problemelor de sănătate ale populației cauzate de bolile rezultate din activități cu grad ridicat de poluare.

Toate analizele desfășurate în România au arătat că orașele nu sunt încă pregătite să răspundă acestor probleme, atât din punct de vedere al politicilor publice, cât și a surselor de finanțare pentru intervențiile necesare.

**Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR)**<sup>29</sup> este documentul strategic care vizează dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035, prezentând viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivel național, regional și interregional, precum și aspecte ce privesc dezvoltarea la nivel transfrontalier și transnațional. Conform viziunii SDTR, *„România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei”*.

SDTR prevede, ca măsuri de asigurare a conectivității în mediile de locuire, la punctul 8 al secțiunii 3.5., încurajarea transportului sustenabil și obligativitatea elaborării planurilor de mobilitate. Scopul urmărit este un teritoriu național cu mobilitate crescută care să susțină dezvoltarea, în special prin asigurarea conectivității și accesibilității, ca factori care contează în atragerea investițiilor, dar și prin identificarea și implementarea unor soluții optime pentru asigurarea unei accesibilități locale și regionale, care să contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.

În ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport, **Masterplanul General de transport (MPGT) al României**<sup>30</sup> este documentul strategic principal prin care s-au stabilit prioritățile de dezvoltare în domeniu, inclusiv proiectele care au beneficiat de finanțare din Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. Acest document include analize și intervenții

<sup>26</sup> European Committee of the Regions, 2022, Small urban areas – a foresight assessment to ensure a just transition

<sup>27</sup> Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2017, Raport privind starea teritoriului

<sup>28</sup> Valoarea redusă față de nivelul UE este dată în special de către discrepanța dintre mediul urban și cel rural. Valorile în mediu urban se apropie sau chiar depășesc media europeană (peste 350 vehicule / locuitor)

<sup>29</sup> Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (<https://www.mdlpa.ro/pages/sdtr>)

<sup>30</sup> Guvernul României, Ministerul Transporturilor, AECOM, 2016, Masterplanul General de Transport (<https://support-mpgt.ro/master-planul-general-de-transport/>)

planificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, aerian și naval), precum și soluțiile pentru asigurarea unui nivel ridicat de interoperabilitate și mobilitate crescută pentru populație și firme. În cazul orașului Mizil, MPGT prevede următoarele intervenții relevante:

- Drum Expres Găești – Ploiești – Buzău – Brăila – Obiectivul general a acestui proiect este de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România și a fluidiza traficul între Găești și Brăila (inclusiv în zona orașului Mizil), îmbunătățind astfel conectivitatea la nivel regional.
- Introducerea de servicii feroviare moderne (achiziție material rulant nou, sisteme de informare dinamică în timp real, autocare pentru transportarea călătorilor la și de la gări), conectând astfel cele mai mari centre urbane ale țării, cât și cu alte orașe europene cu potențial socio-economic ridicat. Aceste căi ferate sunt pe ruta: Ploiești – Buzău – Focșani – Bacău – Pașcani – Suceava – Vicșani (UA). Mai mult decât atât, s-a propus atragerea unui număr cât mai mare de călători în rețeaua feroviară, prin creșterea frecvenței trenurilor pe coridoare mai aglomerate.

Figura 7. Proiecte propuse pentru orașul Mizil prin Masterplanul General de Transport al României



Sursa: Ministerul Transporturilor

Prevederile Masterplanului General de Transport s-au coordonat și completat cu bugetele alocate pentru măsuri de dezvoltare a infrastructurii urbane și asigurare a mobilității în mediile urbane, susținute prin **Programele Operaționale Regionale**. Acestea susțin, în mod special, proiectele de

elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă ale orașelor din România (reglementare prin Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare) prin bugetele alocate în exercițiile de programare 2007-2013, 2014-2020 și 2021-2027. Pentru programul de finanțare actual se poate consulta secțiunea 1.1.1.

Un alt document strategic relevant pentru actualizarea PMUD este **Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2020-2030**<sup>31</sup>, publicat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la sfârșitul anului 2021. Conform acestui document, în orașul Mizil se mențin următoarele priorități:

- Dezvoltarea coridorului de conectivitate 2 – Coridorul Moldova: Giurgiu - Siret (Sectorul Ploiești – Buzău – numărul 2 pe lista de proiecte din scenariul de referință și a celor prioritizate)
- Modernizarea coridorului de conectivitate feroviară 2 – Coridorul Feroviar de Est: Giurgiu – Vicșani (segment Ploiești Triaj – Focșani – numărul 2 pe lista proiectelor de prioritate pe rețeaua primară)
- Creșterea eficienței căilor ferate din România – prin realizarea unui SF în elaborare pentru segmentul Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Pașcani – Suceava – Dărmănești – Vicșani Frontieră – Faza 1.

Se poate observa faptul că Programul Investițional este corelat cu Masterplanul General de Transporturi, preluând proiecte din cadrul acestuia.

Aprobată în anul 2020, **Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025**<sup>32</sup> se bazează pe două obiective strategice generale pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, respectiv: **Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă și Integrarea în spațiul feroviar unic european**. Pentru atingerea acestor obiective și a viziunii propuse, în cadrul strategiei sunt prezentate o suită de acțiuni și măsuri relevante care să ghideze implementarea strategiei. Totodată, strategia prevede și implementarea tuturor proiectelor prezentate în cadrul Masterplanului General de Transport al României ce vizează infrastructura feroviară. Dintre acestea, importante pentru Mizil sunt următoarele:

- Reînnoirea liniilor curente și directe pe ruta Ploiești – Bacău – Suceava – Vicșani;
- Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare pe ruta Ploiești – Bacău – Suceava – Vicșani;
- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Centrale – pe tronsonul Ploiești Triaj – Focșani;
- Modernizare stații de cale ferată aparținând de rețeaua TEN-T;

La nivel regional, obiectivele strategice de la nivel european și național sunt integrate în planurile de dezvoltare regională elaborate ca să corespundă cu exercițiile de programare bugetară a UE și cu prioritățile strategice europene. Sunt elaborate însă și documente strategice sau de acțiune

<sup>31</sup> Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, 2021, Plan Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 (<https://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/>)

<sup>32</sup> Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Compania Națională de Căi Ferate CFR SA, 2020, Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025 ([https://cfr.ro/wp-content/uploads/2018/05/files\\_strategie\\_SDezIF\\_2020\\_strategie-infra-v4.2.pdf](https://cfr.ro/wp-content/uploads/2018/05/files_strategie_SDezIF_2020_strategie-infra-v4.2.pdf))

sectoriale, în funcție de nevoile regionale identificate, care însă trebuie să se integreze în cadrul strategic european (în special prioritățile de finanțare ale Fondurilor Structurale și de Investiții) și național.

**Planul de Dezvoltare Regională al Regiunii Sud-Muntenia pentru perioada 2021 - 2027<sup>33</sup>** este unul dintre principalele documente strategice ce vizează teritoriul orașului Mizil. Viziunea propusă în cadrul acestui PDR urmărește *transformarea regiunii într-o societate echitabilă, incluzivă și prosperă*, sprijinind o economie modernă, dinamică și eficientă în utilizarea resurselor. Aliniat cu obiectivul strategic de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră, PDR promovează sustenabilitatea și competitivitatea la nivel regional.

În cadrul acestui plan, domeniul mobilității urbane este integrat prin două obiective strategice majore după cum urmează:

- **Obiectivul strategic 1:** Creșterea atractivității și accesibilității Regiunii Sud-Muntenia prin dezvoltarea mobilității și conectivității populației, bunurilor și serviciilor conexe în vederea promovării dezvoltării durabile
- **Obiectivul strategic 2:** Dezvoltarea policentrică și echilibrată a rețelei de localități urbane.

În plus, dintre cele trei obiective orizontale ale strategiei, obiectivul **dezvoltare durabilă** vizează direct domeniul mobilității urbane. Din perspectiva mobilității și transporturilor, acest obiectiv susține activitățile planului prin intervenții specifice care urmăresc îmbunătățirea eficienței combustibililor în transportul public și privat.

În ceea ce privește prioritățile strategice, **două** dintre cele șase au impact direct asupra mobilității urbane, fiind esențiale pentru realizarea unei dezvoltări durabile în acest sector.

**Prioritatea 1: Dezvoltarea durabilă a infrastructurii locale și regionale** urmărește creșterea atractivității și accesibilității regiunii Sud Muntenia prin dezvoltarea mobilității și conectivității, populației, bunurilor și serviciilor conexe.

### **Măsura 1.1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport**

#### **Acțiuni indicative:**

- Dezvoltarea, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere prin investiții care vizează stimularea mobilității naționale, regionale și locale durabile și intermodale și îmbunătățirea accesului la rețeaua TEN-T centrală și globală în vederea stimulării mobilității transfrontaliere (autostrăzi, drumuri naționale, drumuri județene, drumuri regionale noi, șosele de centură, pasaje, poduri, lărgirea drumurilor la 4 benzi, descărcări autostradă, conectivitatea la rețeaua de bază);
- Dezvoltarea sistemelor de transport durabile, sigure și ecologice prin investiții destinate siguranței rutiere (marcare, semnalizare drumuri, construirea/modernizarea de stații și alveole, în cazul în care proiectul vizează un drum județean/traseu deservit de transportul public de călători, pentru transport public pe traseul drumului județean) și pentru protecția drumurilor

<sup>33</sup> ADR Sud Muntenia, Planul de Dezvoltare Regională al Regiunii Sud Muntenia pentru perioada 2021-2027 (<https://www.adrmuntenia.ro/pdr-20212027/static/1315>)

respective față de efectele generate de condițiile meteorologice extreme (realizarea de aliniamente de arbori situate de-a lungul căilor de transport și parapete pentru protecție, apărări de maluri și consolidări de versanți, etc);

- Construirea, dezvoltarea, modernizarea și reabilitarea infrastructurii unui sistem feroviar interoperabil, modern și de înaltă calitate;
- Dezvoltarea unui sistem de transport intermodal.

**Prioritatea 2: Dezvoltare urbană durabilă** urmărește dezvoltarea policentrică și echilibrată a rețelei de localități urbane

**Măsura 2.2: Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, competitiv, ecologic și inteligent la nivelul zonei urbane funcționale**

**Acțiuni indicative:**

- Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban prin dezvoltarea, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere, inclusiv prin facilitarea legăturii cu sistemele regionale/naționale de transport, dar și cu zonele urbane funcționale (modernizare/extindere străzi urbane, sensuri giratorii, parcuri, inclusiv parcuri Park and Ride și investiții pentru depouri/autobaze aferente transportului public, etc);
- Investiții destinate transportului ecologic și nemotorizat care să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (inclusiv extindere/modernizare/reabilitare material rulant, dezvoltare culoare de mobilitate, construirea/ modernizarea/ reabilitarea pistelor/ traseelor pentru bicicliști și a infrastructurii tehnice aferente, crearea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere/întârziere/decalare a traficului auto în anumite zone, achiziționare de mijloace de transport public hibride și electrice, infrastructuri pentru combustibili alternativi);
- Investiții privind digitalizarea mobilității urbane prin adoptarea soluțiilor inteligente în domeniul transportului public, etc (aplicații pentru vizualizarea timpului de așteptare în stații, interconectivitatea diferitelor tipuri de transport, plata online abonamente și bilete, etc).

**Măsura 2.3.: Regenerarea durabilă a centrelor urbane și securitatea spațiilor publice**

**Acțiuni indicative:**

- Investiții destinate regenerării spațiilor urbane degradate și abandonate, reconversiei funcționale a terenurilor virane degradate, neutilizate sau abandonate și reincluderea acestora în circuitul social/ economic sau ca rezervă de teren pentru viitoare investiții la nivelul orașelor, în vederea creării condițiilor necesare pentru o dezvoltare urbană durabilă;
- Investiții destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor dezvoltării biodiversității, a infrastructurii verzi și albastre pentru reducerea poluării;
- Investiții destinate asigurării siguranței și securității în spațiile publice, digitalizării serviciilor publice locale (aplicații interoperabile de stare civilă, permise auto, pașapoarte, etc) și implementarea de soluții SMART City, etc.

În cadrul listei proiectelor selectate și aprobate la nivel regional, se remarcă un proiect semnificativ care vizează îmbunătățirea calității vieții și dezvoltarea urbană a orașului Mizil:

- **Domeniul mobilitate urbană:** Regenerarea spațiului urban din orașul Mizil (cu valoare estimată la 3003244.21 EUR).

În cadrul **Strategiei de Specializare Inteligentă a regiunii Sud Muntenia**<sup>34</sup>, pentru perioada 2021-2027, este prevăzută dezvoltarea competitivității economice atât la nivel intern, cât și internațional. Pentru atingerea viziunii a fost elaborat un portofoliu de proiecte în care se regăsesc și următoarele proiecte ce vizează mobilitatea:

- Mobilitate electrică și dezvoltarea socio-economică durabilă pentru crearea de localități inteligente în regiunea SM;
- Mobilitate sustenabilă la nivelul regiunii sud Muntenia;

**Planul Teritorial pentru o Tranziție Justă în județul Prahova**<sup>35</sup> sprijină zonele cele mai perturbate de tranziția către neutralitatea climatică, având totodată scopul de a preveni accentuarea disparităților regionale.

Dintre cele patru tipuri de operațiuni propuse pentru a fi sprijinite, prin Planul Teritorial pentru o Tranziție Justă în județul Prahova, dezvoltarea mobilității urbane este sprijinită direct de măsura care prevede **achiziția de vehicule nepoluante și de stații de încărcare necesare pentru servicii de transport public interurban**. Această inițiativă urmărește **conectarea zonelor defavorizate cu principalele aglomerări urbane din județ, facilitând accesul la programe de formare profesională și la oportunități de angajare**. Măsura contribuie direct la atingerea obiectivului **D. Asigurarea accesului comunităților afectate de tranziție la servicii publice esențiale**, sprijinind în mod direct dezvoltarea mobilității urbane. Implementarea acestei măsuri are potențialul de a stimula incluziunea socială, reducând astfel decalajele economice și sociale din județ.

**Planul de menținere a calității aerului în județul Prahova**<sup>36</sup> pentru perioada 2019-2023 include o serie de măsuri specifice în domeniul transportului, având ca obiectiv principal reducerea emisiilor generate de trafic și îmbunătățirea accesibilității. În ceea ce privește orașul Mizil, măsurile relevante sunt următoarele:

- Modernizarea și reabilitarea drumurilor județene identificat în Prioritatea 1 a Regiunii Sud Muntenia – traseul regional 3 – tronsonul Prahova – DJ 102K, DJ 102D, DJ 100C
- Modernizarea străzilor urbane (str. Țepeș Vodă, str. Zorilor, str. Griviței, Vișinului)
- Modernizarea străzilor de pământ din orașul Mizil

La nivel județean s-a ținut cont și de **Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova**<sup>37</sup> pentru perioada 2021-2027. Obiectivul general al acestui proiect este eficientizarea activității administrației publice locale din cadrul Județului Prahova prin implementarea de mecanisme și

<sup>34</sup> ADR Sud Muntenia, Strategia de Specializare Inteligentă al regiunii Sud Muntenia 2021-2027

([https://www.adrmuntenia.ro/download\\_file/article/532/4-RIS3-RO-final-07-06-2021\\_1.pdf](https://www.adrmuntenia.ro/download_file/article/532/4-RIS3-RO-final-07-06-2021_1.pdf))

<sup>35</sup> Consiliul Județean Prahova, PTTJ (<https://cjph.ro/planul-teritorial-pentru-o-tranzitie-justa-in-judetul-prahova/>)

<sup>36</sup> Consiliul Județean Prahova, Planul de menținere a calității aerului în județul Prahova 2019-2023

(<https://cjph.ro/versiuneveche/files/Documente/Strategii-programe/Plan-Aer-2019-2023.pdf>)

<sup>37</sup> Consiliul Județean Prahova, Strategia de dezvoltare durabilă a județului Prahova

(<https://cjph.ro/versiuneveche/files/Documente/Strategii-programe/Strategia-de-dezvoltare-durabila-a-Judetului-Prahova-pentru-perioada-2021-2027.pdf>)

proceduri standard pentru fundamentarea deciziilor și planificare strategică pe termen lung (pentru perioada 2021-2027).

Obiectivul general relevant pentru orașul Mizil în ceea ce privește mobilitatea urbană este: *Creșterea gradului de conectivitate și mobilitate la nivelul județului Prahova*, având următoarele obiective strategice:

- OS V.1 - Îmbunătățirea conectivității digitale și a digitalizării serviciilor publice
- OS V.2 - Consolidarea și modernizarea serviciilor de comunicații
- OS V.3 - Creșterea mobilității, inter - conectivității și accesibilității locurilor de muncă, serviciilor și educației prin sisteme și servicii publice de transport performante și durabile
- OS V.4 - Dezvoltarea infrastructurii digitale și de transport

Proiectele propuse în județul Prahova pentru perioada de programare 2021 - 2027 pentru orașul Mizil au fost următoarele:

- Modernizarea și reabilitarea traseului Mizil, DN 1B - limită județ Buzău - 19,84 km
- Construcția centurii orașului Mizil "Variantă ocolitoare Mizil"

Un studiu relevant în care se regăsesc propuneri punctuale și perspective de dezvoltare pentru orașul Mizil este **Studiul privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în regiunea Sud-Muntenia**<sup>38</sup>. Studiul conține o descriere a profilului economiei regionale, o analiză a infrastructurii regionale și a contribuției acesteia la dezvoltarea socio-economică a regiunii Sud Muntenia, prezentarea nevoilor/problemelor cu care se confruntă localitățile din regiune, evidențierea orientărilor strategice europene și naționale și identificarea și prioritizarea direcțiilor de acțiune la nivel regional pentru asigurarea unei dezvoltări durabile.

---

<sup>38</sup> ADR Sud Muntenia, Studiu privind stadiul actual de dezvoltare în regiunea Sud-Muntenia și perspectivele de dezvoltare ([https://www.adrmuntenia.ro/download\\_file/document/896/studiu-infrastructura-adr-sud-muntenia-final-abc.pdf](https://www.adrmuntenia.ro/download_file/document/896/studiu-infrastructura-adr-sud-muntenia-final-abc.pdf))

Tabel 3. Propuneri de proiecte strategice pentru orașul Mizil

| OBIECTIV                                                                                                                                                                     | DENUMIRE PROIECT                                                         | DESCRIERE PROIECT                                                                                                                                                                                         | BUGET ORIENTATIV (EURO) ȘI SURSE DE FINANȚARE PROPUSE | IMPACTUL ESTIMAT AL PROIECTULUI LA NIVEL REGIONAL                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Creșterea accesibilității în regiunea Sud Muntenia prin dezvoltarea rețelei regionale de transport și conectarea la principalele rute de transport național și internațional | Construcția tronsonului de autostrada Ploiești-Buzău - Focșani (Prahova) | Construcția a 133 km de autostradă, de-a lungul coridorului paneuropean rutier.<br>Creșterea mobilității persoanelor și mărfurilor<br>Creșterea vitezei de deplasare și reducerea riscurilor de accidente | 1.070.000.000<br>Concesiune (PPP)                     | Creșterea mobilității în regiune<br>Reducerea numărului de accidente<br>Creșterea fluxului de mărfuri și persoane                                          |
|                                                                                                                                                                              | Reabilitare a DJ 102B (Prahova și Buzău)                                 | Reabilitarea a 35 km de DJ<br>Creșterea mobilității persoanelor și mărfurilor<br>Creșterea vitezei de deplasare și reducerea riscurilor de accidente                                                      | 35.000.000<br>POR 2014-2020                           | Creșterea mobilității în regiune<br>Dezvoltarea turismului<br>Dezvoltare rurală<br>Reducerea nr. De accidente<br>Creșterea fluxului de mărfuri și persoane |
|                                                                                                                                                                              | Reabilitare a DJ 102H                                                    | Reabilitarea a 45 km de DJ<br>Creșterea mobilității persoanelor și mărfurilor<br>Creșterea vitezei de deplasare și reducerea riscurilor de accidente                                                      | 45.000.000<br>POR 2014-2020                           | Creșterea mobilității în regiune<br>Dezvoltarea turismului<br>Dezvoltare rurală<br>Reducerea nr. de accidente<br>Creșterea fluxului de mărfuri și persoane |

|  |                                                                              |                                                   |                              |                                                                                                                                 |
|--|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Construcție șosea de centură Mizil (Prahova)                                 | Construcție drum de centură 10 km                 | 5.000.000<br>Bugetul de stat | Reducerea nivelului de poluare<br>Creșterea siguranței rutiere                                                                  |
|  | Reabilitare a și Modernizarea Magistralei CFR 500 Ploiești – Buzău (Prahova) | Reabilitarea și modernizarea 68 km de cale ferată | 200.000.000                  | Creșterea mobilității cetățenilor și mărfurilor<br>Asigurarea unei legături rapide între partea de sud a țării și zona Moldovei |

*Sursă: Studiul privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în Regiunea Sud-Muntenia și perspective de dezvoltare*

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

#### 1.3.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a orașului Mizil

Un document important la nivel local este **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a orașului Mizil** pentru perioada 2021-2027, ce prezintă principalele direcții strategice ale orașului pentru orizontul de timp vizat. Astfel, viziunea strategică de dezvoltare pentru 2027 a orașului Mizil este următoarea: *"Orașul Mizil nod regional, dezvoltat economic și educațional prin intermediul unei administrații publice locale focusate pe mediul de afaceri și pe starea de bine a locuitorilor."*

Viziunea de dezvoltare este susținută de două direcții de dezvoltare și două obiective de dezvoltare comune:

- Direcție de dezvoltare strategică 1: Dezvoltarea mediului de afaceri
- Obiectiv de dezvoltare comun 1: Modernizarea administrației locale și susținerea dezvoltării durabile și sustenabile a teritoriului
- Direcție de dezvoltare strategică 2: Creșterea calității vieții
- Obiectiv de dezvoltare comun 2: Dezvoltarea sistemului educativ

În cadrul celei de-a doua direcții de dezvoltare menționate anterior specifice mobilității sunt detaliate obiectivele strategice:

- **OS. 1 Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii local.** În cadrul obiectivului sunt cuprinse măsuri de reabilitare și extindere a structurilor existente a rețelei de apă, de canalizare, și de gaze naturale.
- **OS. 2 Dezvoltarea infrastructurii de transport.** Obiectivul are în prim plan reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, reabilitarea și modernizarea drumurilor și trotuarelor, creșterea gradului de acces la spațiile de interes mare (școli, spital, piețe, spații comerciale, etc.).
- **OS. 3 Regenerare urbană și protecție a mediului.** Măsurile de revitalizare a orașului sunt necesare pentru un plus de valoare adus aspectului urban. Printre proiectele de amploare ale obiectivului se numără reamenajarea spațiilor publice, a spațiilor verzi, a mobilierului urban precum și modernizarea iluminatului public. Măsurile privind siguranța cetățenilor și bunurilor comunității sunt aspecte importante, subliniate și de opiniile cetățenilor privind așteptările de la autoritățile locale. Salubritatea orașului, modul de colectare și gestionare a deșeurilor este o problemă intens reclamată care presupune luarea unor măsuri rapide. În cadrul obiectivului sunt vizate inclusiv proiecte integrate de dezvoltare cum ar fi cele aferente Zonei 1 (zona centrala pe axul Poliție - Aleea Teilor) și Zonei 2 (zona Stadion (Parc stadion, sala de sport, Școala generala Sf. Maria, stadion)) ce vor include lucrări de amenajare, modernizarea și reabilitarea: blocuri, zona pietonală, piață, locuri parcare, zona agrement - parcuri, scuaruri, locuri de joacă pentru copii, valorificare clădire

În cadrul PMUD, fixarea de obiective realiste este esențială pentru a face față provocărilor pe termen lung ale mobilității urbane. Prin urmare o corelare în timp și în spațiu a priorităților de la nivel local prevăzute prin SIDU, deja vizibilă la nivelul unor investiții care sunt pregătite în

parteneriat pe diferite paliere este benefică. Astfel, proiectele realizate în cadrul SIDU sunt corelate cu proiectele din cadrul PMUD.

### 1.3.2. Proiecte relevante pentru PMUD fundamentate prin alte documente strategice

Corelând toate proiectele identificate în cadrul documentelor strategice de interes, care vizează orașul Mizil a rezultat o listă de proiecte de interes din punct de vedere al mobilității urbane, prezentate în cadrul următorului tabel.

*Tabel 4. Listă proiecte de interes din punct de vedere al mobilității urbane*

| TITLU PROIECT                                                               | SURSA                                                                                                                                          | ABORDARE PMUD                  |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Autostrada Ploiești – Buzău pe ruta: Dumbrava – Mizil – Pietroasele – Buzău | PATN, PATJ PRAHOVA, MPGT, Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în Regiunea Sud-Muntenia și perspective de dezvoltare | Proiect important pentru PMUD. |
| Drum expres sau cu 4 benzi Ploiești – Buzău – Râmnicu Sărat                 | PATN, PATJ PRAHOVA, MPGT                                                                                                                       | Proiect important pentru PMUD. |
| Modernizarea și reabilitarea traseului Mizil, DN1B – limită județ Buzău     | Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Prahova                                                                                           | Proiect important pentru PMUD. |
| Construcția centurii orașului Mizil “Variantă ocolitoare Mizil”             | Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în Regiunea Sud-Muntenia și perspective de dezvoltare, PUG                      | Proiect important pentru PMUD. |
| Reabilitare a DJ 102B (Prahova și Buzău)                                    | Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în Regiunea Sud-Muntenia și perspective de dezvoltare                           | Proiect important pentru PMUD. |
| Reabilitare a DJ 102H                                                       | Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în Regiunea Sud-Muntenia și perspective de dezvoltare                           | Proiect important pentru PMUD. |

|                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                            |                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Reabilitare a și Modernizarea Magistralei CFR 500 Ploiești – Buzău (Prahova)                                                                                                                           | MPGT, Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în Regiunea Sud-Muntenia și perspective de dezvoltare | Proiect important pentru PMUD.                                       |
| Proiecte de îmbunătățire a infrastructurii rutiere                                                                                                                                                     | PUG                                                                                                                        | Proiect esențial pentru PMUD.                                        |
| Crearea și modernizarea zonelor de parcare                                                                                                                                                             | PUG                                                                                                                        | Proiect esențial pentru PMUD.                                        |
| Creșterea siguranței în trafic prin construirea a două pasarele la trecerile de pietoni din orașul Mizil;                                                                                              | PUG                                                                                                                        | Se vor analiza locațiile și fezabilitatea implementării proiectului. |
| Proiecte de modernizare / înlocuirea mobilierului urban                                                                                                                                                | PUG                                                                                                                        | Proiect important pentru PMUD.                                       |
| Proiect integrat de intervenție modernizare Zona 1 – reabilitare blocuri, zona pietonala, piața, locuri parcare, zona agrement - parcuri, scuaruri, locuri de joaca pentru copii, valorificare clădire | PUG                                                                                                                        | Se va analiza fezabilitatea proiectului.                             |
| Proiect integrat de intervenție modernizare Zona 2 – reabilitare blocuri, zona pietonala, piața, locuri parcare, zona agrement - parcuri, scuaruri, locuri de joaca pentru copii, valorificare clădire | PUG                                                                                                                        | Se va analiza fezabilitatea proiectului.                             |
| Amenajare urbanistică a zonelor pietonale                                                                                                                                                              | PUG                                                                                                                        | Proiect important pentru PMUD.                                       |

## 2. Analiza situației existente

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

Scopul acestui subcapitol este de a evidenția principalele tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diverselor segmente ale orașului Mizil. Analiza vizează examinarea interdependenței dintre principalele aspecte ale potențialului uman și economic cu dezvoltarea urbană, mobilitatea și accesibilitatea locală.

#### 2.1.1. Structura demografică a orașului Mizil și principalii indicatori demografici

##### Evoluția populației

Mizil este un oraș din județul Prahova și are ca localități învecinate următoarele: la est comuna Săhăteni (din județul Buzău), la sud comuna Baba Ana, la vest comuna Fântânele și la nord comuna Gura Vadului. Orașul este încadrat la secțiunea localităților urbane de rang III conform PATN, secțiunea IV – Rețeaua de localități.<sup>39</sup>

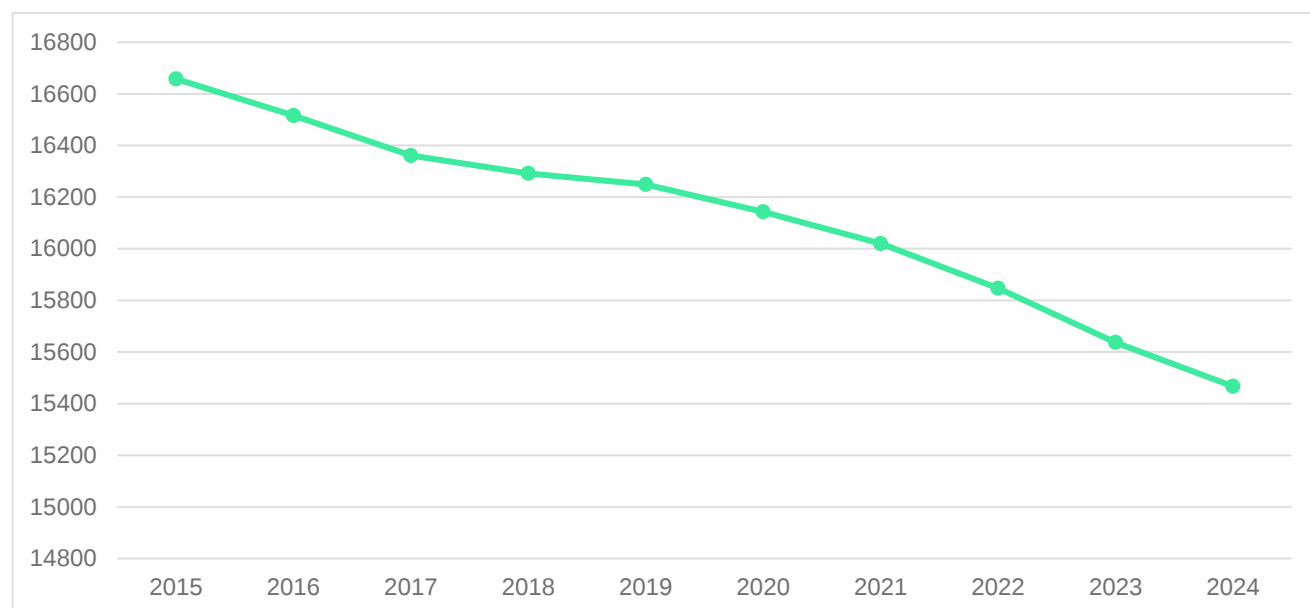
Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică (INS), populația din orașul Mizil reprezintă 2,04% din totalul populației județului Prahova, acesta poziționându-se pe locul 4 la nivel de județ, după numărul de locuitori. Primele 3 locuri sunt ocupate de Municipiul Ploiești, Municipiul Câmpina, orașul Băicoi, populația fiind cuprinsă între 211.219 și 15.467 (la 1 ianuarie 2024).<sup>40</sup>

La nivelul orașului Mizil, evoluția demografică din perioada 2015-2024 reflectă o tendință de descreștere ușoară, cu o rată medie anuală de scădere situată între 0,26% și 1,33%. Această scădere treptată a populației a condus la o reducere cu 1.191 de locuitori în 2024 față de 2015, rezultând un total de 15.467 de locuitori. Cea mai accentuată scădere a populației la nivelul orașului Mizil se poate observa în perioada 2020 – 2024. Pandemia de COVID-19 a încetinit fenomenul de descreștere a populației, în condițiile în care multe persoane au fost nevoite să se întoarcă acasă. Astfel, în anul 2020, după ce efectele perioadei pandemice se stabilizau, descreșterea față de anul anterior aproape că s-a dublat, având o scădere de 43 de locuitori în anul 2019 la 106 de locuitori în anul 2020. Prin urmare, se observă o tendință vizibilă de migrație a locuitorilor către alte orașe din țară ce oferă mai multe oportunități de locuri de muncă.

<sup>39</sup> Legea nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități

<sup>40</sup> Date preluate de pe platforma INS Tempo, indicator POP107D

**Figura 8.** Evoluția populației după domiciliu în orașul Mizil, 2015 – 2024 (valori înregistrate la începutul anului)

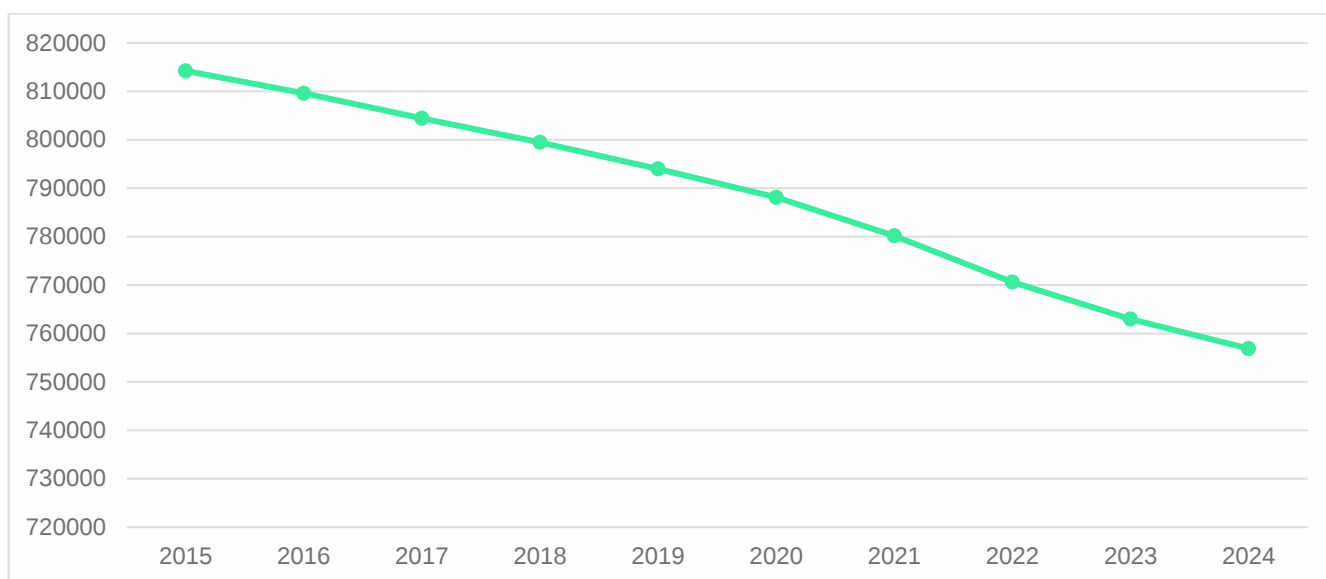


*Sursa: Tempo INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie (POP107D)*

La nivelul județului Prahova situația este foarte asemănătoare, județul având tot o evoluție ușor negativă în ultimii 10 ani, ce variază între 0,57% și 1,23%. Astfel numărul de locuitori este mai scăzut cu 57.345 în anul 2024 față de anul 2015, totalizând un număr de 756.881 de locuitori cu domiciliul în județul Prahova.

Evoluția din punct de vedere a populației după domiciliu în perioada 2015-2024, înregistrează o scădere de 7,05% la nivelul județului Prahova și o scădere de 7,15% la nivelul orașului Mizil.

**Figura 9.** Evoluția populației după domiciliu în județul Prahova, 2015 – 2024 (valori înregistrate la începutul anului)



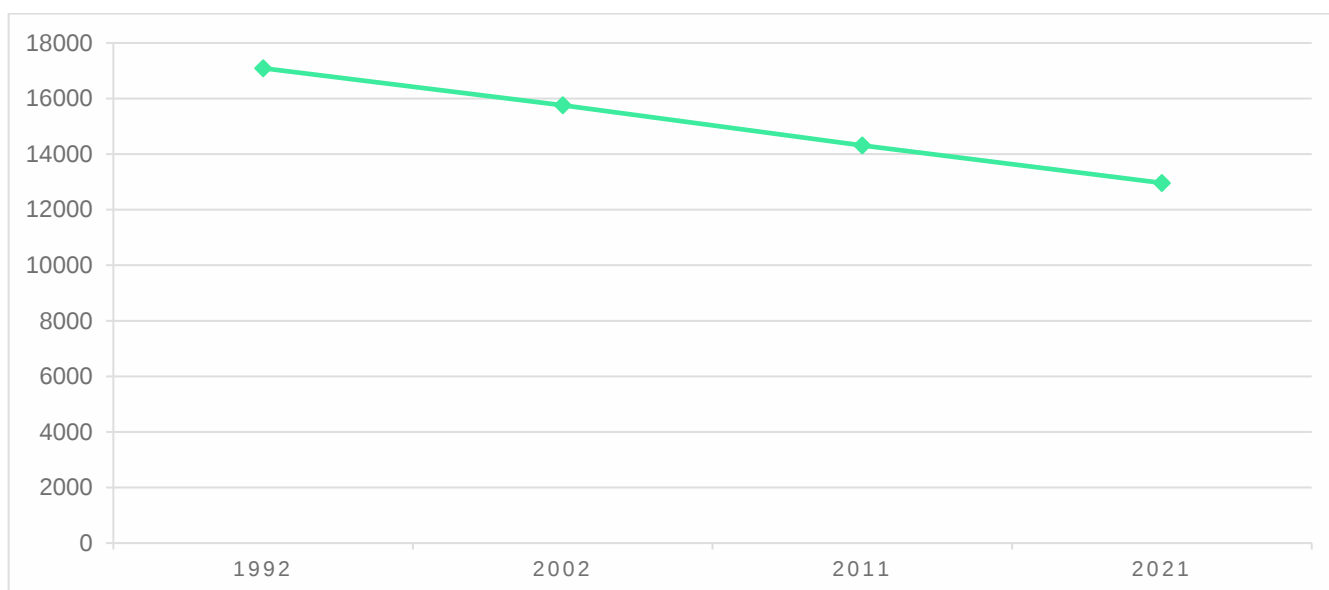
Sursa: Tempo INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie în județul Prahova (POP107D)

Datele furnizate de Institutul Național de Statistică (INS) reprezintă estimări, iar ultimele cifre exacte privind populația rezidentă provin din Recensământul Populației și Locuințelor (RPL) din anul 2021. Conform RPL, în 2021, orașul Mizil avea o populație rezidentă de 12.962<sup>41</sup> locuitori. În același an, datele INS indicau o populație de 16.020 persoane cu domiciliul în oraș, evidențiind că peste 19% dintre locuitori au o altă reședință.

Analiza rezultatelor înregistrate la Recensământul Populației și Locuințelor în perioada 1992 – 2021, evidențiază o scădere constantă a populației orașului Mizil. În ultimul deceniu (2011-2021), populația din municipiu a scăzut cu aproximativ 9,43%. Aceste date sugerează o migrație a populației către alte zone din județ sau chiar în afara acestuia, în contextul în care întregul județ a înregistrat o scădere de 8,88% în aceeași perioadă.

Figura 10. Evoluția numărului de locuitori în orașul Mizil, la recensămintele din perioada 1992 – 2021

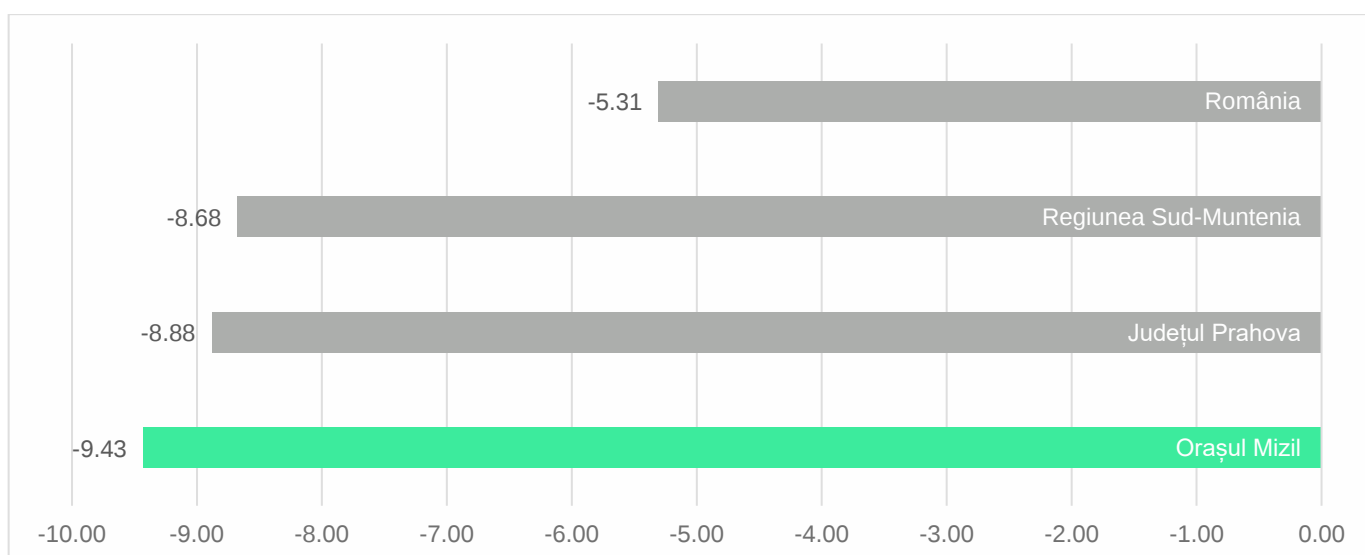
<sup>41</sup> Date preluate din Recensământul Populației și Locuințelor 2021



*Sursa: Recensământul Populației și Locuințelor*

Scăderea procentuală înregistrată la nivelul orașului Mizil reflectă o tendință generală observată la nivel național, regional și județean, caracterizată printr-o diminuare a populației în ultimul deceniu. În ultimul deceniu, acesta a înregistrat o scădere mai puțin accentuată comparativ cu media națională. În acest context, este necesară adoptarea unor măsuri strategice pentru creșterea atractivității locale, în vederea susținerii durabile a forței de muncă, asigurării funcționării eficiente a serviciilor publice și, implicit, a continuității procesului de dezvoltare economică și socială.

**Figura 11.** Tendințe demografice în perioada 2011-2021 la nivelul municipiului, județului, regiunii de dezvoltare și țării



*Sursa: Recensământul Populației și Locuințelor 2011, 2021*

Analiza datelor furnizate de Direcția Județeană de Evidență a Persoanelor Prahova (DJEP) indică o concentrare demografică semnificativă, de aproximativ 1.100–2.000 de locuitori, în zona central-

estică și nord-vestică a orașului. Aceste sectoare sunt dominate de locuințe colective și de prezența serviciilor de interes public, care atrag și deservesc o mare parte a populației locale.

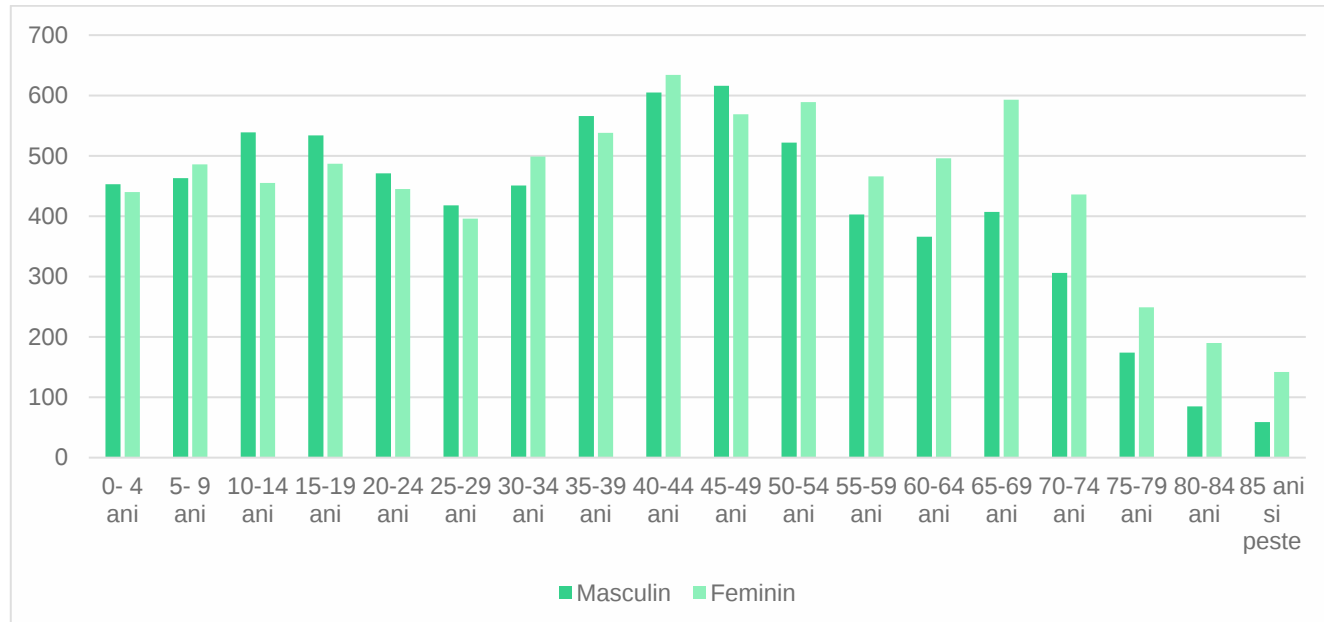
În contrast, cele mai reduse densități de populație se găsesc în zonele periferice ale orașului, dedicate activităților logistice și industriale. Aceste arii, caracterizate prin spații generoase, sunt alocate pentru dezvoltarea de depozite, centre de distribuție și alte facilități logistice, fiind în mod intenționat separate de zonele rezidențiale pentru a minimiza impactul asupra comunităților de locuit. Deși au o concentrație demografică redusă, aceste zone contribuie semnificativ la economia locală, generând locuri de muncă și stimulând activitatea economică prin creșterea capacității de distribuție și producție a orașului.

O planificare integrată a acestor sectoare, care să includă măsuri de accesibilitate și optimizare a transportului, va putea spori beneficiile economice și funcționale, contribuind astfel la o dezvoltare urbană echilibrată și durabilă.

### Raportul de gen

Orașul Mizil prezintă o structură demografică pe sexe caracterizată printr-un dezechilibru de gen. Conform datelor statistice se înregistrează, la nivelul anului 2023, 7.424 bărbați (47,78% din populația orașului) și 8.112 femei (52,22% din populația orașului). Raportul dintre femei și bărbați se evidențiază a fi unul în favoarea femeilor (aproximativ 4,4%). Acesta este mai crescut în comparație cu situația la nivel județean (3,3%) în favoarea femeilor.<sup>42</sup>

Figura 12. Dinamica raportului de gen în orașul Mizil



Sursa: Tempo INS, Populația pe grupe de vârstă și sexe în orașul Mizil, 2023 (POP108D)

<sup>42</sup> Date preluate de pe platforma Tempo INS, POP 108D

Conform datelor pentru Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia din 2021, speranța de viață pentru femei este de 76,6 ani, comparativ cu 68,7 ani pentru bărbați<sup>43</sup>. În paralel, migrația de la nivel local joacă un rol esențial, contribuind la accentuarea acestui dezechilibru.

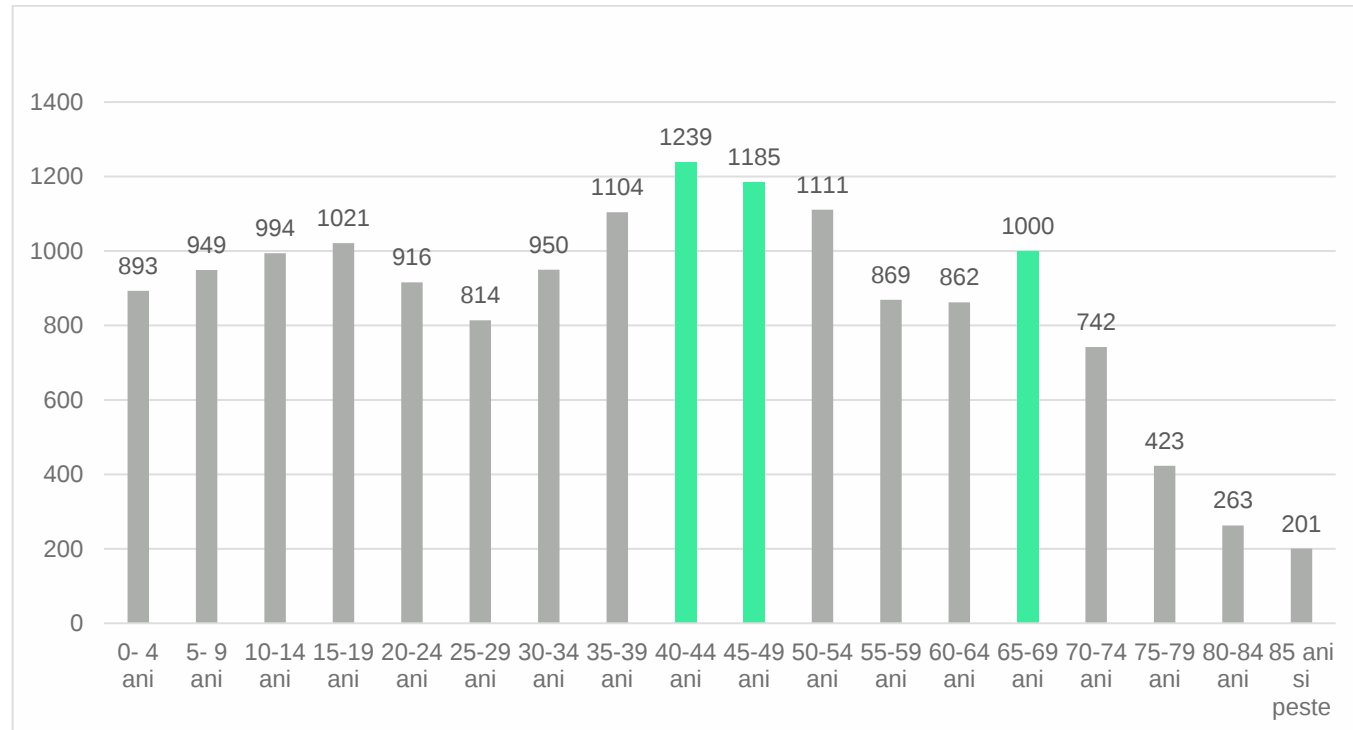
Analiza dinamicii raportului de gen evidențiază o serie de particularități demografice semnificative. În grupele de vârstă 10 - 19 ani și 45 - 49 ani, predomină sexul masculin, având diferențe considerabile. În rest, celelalte categorii de vârstă până la 50 ani au diferențe destul de mici. Începând cu grupele de vârstă de peste 50 de ani, femeile devin constant mai numeroase decât bărbații, iar acest dezechilibru devine tot mai pronunțat odată cu avansarea în vârstă.

Diferențele semnificative apar începând cu pragul de 60 de ani, când se înregistrează o diferență de peste 100 de persoane în favoarea femeilor. Cea mai mare discrepanță este observată în categoria 65-69 de ani, unde numărul femeilor îl depășește pe cel al bărbaților cu 186 de persoane.

### Structura populației pe vârste

Analizând datele prezentate în figura de mai jos, observăm că, în 2023, structura populației orașului Mizil este dominată de persoanele din grupa de vârstă 40-44 de ani (1239 persoane, 9.56%), urmate îndeaproape de cele din categoria 45-49 de ani (1185 persoane, 9.14%). De asemenea, populația activă, reprezentată de persoanele cu vârste între 15 și 64 de ani, constituie 77,70% din totalul locuitorilor, însumând 10.071 de persoane<sup>44</sup>.

Figura 13. Populația pe vârste în orașul Mizil, 2023



Sursa: Tempo INS, Populația pe grupe de vârstă în orașul Mizil (POP108D)

<sup>43</sup> Eurostat, 2023, Regions with the highest life expectancy

<sup>44</sup> Date preluate de pe platforma Tempo INS, indicator POP108D (pentru anul 2023)

Totodată, se remarcă faptul că cele mai slab reprezentate grupe de vârstă din cadrul populației active sunt 25-29 de ani, cu 814 persoane, și 60-64 de ani, cu 862 persoane, aproape la egalitate cu grupa 55-59 de ani (869 persoane).

**O reprezentare redusă a grupei de vârstă 25-29 de ani** poate indica o serie de aspecte legate de dinamica socio-economică și atractivitatea locală pentru tinerii adulți, care se traduce prin următoarele:

- **Migrarea spre alte orașe:** Tinerii din această grupă de vârstă se află, de obicei, la începutul carierei profesionale sau în etapa de formare a unei familii. În lipsa unor oportunități de muncă atractive, salarii competitive și opțiuni educaționale avansate, aceștia tind să migreze către orașe mai mari sau zone cu o economie mai dinamică, unde pot beneficia de perspective profesionale și de dezvoltare mai favorabile.
- **Nivel scăzut al calității vieții urbane:** Tinerii adulți sunt, în mod obișnuit, atrași de un mediu urban care le poate oferi o bună calitate a vieții – infrastructură modernă, facilități de recreere, spații verzi și opțiuni culturale. Un oraș care nu îndeplinește aceste criterii este mai puțin atractiv pentru acest segment de populație, crescând astfel riscul ca tinerii să opteze pentru zone care le oferă o experiență urbană mai plină de satisfacții.
- **Lipsa unui mediu educațional sau de formare profesională avansată:** Orașele care nu dispun de universități, colegii sau centre de formare profesională care să răspundă nevoilor tinerilor riscă să piardă această categorie de populație. Tinerii tind să migreze pentru a obține o educație de calitate și, în lipsa unor oportunități de angajare sau locuire atractive, sunt mai puțin motivați să revină.

#### **Implicații pe termen lung:**

O reprezentare scăzută a grupei de vârstă 25-29 de ani poate avea efecte semnificative asupra dezvoltării economice și sustenabilității demografice a orașului Mizil. În absența tinerilor adulți, care reprezintă un segment cheie pentru creșterea economică și pentru susținerea sistemelor sociale, orașul poate întâmpina dificultăți în menținerea inovației, adaptarea la noile tendințe și menținerea unui echilibru între populația activă și cea pensionară.

Prin urmare, este imperativ ca politicile publice și strategiile de dezvoltare urbană ale orașului Mizil să fie orientate spre creșterea atractivității pentru această categorie de vârstă. Acest lucru ar putea include stimularea pieței locurilor de muncă prin atragerea de investiții, dezvoltarea unei oferte de locuințe accesibile și diversificate, precum și îmbunătățirea infrastructurii de transport și a facilităților de recreere. Astfel de măsuri sunt esențiale pentru a construi un oraș dinamic, capabil să atragă și să rețină tinerii, susținând astfel atât creșterea economică, cât și stabilitatea demografică pe termen lung.

De asemenea, o reprezentare redusă a grupelor de vârstă 55-59 și 60-64 de ani în populația orașului poate avea mai multe implicații, în principal din perspectiva forței de muncă și a planificării sociale și economice pe termen mediu și lung. Aceste implicații pot include:

- **Scăderea forței de muncă experimentate:** Persoanele din aceste grupe de vârstă se află în general în etapele avansate ale carierei, dispunând de competențe și experiență profesională valoroasă. O reprezentare redusă a acestui segment poate duce la un deficit de mentori și

angajați cu abilități specializate în diverse sectoare, afectând astfel stabilitatea și competitivitatea forței de muncă pe termen mediu.

- **Impact asupra sistemelor sociale:** Întrucât aceste grupe de vârstă sunt aproape de vârsta de pensionare, ele contribuie activ la finanțarea sistemelor de pensii și de asigurări sociale. Un număr mai mic de persoane în aceste categorii poate exercita o presiune suplimentară asupra sistemului de pensii, accentuând dezechilibrul dintre cei pensionați și cei activi, mai ales dacă și grupele de vârstă mai tinere sunt subreprezentate.
- **Posibila migrație a populației mature:** O reprezentare redusă a acestor grupe de vârstă poate sugera migrarea unei părți a populației mature, fie în căutarea unor oportunități de muncă mai bune sau un mediu mai atractiv pentru pregătirea pensionării. Aceasta poate reflecta o atractivitate scăzută a orașului pentru persoanele aflate la finalul carierei.
- **Presiune asupra sistemelor de sănătate și servicii specifice:** Pe măsură ce aceste grupe de vârstă se apropie de pensionare, nevoile lor de servicii de sănătate și asistență cresc. În cazul unui număr redus de persoane în aceste categorii, investițiile mari în infrastructura de îngrijire pentru vârstnici pot fi amânate. Totuși, dacă acest segment de populație va crește brusc în viitor, infrastructura orașului ar putea deveni insuficient pregătită.
- **Necesitatea unor politici de retenție a populației la nivelul orașului:** Pentru a menține un echilibru demografic, este important ca orașul să atragă și să rețină populația de vârstă medie și matură, având în vedere rolul lor esențial în economie și în coeziunea socială. Absența persoanelor din aceste grupe poate semnală necesitatea unor politici publice menite să sprijine stabilitatea și retenția acestei categorii, prin inițiative privind calitatea vieții, oportunitățile de angajare și serviciile dedicate persoanelor în vârstă.

În concluzie, o reprezentare scăzută a grupelor de vârstă 55-59 și 60-64 de ani sugerează provocări în ceea ce privește menținerea forței de muncă experimentate, stabilitatea sistemului social și necesitatea unor politici de retenție și atragere a populației mature. Aceste aspecte sunt esențiale pentru stabilitatea economică și socială a orașului pe termen lung.

Nu în ultimul rând, o populație matură mai redusă poate semnală un decalaj între generații în utilizarea spațiilor publice. Această realitate oferă o oportunitate de a regândi designul și funcționalitatea acestor spații pentru a atrage segmentele mai tinere ale populației. Pentru a realiza acest lucru, este esențial să se integreze facilități care promovează activități inter-generaționale, cum ar fi parcuri de exerciții fizice, zone de joacă pentru copii, și spații dedicate tinerilor pentru întâlniri sociale și activități recreative. Astfel de amenajări nu doar că îmbunătățesc atractivitatea spațiilor publice, dar contribuie și la crearea unui mediu mai incluziv, în care diversele generații pot interacționa și colabora. Această abordare poate îmbunătăți coeziunea socială și poate promova un stil de viață activ și sănătos pentru toate categoriile de vârstă. În plus, o infrastructură adaptată la nevoile variate ale comunității va asigura un utilizator diversificat al acestor spații pe termen lung, sprijinind astfel dezvoltarea unei comunități mai unite și mai vibrante. Implementarea unor astfel de soluții va contribui nu doar la satisfacerea nevoilor curente ale populației, ci și la atragerea tinerilor și a familiilor în oraș, stimulând astfel dinamica demografică și economică.

De asemenea, se impune o colaborare strânsă între autoritățile locale, organizațiile non-guvernamentale și comunitățile pentru a dezvolta inițiative care să promoveze incluziunea socială, participarea activă a seniorilor în viața comunității și accesul la activități recreative. Prin urmare,

planificarea urbană ar trebui să fie bazată pe un dialog constant cu cetățenii, asigurându-se că toate categoriile de vârstă sunt luate în considerare în procesul decizional.

Astfel, un oraș bine planificat nu doar că va răspunde nevoilor actuale ale populației, dar va fi și pregătit să facă față provocărilor viitoare, contribuind la o calitate mai bună a vieții pentru toți locuitorii săi.

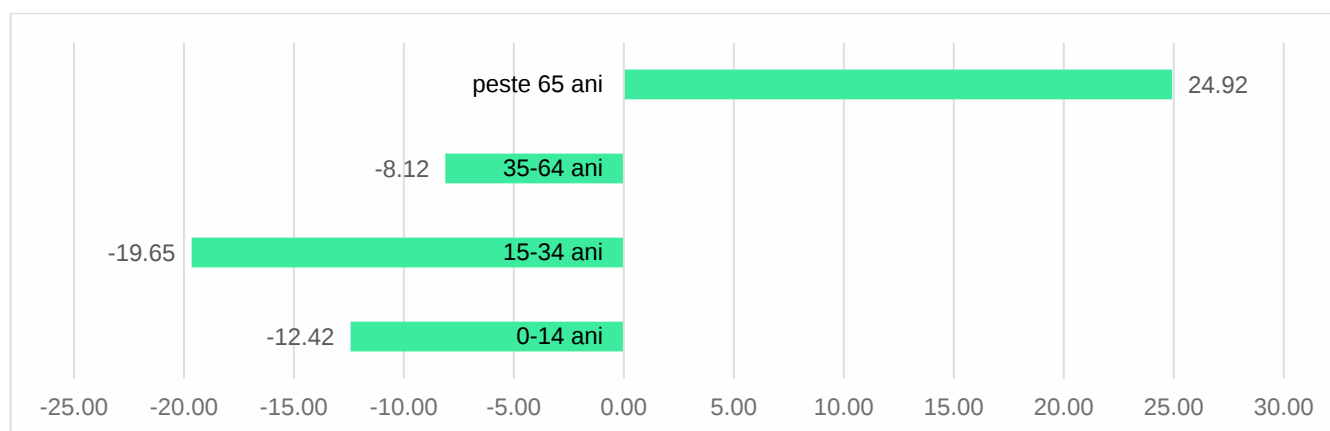
**Rata de înlocuire a forței de muncă** constituie un indicator esențial în analiza contextului socio-demografic al orașului. Aceasta reflectă capacitatea structurii actuale a populației de a genera un număr adecvat de copii și tineri care să înlocuiască forța de muncă ce se va retrage din activitate în următorii 15 ani.

În perioada 2015-2024, raportul de îmbătrânire demografică a crescut cu aproximativ 24,92%, o evoluție semnificativă ce are implicații profunde pentru dezvoltarea socio-economică a orașului. Această creștere a proporției persoanelor în vârstă, raportată la populația totală, generează efecte considerabile în mai multe domenii, inclusiv economic, social, sanitar și infrastructural. Iată câteva dintre principalele consecințe:

- **Presiune asupra sistemului de pensii:** O populație îmbătrânită conduce la o creștere a numărului de pensionari în raport cu persoanele active, ceea ce poate pune o presiune considerabilă asupra sistemelor de pensii. Aceasta poate duce la creșterea cheltuielilor guvernamentale pentru pensii și asigurări sociale, necesitând reforme pentru a asigura sustenabilitatea acestora.
- **Scăderea forței de muncă active:** O proporție crescută de persoane vârstnice se traduce printr-o scădere a numărului de persoane apte de muncă, afectând astfel productivitatea economică și capacitatea orașului de a susține creșterea economică. Această tendință ar putea conduce la o penurie de forță de muncă în anumite sectoare esențiale, influențând dinamica economică regională.
- **Necesități crescute în domeniul sănătății:** Persoanele vârstnice au adesea nevoi medicale și de sănătate mai ridicate, ceea ce va duce la o cerere mai mare pentru servicii medicale, îngrijire de lungă durată și alte forme de asistență. Aceasta va exercita o presiune suplimentară asupra sistemului de sănătate, care va trebui să se adapteze rapid pentru a răspunde acestor cerințe.
- **Nevoia de adaptare a infrastructurii urbane:** Creșterea numărului de vârstnici necesită adaptarea infrastructurii pentru a o face mai accesibilă și prietenoasă cu seniorii. Aceasta poate include adaptări și îmbunătățiri ale serviciilor și infrastructurii de transport public, amenajarea de spații publice accesibile, dezvoltarea de servicii comunitare și crearea de locuințe adaptate nevoilor vârstnicilor.
- **Impact asupra economiei:** O populație îmbătrânită poate afecta dinamica consumului, deoarece seniorii au tendința de a consuma diferit față de tinerii adulți. Aceasta influențează piețele și sectoarele economice, ceea ce va impune companiilor să dezvolte produse și servicii care să răspundă nevoilor specifice ale vârstnicilor, adaptându-se astfel la cerințele demografice în schimbare.
- **Nevoia de politici adaptate:** Creșterea raportului de îmbătrânire demografică impune necesitatea de a dezvolta politici publice adaptate, care să răspundă nevoilor unei populații în schimbare. Aceste politici ar trebui să includă stimulente pentru creșterea natalității, sprijin

pentru familii, dezvoltarea de programe de formare profesională pentru tineri și inițiative care să faciliteze integrarea seniorilor în comunitate.

Figura 14. Evoluția structurii populației pe categorii de vârstă, 2015-2024



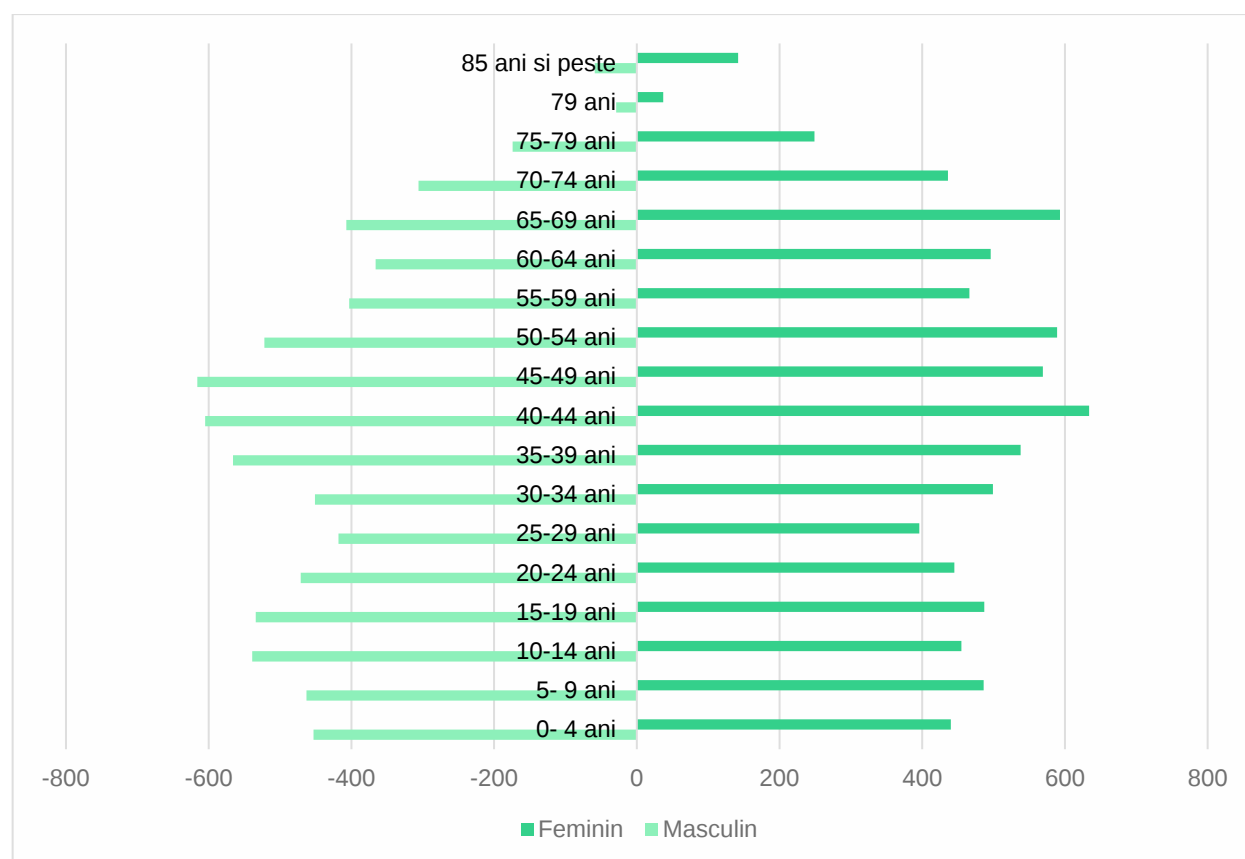
Sursa: Tempo INS, Populația pe grupe de vârstă în orașul Mizil (POP107D)

Piramida vârstelor oferă o imagine clară a provocărilor cu care orașul se confruntă, în special în ceea ce privește fenomenul de îmbătrânire demografică și disproporția de gen, în favoarea femeilor. Această dinamică este evidențiată prin creșterea constantă a indicelui de îmbătrânire demografică în ultimele decenii, un factor care atrage atenția asupra nevoilor specifice ale populației în vârstă. În acest context, importanța acestui indicator devine evidentă în procesul de planificare urbană, având implicații semnificative în domeniul asistenței sociale și medicale.

Pentru a aborda aceste caracteristici demografice, dezvoltarea orașului ar trebui să se concentreze pe identificarea și implementarea soluțiilor optime care să faciliteze accesul persoanelor vârstnice la servicii. Este esențial să se extindă și să se îmbunătățească serviciile sociale și medicale, astfel încât să se răspundă eficient cererii în continuă creștere.

Un aspect esențial în contextul dezvoltării urbane sustenabile este accesibilizarea spațiului public pentru categoriile vulnerabile de utilizatori, inclusiv persoanele vârstnice și cele cu mobilitate redusă. Implementarea unor soluții precum amenajarea trotuarelor conforme cu standardele de accesibilitate, instalarea de semaforizare inteligentă, furnizarea de mobilier urban adaptat și crearea de zone de accesibilitate reprezintă pași fundamentali în direcția unei infrastructuri urbane prietenoase și incluzive. Această abordare integrată nu doar că va îmbunătăți standardul de viață pentru seniori, facilitându-le mobilitatea și participarea activă în viața comunității, dar va contribui, de asemenea, la consolidarea coeziunii sociale.

**Figura 15.** Piramida vârstelor pentru orașul Mizil



*Sursa: INS, Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2024 (POP107D)*

Principalii indicatori demografici relevă că raportul de dependență demografică în oraș este de aproximativ 541 de persoane dependente la 1.000 de persoane active, o valoare semnificativ mai mare comparativ cu toate celelalte niveluri teritoriale analizate (județean, regional și național). Această valoare ridicată generează o presiune financiară constantă asupra autorităților locale și județene, întrucât persoanele demografic dependente, reprezentate de tineri și vârstnici, necesită susținere și asistență continuă. Acest context impune o reevaluare strategică a alocării resurselor și a priorităților socio-economice pentru a menține sustenabilitatea pe termen lung.

**Tabel 5.** Principalii indicatori demografici la nivel local, județean, regional și național, 2024

| INDICATOR                            | ORAȘUL MIZIL | JUDEȚUL PRAHOVA | REGIUNEA SUD MUNTENIA | ROMÂNIA |
|--------------------------------------|--------------|-----------------|-----------------------|---------|
| % tineri (0-14 ani)                  | 17,90%       | 12,93%          | 13,62%                | 14,24%  |
| % vârstnici (65+ ani)                | 17,19%       | 19,82%          | 19,45%                | 18,17%  |
| Raport de dependență demografică (‰) | 540,99‰      | 487,08‰         | 494,04‰               | 479,51‰ |

|                                                                |         |           |           |           |
|----------------------------------------------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| Raportul de dependență demografică a persoanelor tinere (‰)    | 275,98‰ | 192,28‰   | 203,43‰   | 210,75‰   |
| Raportul de dependență demografică a persoanelor vârstnice (‰) | 265,02‰ | 294,80‰   | 290,61‰   | 268,76‰   |
| Rata înlocuirii forței de muncă (‰)                            | 648,93‰ | 576,83‰   | 610,28‰   | 632,25‰   |
| Raport de îmbătrânire demografică (‰)                          | 960,28‰ | 1.533,24‰ | 1.428,55‰ | 1.275,24‰ |

Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor furnizate de INS (ianuarie 2024)

Coeficientul de dependență a persoanelor tinere, calculat ca raport între grupa de vârstă 0-14 ani și grupa de vârstă 15-64 de ani la 1.000 de persoane, înregistrează valori crescute la nivelul orașului (275,98‰), comparativ cu media națională (210,75‰), regiunea Sud Muntenia (203,43‰) și județul Prahova (192,28‰). În același timp, procentul vârstnicilor este mai scăzut decât mediile naționale, regionale și județene, subliniind încă o dată presiunea crescândă asupra segmentului de populație activă, care va trebui să susțină atât persoanele dependente, cât și echilibrul socio-economic al comunității.

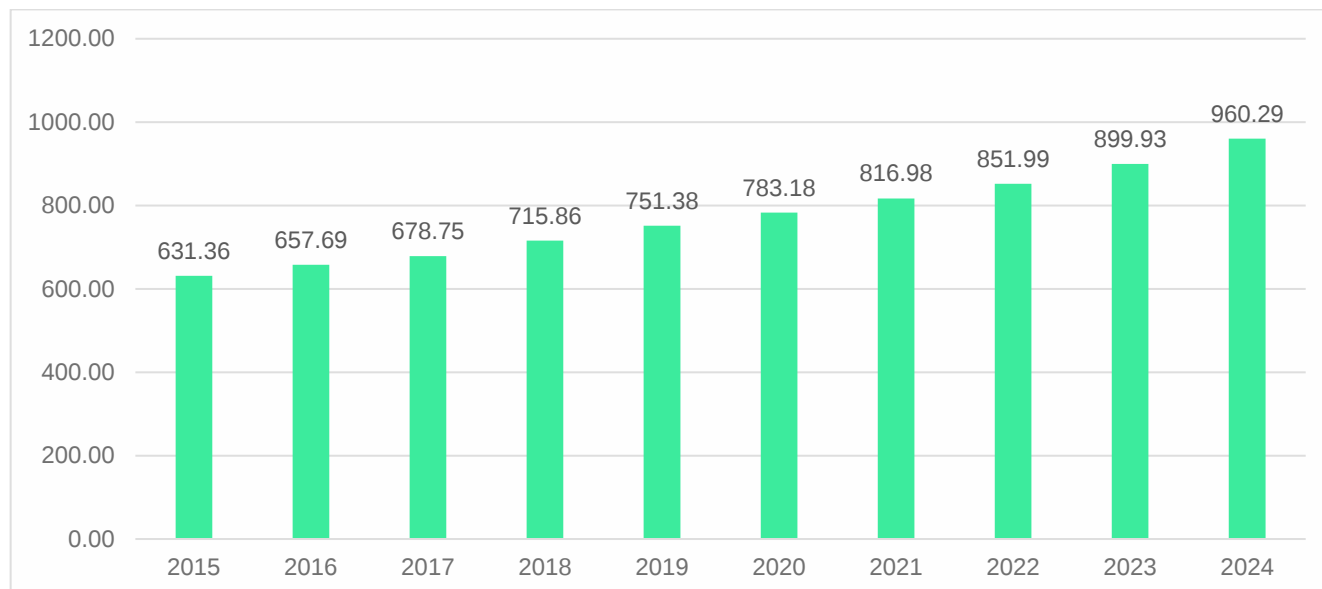
În strânsă legătură cu aceste tendințe demografice observate se află și **rata de înlocuire a forței de muncă**. Conform datelor analizate, se constată că orașul Mizil înregistrează o valoare echilibrată a acestui coeficient, comparativ cu mediile celorlalte niveluri teritoriale. Mai precis, pentru fiecare 1.000 de persoane care vor ieși din câmpul muncii în oraș, 649 de tineri vor putea fi înlocuiți, ceea ce este semnificativ mai bine decât valorile înregistrate la nivel județean (577), regional (610) și național (632). Această situație sugerează un potențial favorabil pentru menținerea unei forțe de muncă active, însă este important de menționat că acest coeficient este direct influențat de procesul de îmbătrânire demografică, care se manifestă atât la nivel local, cât și la nivel național.

Nu în ultimul rând, **raportul de îmbătrânire demografică**, exprimat ca raportul dintre tineri și vârstnici, indică o capacitate redusă de regenerare a populației pe termen mediu și lung. În orașul Mizil, acest indicator înregistrează o valoare de 960,28‰ ceea ce evidențiază o disproporție semnificativă între cele două segmente de populație. Această valoare sugerează provocările demografice cu care se confruntă comunitatea locală, având implicații majore asupra echilibrului între generații. O astfel de situație poate conduce la o scădere a dinamicii sociale și economice, având în vedere că o populație tânără insuficientă nu va putea susține necesitățile celor vârstnici, precum și nevoile economiei locale.

Având în vedere indicatorii demografici analizați, devine evidentă necesitatea de a stimula natalitatea și de a consolida segmentul de populație tânără. În acest sens, este esențială implementarea unor măsuri concrete menite să crească atractivitatea orașului, atât pentru rezidenți, cât și pentru potențiali noi locuitori. Aceste măsuri vor contribui la reducerea

vulnerabilităților la care orașul riscă să fie expus din cauza îmbătrânirii demografice accentuate și a creșterii raportului de dependență demografică. O abordare strategică, axată pe revitalizarea comunității, poate asigura sustenabilitatea socio-economică pe termen lung.

Figura 16. Raportul de îmbătrânire demografică în orașul Mizil, 2015 – 2024, ‰



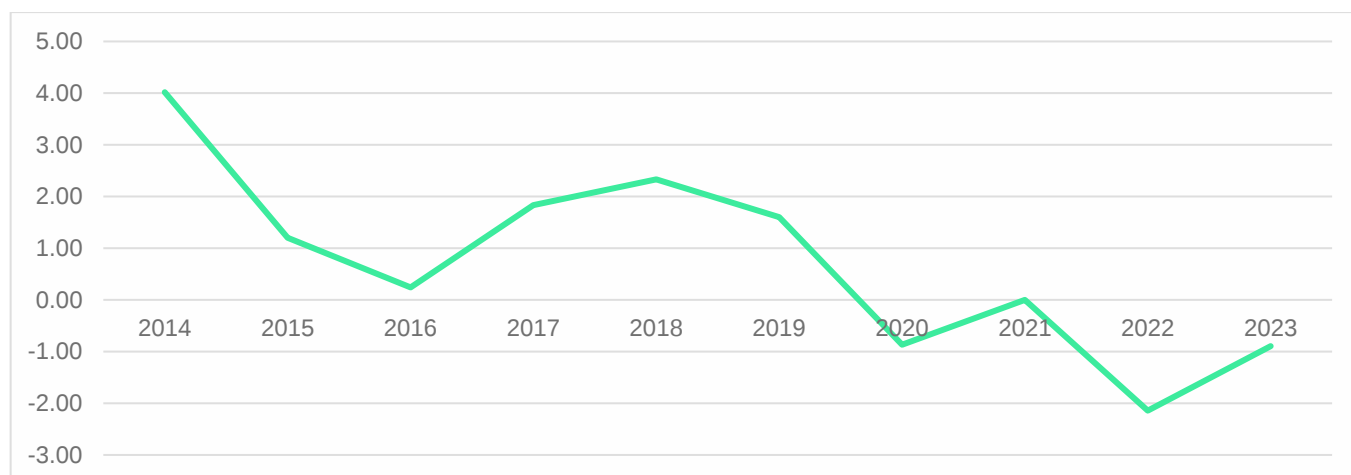
Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor furnizate de INS

### 2.1.2. Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

#### Mișcarea naturală

Principala caracteristică analizată în cadrul mișcării naturale a populației este rata sporului natural, definită ca diferența dintre rata natalității și cea a mortalității. Această măsură este esențială pentru a înțelege dinamica demografică a unei comunități, oferind informații esențiale despre echilibrul dintre nașteri și decese. La nivelul orașului Mizil, în intervalul 2014 - 2020 și 2022 - 2023, (exceptând anul 2021, pentru că nu există informații în baza de date de la INS) acest indicator a înregistrat un trend oscilant. Rata sporului natural a scăzut semnificativ în perioada 2014 - 2016, în anul 2014 înregistrându-se un spor natural de 4‰, comparativ cu 2016 când a ajuns la - 0,87‰. În intervalul 2016 - 2018, s-a observat o ușoară revenire a valorile acestui indicator, sporul natural crescând până la 2,38‰ în 2018. Cu toate acestea, în prezent, populația orașului continuă să scadă. Un factor important în această dinamică este lipsa unei secții de obstetrică-ginecologie în cadrul spitalului din Mizil, cauzată de neîndeplinirea condițiilor necesare pentru obținerea acreditării, în principal din cauza deficitului de personal medical specializat. Din acest motiv, deși copiii nou-născuți sunt rezidenți ai orașului Mizil, aceștia sunt înregistrați în localitățile unde au avut loc nașterile, ceea ce influențează statisticile de creștere a populației.

Figura 17. Evoluția ratei sporului natural în orașul Mizil, 2014-2023



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de platforma INS Tempo

Analizând datele privind natalitatea în orașul Mizil, observăm că, în anul 2023, s-au înregistrat 124 de nașteri vii, ceea ce se traduce într-o rată a natalității de 7,92‰. Aceasta depășește rata natalității la nivel județean (6,42‰) și regional (7,48‰), fiind, totuși, ușor mai mare decât media națională de 7,09‰. Această situație sugerează că orașul Mizil are un potențial de regenerare demografică mai bun în comparație cu județul Prahova și regiunea Sud Muntenia, ceea ce poate fi interpretat ca un semnal pozitiv în contextul dinamicii populației.

Pe de altă parte, trebuie să considerăm și rata mortalității, care în Mizil este de 8,82‰, semnificativ mai mică decât cea înregistrată la nivelul județului (12,96‰) și regiunii (14,62‰), dar totuși mai mare comparativ cu media națională de 11,10‰. Acest aspect subliniază o disproporție între natalitate și mortalitate, ceea ce se reflectă în rata sporului natural, care este negativă, -0,87‰. Aceasta indică faptul că, în ciuda unei rate relativ favorabile a natalității, numărul de decese depășește nașterile, contribuind la o scădere a populației.

În concluzie, orașul Mizil se confruntă cu provocări demografice semnificative. Deși rata natalității este mai bună comparativ cu județul și regiunea, sporul natural negativ și rata mortalității mai ridicată sugerează că orașul nu reușește să mențină un echilibru demografic sănătos. Această situație necesită intervenții strategice din partea autorităților locale pentru a crea un mediu favorabil pentru familii și pentru a sprijini inițiativele care să stimuleze natalitatea, asigurând astfel sustenabilitatea demografică a orașului pe termen lung.

Tabel 6. Indicatori ai mișcării naturale a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023

| INDICATOR                 | ORAȘUL MIZIL | JUDEȚUL PRAHOVA | REGIUNEA SUD MUNTENIA | ROMÂNIA    |
|---------------------------|--------------|-----------------|-----------------------|------------|
| Născuți-vii               | 124          | 4901            | 20.596                | 155.418    |
| Rata natalității (‰)      | 7,92‰        | 6,42‰           | 7,48‰                 | 7,09‰      |
| Decedați                  | 138          | 9.888           | 40.223                | 243.392    |
| Rata mortalității (‰)     | 8,82‰        | 12,96‰          | 14,62‰                | 11,10‰     |
| Rata sporului natural (‰) | -0,87‰       | -6,54‰          | -7,13‰                | -4,01‰     |
| Total populație           | 15.637       | 762.972         | 2.727.206             | 21.833.227 |

Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de platforma INS Tempo

### Mișcarea migratorie

Analizând datele privind mișcarea migratorie în orașul Mizil în comparație cu cea din județul Prahova, regiunea Sud Muntenia și cu cea la nivel național, se remarcă o tendință pronunțată de plecare a populației. În anul 2023, orașul Mizil a înregistrat doar 189 de stabiliri cu domiciliu, în contrast cu 348 de plecări, rezultând un sold negativ de -159. Această situație sugerează o insuficientă atragere a persoanelor noi, ceea ce poate indica o lipsă de oportunități economice și un mediu de trai mai puțin atractiv. Această dinamică migratorie nu doar că reduce populația orașului, dar poate afecta și diversitatea economică și socială a comunității.

Comparativ cu județul Prahova și regiunea Sud Muntenia, orașul Mizil se confruntă cu solduri negative semnificativ mai mari. Județul Prahova înregistrează un sold de -1.181, iar regiunea Sud Muntenia -5.331, ceea ce sugerează o tendință de migrație generalizată, dar într-o măsură mai mică decât în Mizil. La nivel național, soldul total negativ este de -18.782, ceea ce evidențiază o problemă amplă de migrație în întreaga țară. Astfel, datele sugerează că orașul Mizil se confruntă cu provocări demografice specifice care necesită o atenție sporită în contextul planificării dezvoltării locale.

În plus, în ciuda numărului relativ mare de plecări din Mizil, orașul continuă să piardă teren în raport cu județul și regiunea. Aceasta poate semnala o scădere a atractivității orașului pentru tineri și familii, aspect ce riscă să conducă la deteriorarea suplimentară a situației socio-economice. Soldul negativ al schimbărilor de domiciliu subliniază necesitatea unor politici eficiente de retenție care să stimuleze dezvoltarea economică și să îmbunătățească calitatea vieții, având ca obiectiv reducerea migrației și promovarea stabilizării populației. Crearea de oportunități economice, îmbunătățirea infrastructurii și atragerea de servicii sociale sunt esențiale pentru a aborda aceste provocări.

Tabel 7. Indicatori ai mișcării migratorii a populației la nivel local, județean, regional și național, 2023

| INDICATOR                        | ORAȘUL MIZIL | JUDEȚUL PRAHOVA | REGIUNEA SUD MUNTENIA | ROMÂNIA |
|----------------------------------|--------------|-----------------|-----------------------|---------|
| Stabiliri cu domiciliu           | 189          | 12.978          | 56.304                | 459.963 |
| Plecări cu domiciliul            | 348          | 14.159          | 61.635                | 478.745 |
| Soldul schimbărilor de domiciliu | -159         | -1.181          | -5.331                | -18.782 |

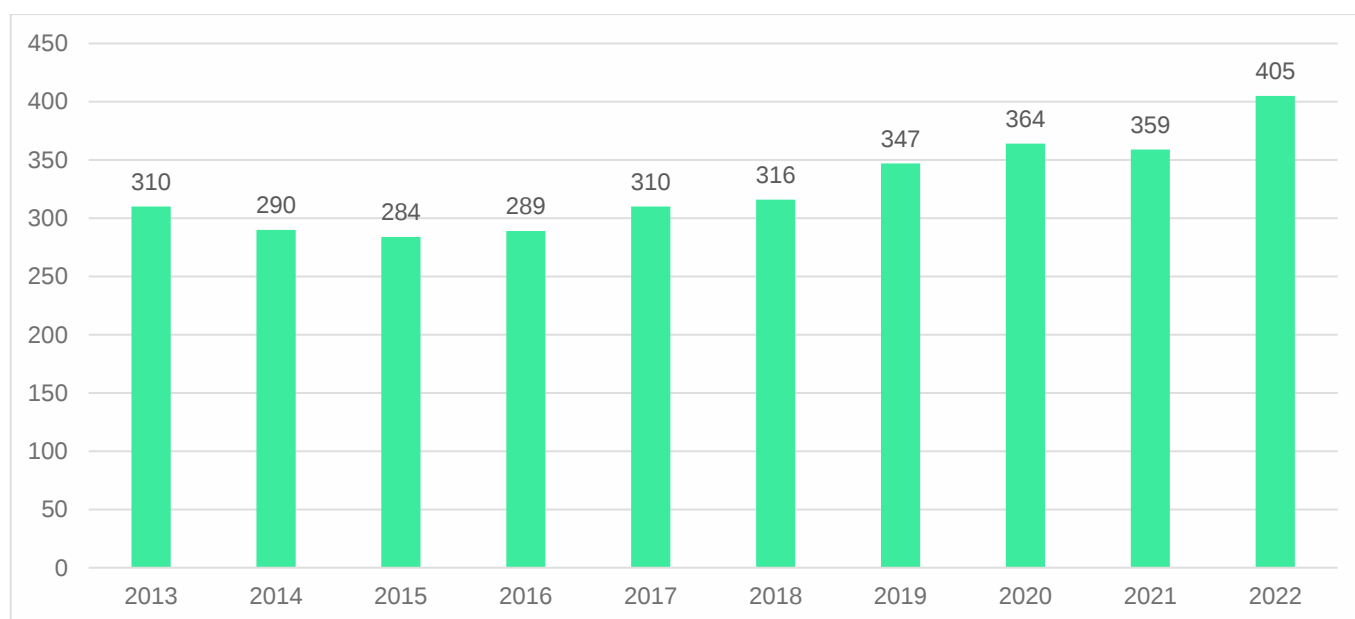
Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de platforma INS Tempo

### 2.1.3. Profilul economic

În orașul Mizil au fost înregistrate 405 firme în anul 2022. În oraș, domeniile CAEN care au competitivitatea cea mai mare față de media națională sunt următoarele:

- Fabricarea de mobilă pentru birouri și magazine
- Lucrări de construcții a altor proiecte ingineresti n.c.a.
- Recuperarea materialelor reciclabile sortate
- Activități suport pentru interpretarea artistică (spectacole)
- Activități de alimentație (catering) pentru evenimente
- Fabricarea de mobilă n.c.a.
- Comerț cu ridicata al cerealelor, semințelor, furajelor și tutunului neprelucrat
- Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse nealimentare

Figura 18. Evoluția firmelor în orașul Mizil, 2013 - 2022



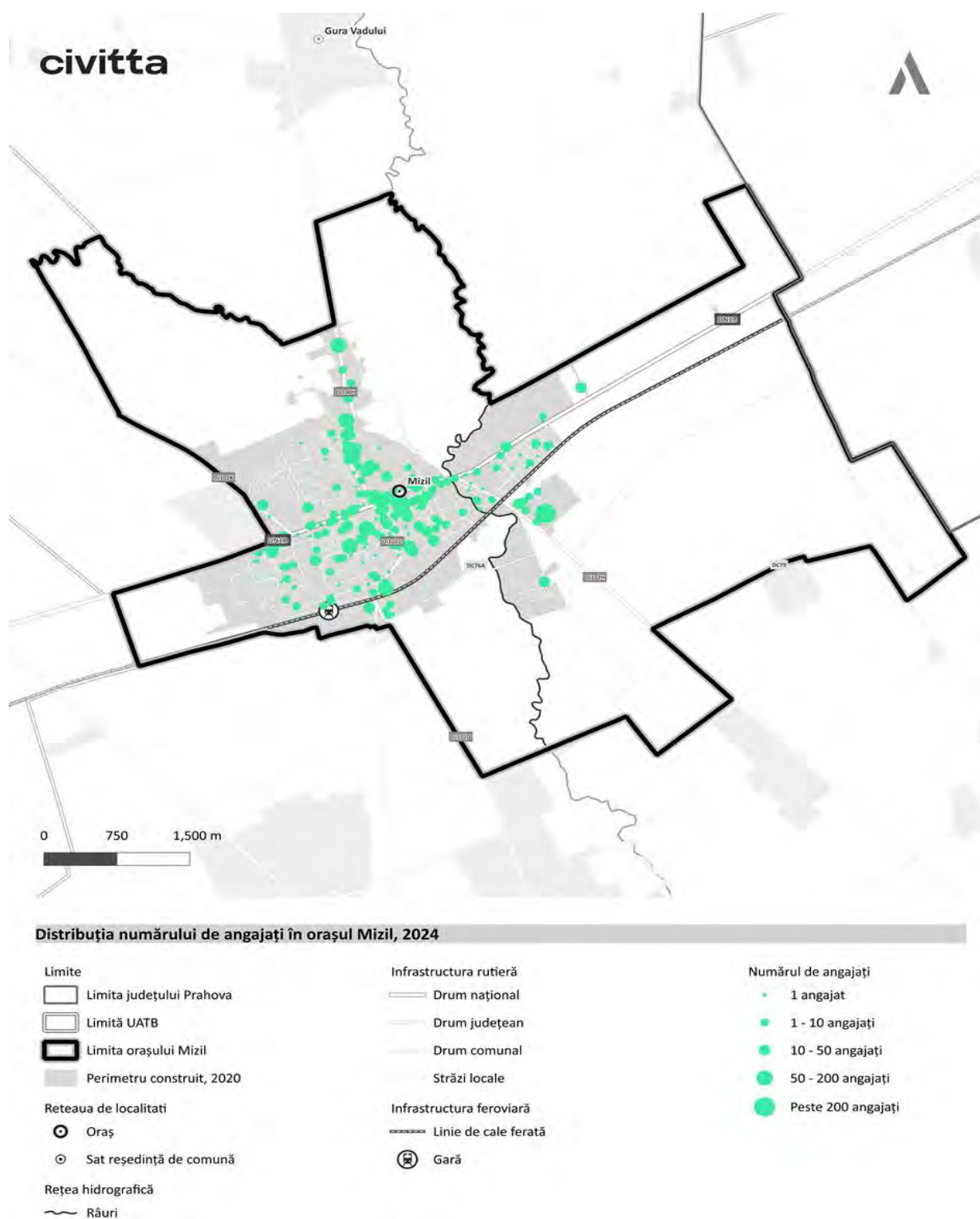
Sursa: Prelucrarea consultantului după date furnizate de <https://www.listafirme.ro>

În ceea ce privește evoluția numărului de firme active, orașul Mizil înregistrează o tendință de creștere în ultimii ani.

Cele mai mari concentrări de angajați din orașul Mizil se regăsesc în principal în zona centrală, unde se află funcțiuni complexe de interes public, inclusiv instituții administrative și comerciale esențiale. Această zonă, alături de piața centrală, servește ca nucleu economic și social, atrăgând nu doar resurse umane, ci și diverse servicii și activități comerciale care contribuie la viața comunității.

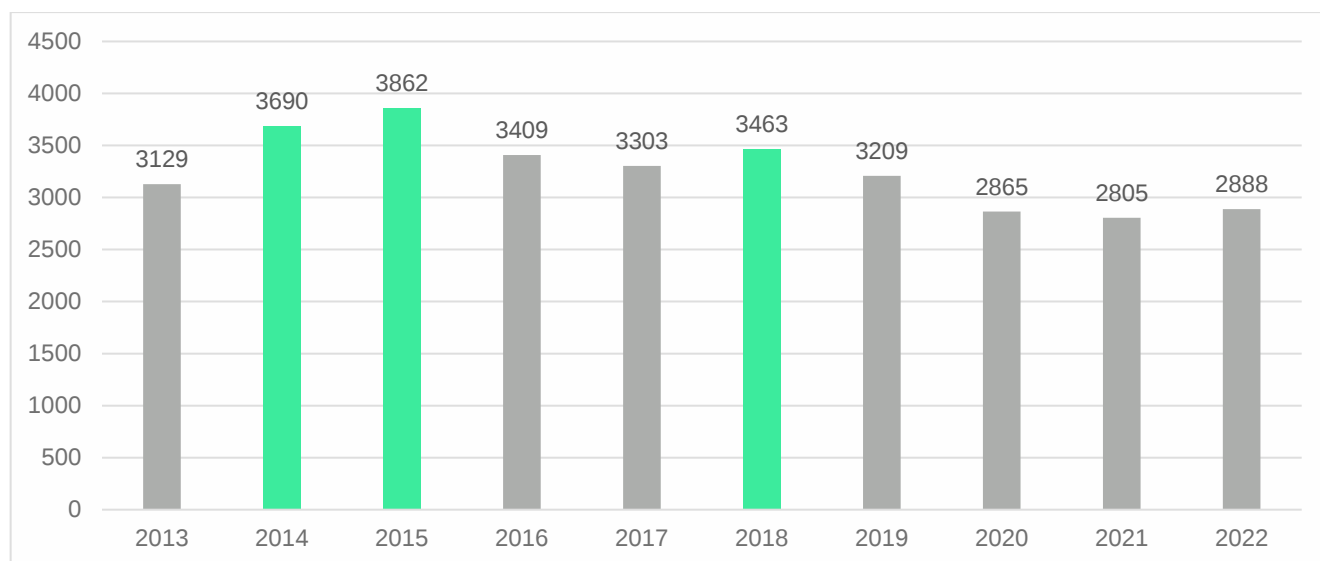
De asemenea, observăm o concentrație semnificativă de angajați în zonele de activități economice situate de-a lungul drumurilor județene DJ 102H, care se îndreaptă spre județul Buzău, precum și pe DJ 100H, unde activează companii precum Ecotech Chemicals și Eryn Modamax. Aceste zone industriale sunt esențiale pentru economia locală, oferind locuri de muncă stabile și contribuind la diversificarea pieței muncii din Mizil.

Figura 19. Distribuția numărului de angajați în orașul Mizil, 2024

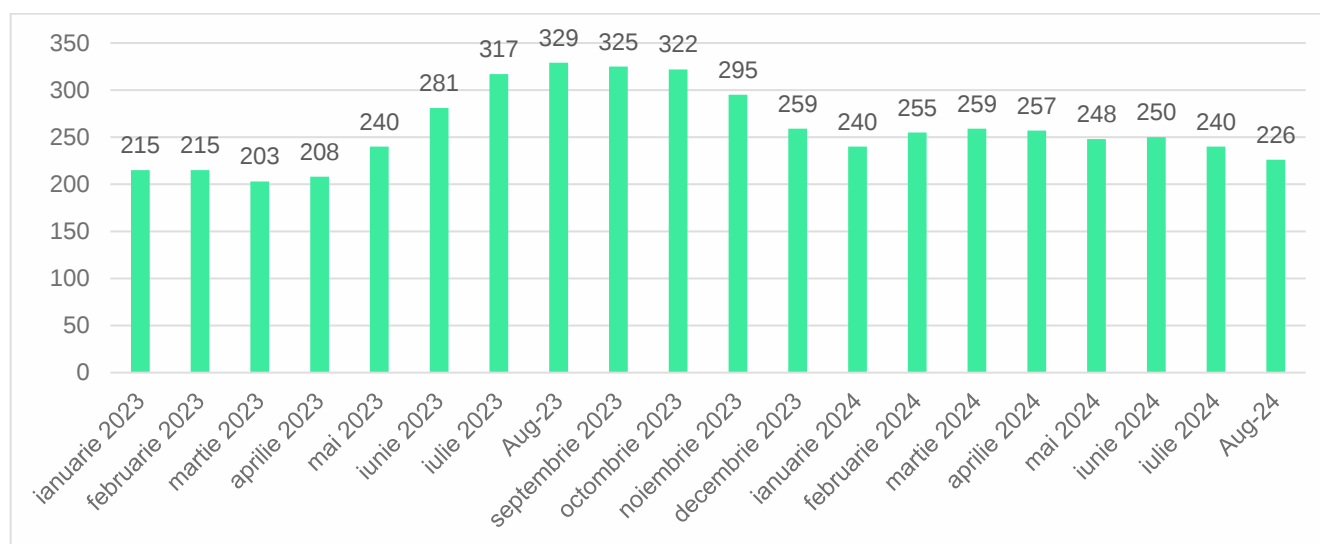


Sursa: Prelucrarea consultantului

**Figura 20.** Evoluția numărului mediu al salariaților din orașul Mizil, 2013 – 2022



**Figura 21.** Evoluția șomerilor din orașul Mizil, ianuarie 2023 – august 2024



**Sursa:** Prelucrarea consultantului pe baza datelor furnizate de platforma INS Tempo (SOM101E)

#### 2.1.4. Zone de expansiune

Analiza zonelor de expansiune urbană este esențială în contextul optimizării mobilității urbane, deoarece permite identificarea nevoilor emergente și planificarea adecvată a infrastructurii necesare pentru a susține dinamica populației și dezvoltarea economică. Pe măsură ce orașele se extind, se confruntă cu provocări semnificative legate de congestia traficului și accesibilitate, iar o evaluare atentă a noilor zone dezvoltate contribuie la crearea unor rute de transport eficiente, îmbunătățind astfel conectivitatea între diferitele zone ale orașului. Această analiză sprijină, de asemenea, implementarea soluțiilor de transport durabil, facilitând integrarea serviciilor de transport public local cu infrastructura pentru deplasări nemotorizate. Aceste măsuri vor contribui la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, și la promovarea unui stil de viață sănătos. Prin anticiparea și planificarea corespunzătoare a infrastructurii de transport în raport cu expansiunea urbană, autoritățile pot asigura o mobilitate fluidă și o calitate a vieții mai bună pentru toți cetățenii.

Pentru analiza unui teritoriu urban, este esențial să ne concentrăm asupra dezvoltării teritoriale și expansiunii urbane, având în vedere impactul acestora asupra zonelor adiacente. Această expansiune determină nu doar direcțiile de dezvoltare, ci și necesitatea conturării și extinderii legăturilor către diferite zone. Aceste nevoi emergente sunt generate, în general, de dinamica populației și a activităților economice, ceea ce impune amenajarea dotărilor și facilităților necesare, extinderea infrastructurii de utilități și a celei de transport. Este important de remarcat că noile dezvoltări aduc cu sine o presiune suplimentară asupra infrastructurii de transport și, în unele cazuri, asupra serviciilor de transport existente. Prin urmare, dimensionarea corectă a infrastructurii și a serviciilor de transport devine crucială pentru asigurarea unei bune deserviri a întregului teritoriu administrativ și pentru crearea unor legături coerente și optimizate către zonele de influență.

În cazul orașului Mizil, expansiunea urbană a fost destul de limitată în ultimul deceniu, concentrându-se în principal în zonele periferice, cum ar fi partea de est și nord-est, în cartierul Fefeiei, precum și în zona nord-vestică. Această stagnare în expansiunea urbană este îngrijorătoare, având în vedere că orașul se confruntă cu o scădere a populației, ceea ce limitează oportunitățile de dezvoltare și atragerea de noi locuitori sau investitori. Această dinamică necesită o reevaluare a strategiilor de dezvoltare urbană pentru a stimula creșterea demografică și economică.

Astfel, pentru a răspunde acestor provocări, este imperativ ca autoritățile locale să dezvolte un plan strategic care să abordeze în mod integrat atât expansiunea urbană, cât și îmbunătățirea infrastructurii de transport. Acest plan ar trebui să vizeze crearea de facilități care să susțină comunitățile existente și să atragă noi locuitori, în paralel cu modernizarea și extinderea rețelei de transport pentru a răspunde nevoilor emergente. O astfel de abordare nu doar că va facilita mobilitatea cetățenilor, dar va contribui și la revitalizarea economică a orașului Mizil, asigurând un mediu propice pentru dezvoltare și prosperitate.

*Figura 22. Orașul Mizil în anul 2014*



*Sursa: Google Earth*

*Figura 23. Orașul Mizil în anul 2021*



*Sursa: Google Earth*

*Figura 24. Orașul Mizil în anul 2024*



*Sursa: Google Earth*

### 2.1.5. Repartiția populației în raport cu fondul construit

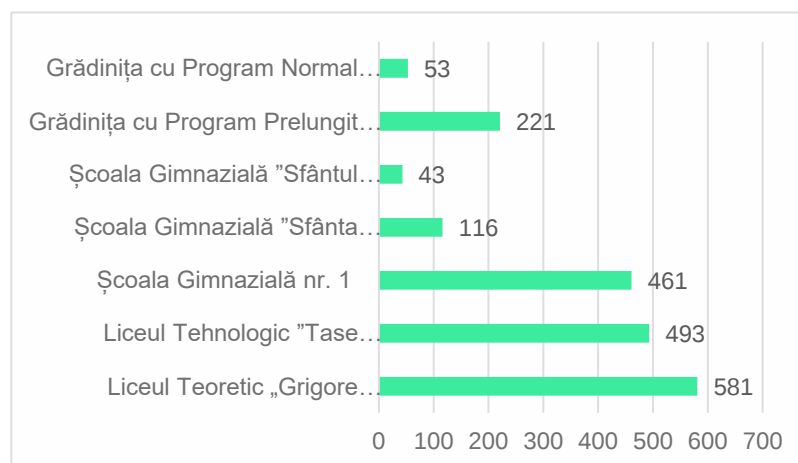
Distribuția populației în raport cu fondul construit este influențată de o serie de factori cheie. Atractivitatea unei zone rezidențiale depinde de tipul locuirii disponibile, fie că este vorba de locuințe unifamiliale, locuințe colective sau dezvoltări mixte, acestea determinând profilul și preferințele rezidenților. Proximitatea față de centrul urban este un alt factor major, deoarece accesul facil la principalele zone comerciale și de afaceri atrage, de obicei, mai mulți locuitori.

În plus, disponibilitatea serviciilor în proximitate, instituțiile educaționale, centrele de sănătate și zonele de recreere, joacă un rol decisiv în selectarea unei zone de locuit. Acești factori, acționând în sinergie, modelează distribuția populației și influențează în mod direct cererea și dezvoltarea rezidențială din fiecare zonă.

În cazul orașului Mizil, observăm că cele mai mari concentrări ale populației sunt situate în zona centrală, în special în zona cu funcțiuni complexe de interes public și în cele mai dense locuințe colective.

De asemenea, partea de nord a orașului se remarcă printr-o concentrare ridicată a populației, favorizată de prezența unităților de învățământ, care funcționează ca poli de atracție și stabilitate pentru familiile tinere. Analiza distribuției teritoriale a populației indică faptul că unele dintre aceste zone cu un număr ridicat de rezidenți se suprapun cu cele în care un procent semnificativ de locuitori beneficiază de prestații sociale, reflectând un tipar socio-economic relevant pentru planificarea urbană. În ceea ce privește infrastructura educațională, majoritatea unităților de învățământ din oraș (licee, școli gimnaziale, grădinițe) sau concentrate în zona centrală și în zona de nord a orașului. Orașul Mizil dispune de 2 licee, 3 școli gimnaziale și 4<sup>45</sup> grădinițe. Această concentrare facilitează accesul la educație, în special pentru locuitorii din aceste areale, și sprijină mobilitatea internă periferie-centru.

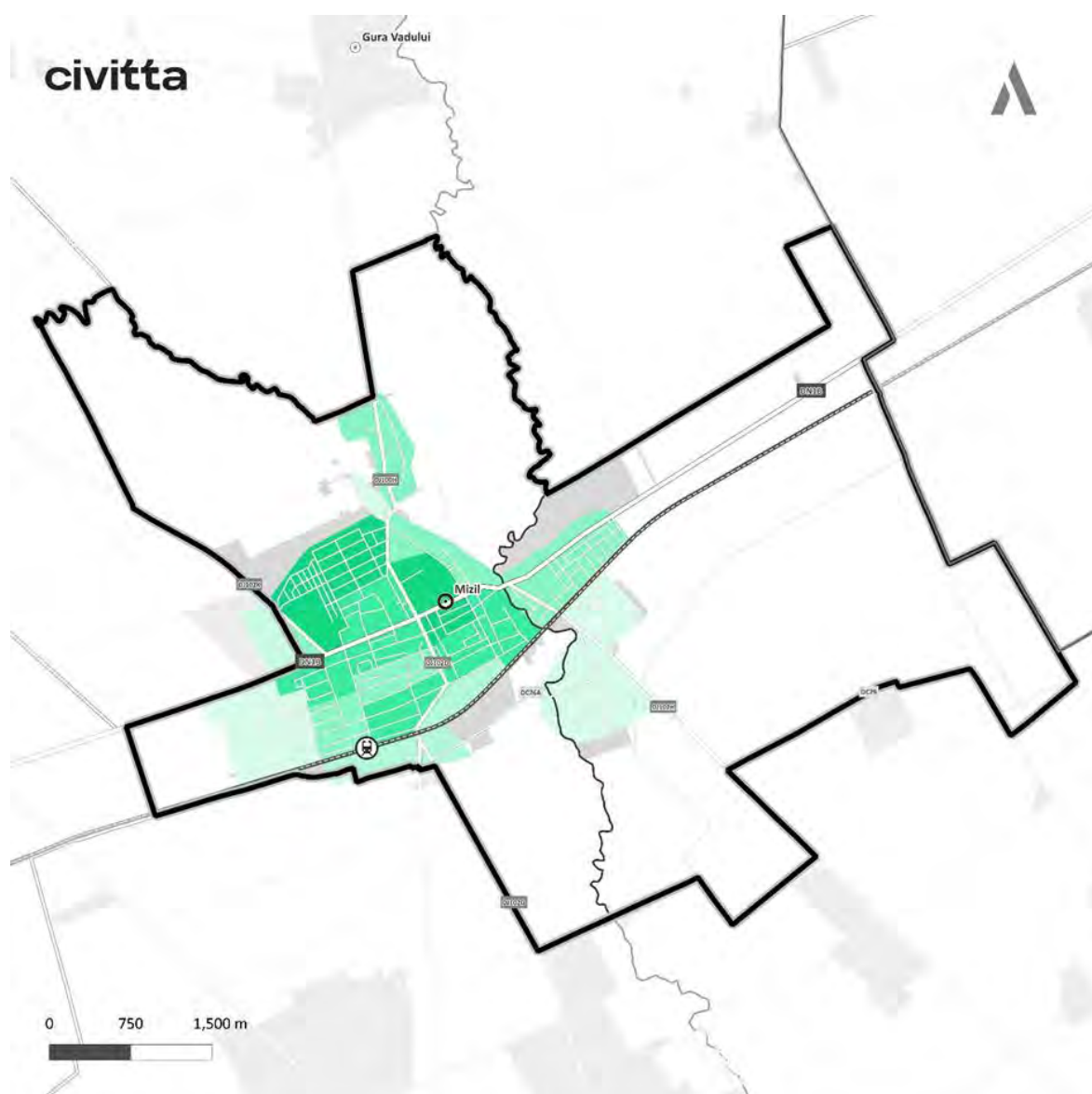
Figura 25. Numărul de elevi înscriși în unitățile de învățământ din orașul Mizil



Sursa: Prelucrarea consultantului după date furnizate de ISJ Prahova pentru anul 2023-2024

<sup>45</sup> Grădinița nr. 4 funcționează ca parte integrantă a structurii Grădiniței nr. 5, care deține personalitate juridică. În plus, atât Școala "Sf. Maria" cât și Liceul Teoretic "Grigore Tocilescu" includ în structura lor grădinițe.

Figura 26. Populația arondată pe circumscripții de trafic (TAZ) în orașul Mizil, 2024

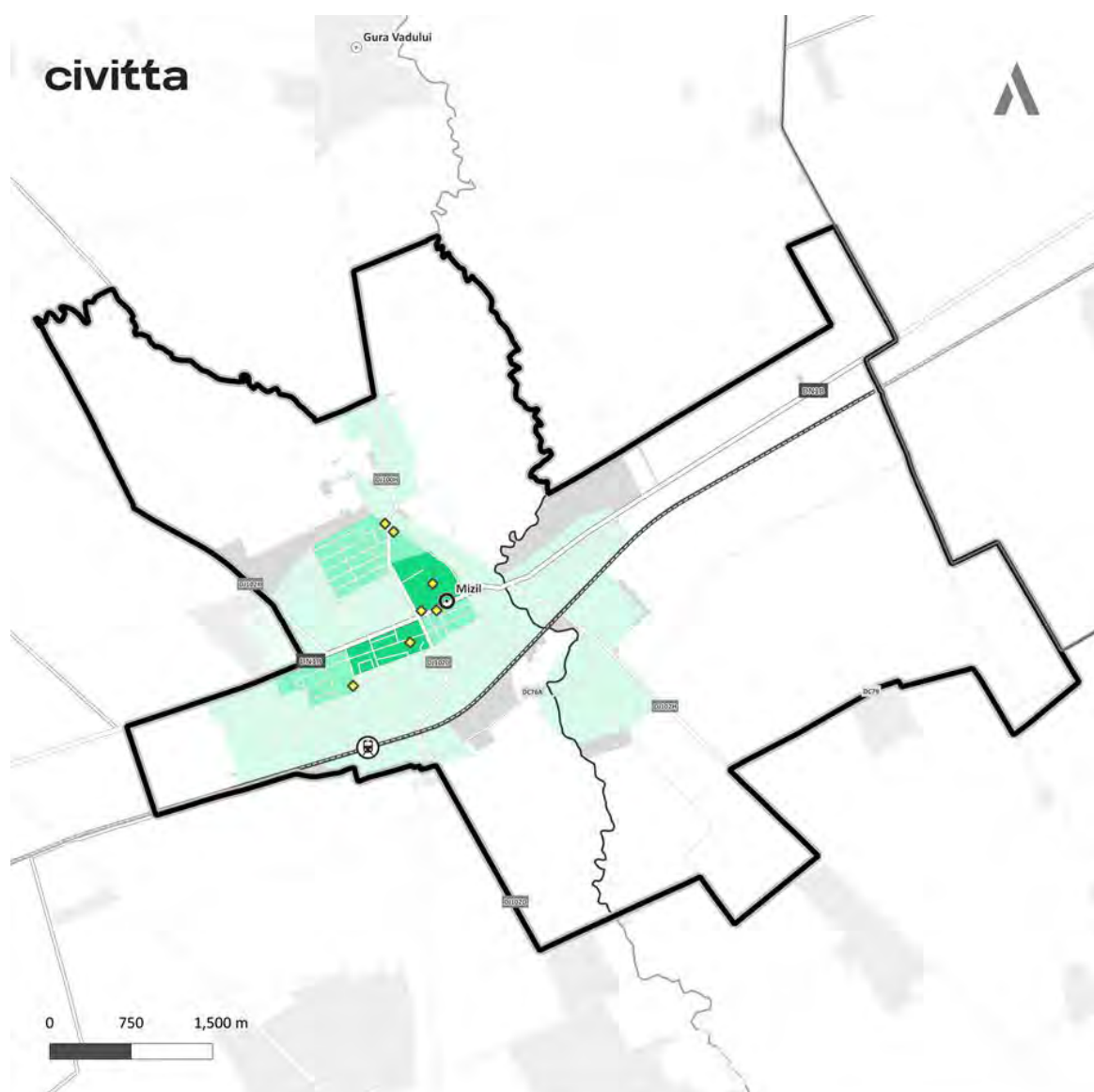


**Populația arondată pe circumscripții de trafic (TAZ) în orașul Mizil, 2024**

|                                                                                                                |                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limita județului Prahova<br>Limită UATB<br>Limita orașului Mizil<br>Perimetru construit, 2020 | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum național<br>Drum județean<br>Drum comunal<br>Străzi locale<br><br><b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară | <b>Populație, 2024</b><br>0 locuitori<br>0 - 100 locuitori<br>100 - 700 locuitori<br>700 - 1100 locuitori<br>1100 - 2000 locuitori |
| <b>Reteaua de localități</b><br>Oraș<br>Sat reședință de comună                                                |                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                    |
| <b>Rețea hidrografică</b><br>Râuri                                                                             |                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                    |

Sursa: Prelucrarea autorilor pe baza datelor de la DGEP

Figura 27. Numărul de elevi arondat pe circumscripții de trafic (TAZ) în orașul Mizil, 2023-2024



**Numărul de elevi arondat pe circumscripții de trafic (TAZ) în orașul Mizil, an școlar 2023-2024**

|                                                                                                                |                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limita județului Prahova<br>Limită UATB<br>Limita orașului Mizil<br>Perimetru construit, 2020 | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum național<br>Drum județean<br>Drum comunal<br>Străzi locale<br><br><b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară | <b>Instituții de învățământ</b><br>Grădinițe, școli și licee<br><br><b>Numărul de elevi, 2023-2024</b><br>0 elevi<br>0 - 500 elevi<br>500 - 1200 elevi |
| <b>Reteaua de localități</b><br>Oraș<br>Sat reședință de comună                                                |                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                        |
| <b>Rețea hidrografică</b><br>Râuri                                                                             |                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                        |

Sursa: Prelucrarea consultantului

### 2.1.6. Zone urbane marginalizate

În oraşul Mizil, analiza structurii demografice şi socio-economice evidenţiază prezenţa unor zone marginalizate, caracterizate printr-un procent semnificativ de populaţie beneficiară de prestaţii sociale. Aceste areale au un impact considerabil asupra calităţii vieţii locuitorilor şi asupra dezvoltării durabile a oraşului. Conform informaţiilor furnizate de Direcţia de Asistenţă Socială din cadrul Primăriei Mizil, zonele marginalizate sunt:

- **Zona Cartier**, situată în partea de nord a oraşului, delimitată astfel: Şoseaua Vadu Săpat (la vest), str. Aurel Vlaicu (la nord), str. Mihai Bravu (la sud), str. Tohani (la est);
- **Zona străzilor 22 Decembrie şi Ţepeş Vodă**
- **Zona "peste pod"**, situată în partea de est a oraşului care cuprinde str. Eroilor, str. Mircea Vodă, str. Ghica Vodă, str. Fundătura Soarelui
- **Zona Poteraşi**, situată în partea de sud a oraşului, delimitată astfel: str. Erou Radu Nicolae (la vest), str. Spitalului (la nord), str. 24 Ianuarie (la est), str. bld. Gării (la sud).

Figura 28. Localizarea zonelor urbane marginalizate



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza datelor oferite de Direcția de Asistență Socială din cadrul Primăriei orașului Mizil

## **2.2. Conectivitatea la nivel european și național**

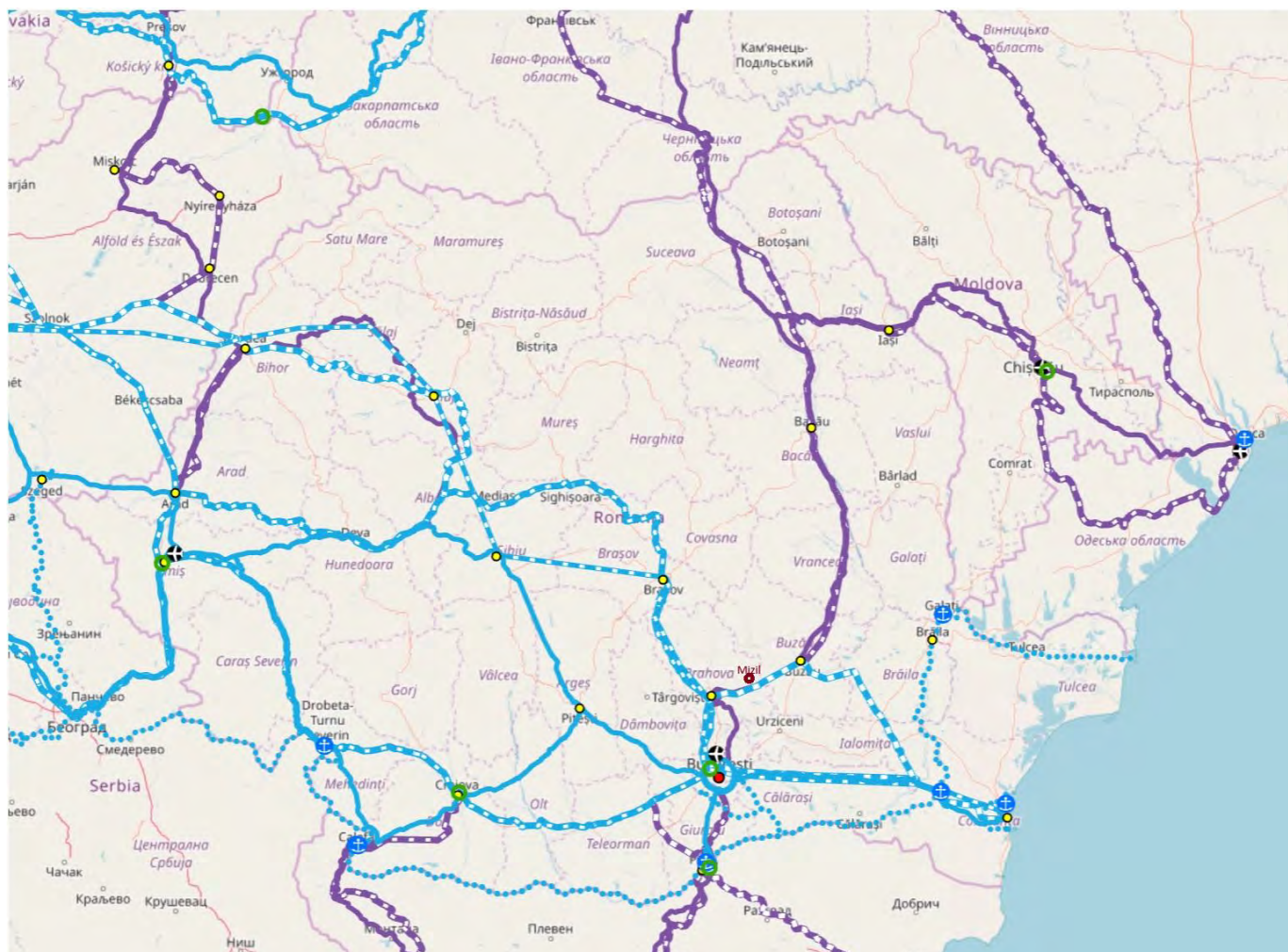
Rețeaua TEN-T (Trans-European Transport Network) constituie fundamentul sistemului de transport al Uniunii Europene, având un rol crucial în promovarea unei dezvoltări echilibrate și policentrice a teritoriului european. Rețeaua TEN-T este structurată în două categorii distincte: rețeaua centrală (Core), care include cele mai importante rute de transport care leagă capitalele europene și marile orașe, și rețeaua globală (Comprehensive), care se extinde pentru a integra toate celelalte rute necesare dezvoltării infrastructurii de transport.

Rețeaua centrală TEN-T Core joacă un rol esențial în facilitarea legăturilor între principalele centre strategice de dezvoltare din Europa, având ca scop principal creșterea coeziunii economice și sociale pe continent. Această rețea este concepută pentru a conecta marile orașe, porturi și aeroporturi, asigurând o circulație rapidă și eficientă a bunurilor și persoanelor, ceea ce contribuie la integrarea piețelor naționale în cadrul unei economii europene mai unite.

România beneficiază de o poziție strategică în cadrul rețelei TEN-T, fiind traversată de două dintre cele nouă coridoare care facilitează conectivitatea în Europa. Primul dintre acestea este coridorul Rin-Dunăre, care include rute rutiere, feroviare și navigabile, având un impact semnificativ asupra mobilității interne și internaționale, facilitând transportul de mărfuri și călători între diversele regiuni ale Europei Centrale și de Est. Acest coridor nu doar că îmbunătățește accesibilitatea porturilor maritime și fluviale, dar stimulează și dezvoltarea economică a orașelor și regiunilor pe care le străbate.

Al doilea coridor, Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee, se concentrează în principal pe transportul rutier și reprezintă un element crucial pentru integrarea României în rutele comerciale europene. Acest coridor sprijină nu doar comerțul regional, dar și interconectarea cu piețele din afara Uniunii Europene, oferind o alternativă viabilă pentru transportul de mărfuri și contribuind la reducerea timpilor de livrare.

**Figura 29.** Coridoare TEN-T pe teritoriul României (Rin-Dunărea și Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee)



Sursa: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

Orașul Mizil se află într-o poziție favorabilă în ceea ce privește conectivitatea la rețeaua europeană de transport TEN-T Core, beneficiind de o legătură directă prin rețeaua rutieră a coridorului Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee. Această conexiune se realizează prin intermediul autostrăzii Ploiești – Buzău, care este în prezent în curs de implementare. Finalizarea acestui tronson rutier va avea un impact semnificativ asupra mobilității, contribuind la scurtarea timpilor de deplasare între Mizil și alte importante centre urbane din România.

Odată finalizată, autostrada va facilita accesul rapid la orașe majore precum București și Focșani, reducând astfel distanțele și îmbunătățind considerabil accesibilitatea. Aceasta nu doar că va optimiza transportul de bunuri și persoane, dar va spori și atractivitatea orașului Mizil ca destinație pentru investiții și dezvoltare economică, având în vedere că o infrastructură rutieră de calitate este un factor esențial în decizia companiilor de a se stabili într-o anumită zonă.

Cel mai important nod urban din apropierea orașului Mizil este municipiul Ploiești, care constituie un punct de intersecție esențial pentru fluxurile de transport regionale. Această relație de interdependență va permite orașului Mizil să beneficieze de resursele și facilitățile disponibile în

Ploiești, consolidându-se astfel ca un hub regional. Astfel, autoritățile locale ar trebui să continue să colaboreze cu partenerii de transport și dezvoltare regională pentru a maximiza beneficiile acestei conectivități, având în vedere importanța strategică a infrastructurii în dezvoltarea pe termen lung a orașului.

În plus, față de rețeaua de importanță europeană, infrastructura rutieră existentă oferă orașului Mizil un nivel ridicat de conectivitate interurbană, facilitând fluxul de trafic și accesul către alte localități. Cu toate acestea, trebuie menționat că pe anumite segmente de drum se pot întâlni probleme de congestie, în special din cauza traversării altor orașe sau a subdimensionării infrastructurii rutiere. Aceste aspecte pot afecta eficiența transportului și pot necesita intervenții planificate pentru a îmbunătăți capacitatea și fluiditatea circulației.

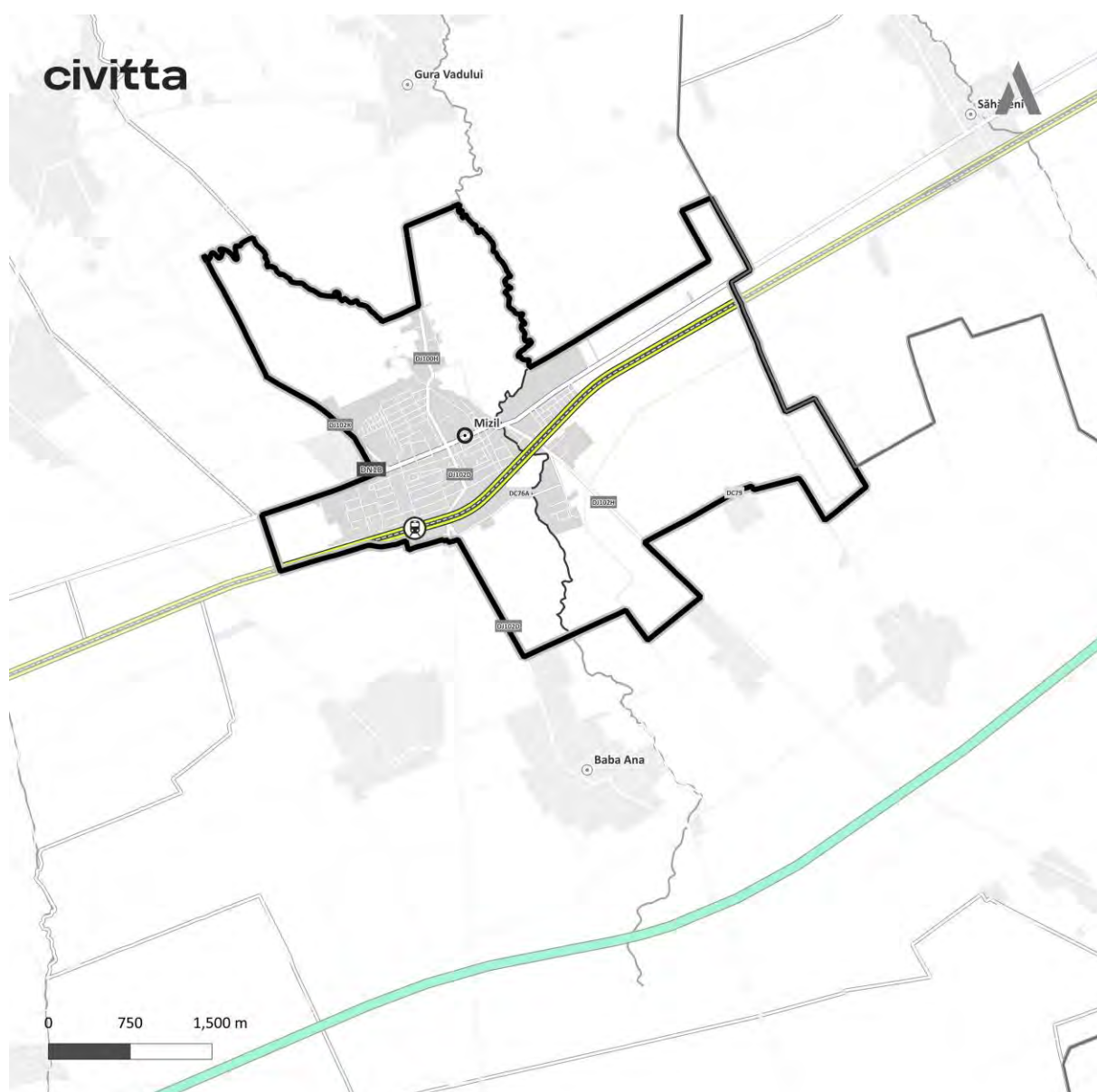
În plan teritorial, dispunerea conexiunilor orașului Mizil sunt următoarele:

- În vest – drumul național DN 1B (spre Ploiești), care împreună cu autostrada A3 reprezintă cea mai apropiată conexiune spre București, iar împreună cu drumul național DN 1A realizează conexiunea cu Vălenii de Munte și Brașov și cu drumul național DN 1 se realizează conexiunea cu Câmpina și Brașov.
- În est – prin drumul național DN 1B (spre Buzău) se realizează conexiunea imediată cu comuna Săhăteni din județul Buzău. Mai mult, DN 1B împreună cu DN 2 realizează conexiunea cea mai rapidă cu Râmnicu Sărat și Focșani și împreună cu DN 2B realizează conexiunea cu Brăila și Galați.
- În sud – Drumurile județene DJ 100C și DJ 102D realizează conexiunea imediată cu comunele Baba Ana, Fulga și Sălciile. Iar DJ 100C, împreună cu DN 1D realizează conexiunea cea mai rapidă cu orașe importante din județul Ialomița, respectiv Urziceni și Slobozia.
- În sud-est, drumul județean DJ 102H duce către comunele din județul Buzău, respectiv Amaru, Glodeanu Sărat, unde mai departe se realizează conexiunile cu localitățile din nordul județului Ialomița.
- În nord conexiunile cu comunele învecinate sunt realizate prin drumul județean DJ 149 (care duce spre comuna Fântânele, apoi Ceptura și mai departe spre orașul Urlați), DJ 102K (care face legătura cu comuna Ungureni) și DJ 100H (care duce spre comuna Gura Vadului, Jugureni și mai departe spre Tisău și Vernești, din județul Buzău).

Pentru a crește accesibilitatea la nivel național, pe cale rutieră, există un proiect în implementare și în orașul Mizil, respectiv, realizarea tronsonului de autostradă Ploiești-Buzău.

În ceea ce privește accesul pe coridorul feroviar european, orașul Mizil beneficiază de o conectivitate ridicată, fiind traversat de rețeaua feroviară TEN-T Core, mai exact prin intermediul magistralei 500 (ruta Ploiești - Suceava). Această magistrală reprezintă un element esențial în asigurarea transportului feroviar de mare capacitate, facilitând nu doar deplasările de călători, ci și transportul de mărfuri, ceea ce contribuie semnificativ la dezvoltarea economică a regiunii.

Figura 30. Rețeaua TEN-T în orașul Mizil



#### Rețeaua TEN-T în orașul Mizil

|                                                                                                                |                                                                                                  |                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limita județului Prahova<br>Limită UATB<br>Limita orașului Mizil<br>Perimetru construit, 2020 | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum național<br>Drum județean<br>Drum comunal<br>Străzi locale | <b>Rețeaua TEN-T</b><br>Coridor feroviar - Core TEN-T<br>Coridor rutier - Core TEN-T |
| <b>Rețeaua de localități</b><br>Oraș<br>Sat reședință de comună                                                | <b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară                                  |                                                                                      |
| <b>Rețea hidrografică</b><br>Râuri                                                                             |                                                                                                  |                                                                                      |

Sursa: Prelucrarea consultantului

Figura 31. Traseul autostrăzii Ploiești – Buzău



*Sursa: CESTRIN, octombrie 2024*

Din perspectiva conectivității interurbane, orașul Mizil înregistrează un timp de parcurs de aproximativ 40 minute până în centrele urbane cele mai apropiate din județul Prahova și Buzău, respectiv municipiile Ploiești și Buzău. De asemenea, orașul Mizil dispune de o conexiune bună cu capitala României, situându-se la aproximativ 1 oră și 20 de minute distanță de București. În plus, orașul Mizil se află la distanțe comparabile față de alte două centre urbane importante ale țării, respectiv Brașov și Constanța, cu timpi de parcurs estimativi între 2 ore și 20 de minute și 2 ore și 40 de minute.

Tabel 8. Accesibilitate pe cale rutieră către centrele urbane din Regiunea Sud – Muntenia și județele învecinate

| NR.CRT. | TRASEU                                            | TIMPI DE PARCURS |
|---------|---------------------------------------------------|------------------|
| 1       | Mizil – Ploiești                                  | 37 min.          |
| 2       | Mizil – Buzău                                     | 33 min.          |
| 3       | Mizil – Ploiești – București                      | 1 oră 20 min.    |
| 4       | Mizil – Ploiești – Târgoviște                     | 1 oră 20 min.    |
| 5       | Mizil – Buzău – Râmnicu Sărat – Focșani           | 1 oră 30 min.    |
| 6       | Mizil – Urziceni – Slobozia                       | 1 oră 30 min.    |
| 7       | Mizil – Buzău – Brăila                            | 1 oră 50 min.    |
| 8       | Mizil – Urziceni – Lehliu – Călărași              | 2 ore            |
| 9       | Mizil – Ploiești – București – Giurgiu            | 2 ore            |
| 10      | Mizil – Ploiești – Brașov                         | 2 ore 20 min.    |
| 11      | Mizil – Ploiești – Târgoviște – Pitești           | 2 ore 20 min.    |
| 12      | Mizil – București – Alexandria                    | 2 ore 30 min.    |
| 13      | Mizil – Urziceni – Lehliu – Cernavodă - Constanța | 2 ore 40 min.    |

Sursa: Prelucrarea consultantului folosind timpii de parcurs furnizați de Google Maps

Transportul aerian joacă un rol esențial în asigurarea conectivității teritoriale la nivel național și european, facilitând legături rapide către destinații interne și internaționale. În contextul în care județul Prahova nu dispune de un aeroport propriu, accesul locuitorilor municipiului Mizil la rețeaua de transport aerian se realizează prin intermediul celor mai apropiate infrastructuri aeroportuare: Aeroportul Internațional Henri Coandă (Otopeni), Aeroportul Internațional București Băneasa și Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav.

Toate cele trei aeroporturi sunt accesibile atât rutier, cât și feroviar, ceea ce contribuie la o conectivitate relativ facilă pentru municipiul Mizil. Analiza timpilor de deplasare, care include și conexiunile locale între gară și aeroport, indică faptul că Aeroportul Internațional Henri Coandă reprezintă cea mai eficientă opțiune, indiferent de modul de transport utilizat. Totuși, în toate cazurile analizate, accesul rutier înregistrează timpi de deplasare semnificativ mai reduși față de cel feroviar, diminuând competitivitatea transportului cu trenul pentru acest tip de conexiune.

Din perspectiva ofertei de zboruri și a capacității operaționale, Aeroportul Internațional Henri Coandă se afirmă ca principala poartă aeriană a României. Acesta oferă zboruri frecvente către centre urbane majore din Europa, precum și conexiuni către alte continente – Asia, Africa și

America de Nord. La nivel european, aeroportul este clasificat în categoria A<sup>46</sup>, fiind recunoscut drept un nod comunitar major, cu un trafic anual de peste 10 milioane de pasageri și un volum de marfă ce depășește 10.000 de tone. Această performanță îl plasează în rândul celor mai importante hub-uri aeriene din rețeaua de transport a Uniunii Europene.

În schimb, Aeroportul Internațional București Băneasa și Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav dispun, în prezent, de o capacitate operațională limitată. Acestea au fost recent redeschise sau inaugurate și se află într-un proces de dezvoltare graduală a rețelei de rute și a frecvenței zborurilor. Deși prezintă un potențial relevant de creștere, în special în context regional, oferta actuală de zboruri este restrânsă comparativ cu Aeroportul Otopeni.

*Tabel 9. Accesibilitate pe cale rutieră și feroviară către aeroporturile din apropierea orașului Mizil*

| AEROPORT                                         | DISTANȚĂ (KM) | TIMP DE PARCURGERE<br>CALE RUTIERĂ | TIMP DE PARCURGERE<br>CALE FERUVIARĂ +<br>LEGĂTURI |
|--------------------------------------------------|---------------|------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Aeroportul<br>Internațional Henri<br>Coandă      | 80.4          | 57 minute                          | 2 ore și 5 minute                                  |
| Aeroportul<br>Internațional<br>București Băneasa | 89.2          | 1 oră și 4 minute                  | 2 ore și 17 minute                                 |
| Aeroportul<br>Internațional Brașov-<br>Ghimbav   | 156           | 2 ore și 27 minute                 | 3 ore și 30 minute                                 |

*Sursa: Google Maps*

Aceste discrepanțe evidențiază rolul dominant pe care Aeroportul Henri Coandă îl joacă în mobilitatea aeriană națională și subliniază, totodată, statutul său de cea mai eficientă și accesibilă opțiune pentru locuitorii municipiului Mizil.

## 2.3. Rețeaua rutieră

### 2.3.1. Infrastructura rutieră intraurbană

Rețeaua stradală a orașului Mizil este compactă, conturată în jurul unui culoar central rutier reprezentat de Strada Mihai Bravu. Aceasta reprezintă, de fapt traseul, drumului național DN 1B (E 577) în interiorul orașului. DN 1B (E577) este o arteră rutieră de importanță națională și europeană, care asigură conexiunea strategică între municipiile reședință de județ Ploiești și Buzău. Această stradă (cu o bandă pe fiecare sens) asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului. Lățimea părții carosabile este de aproximativ 10 m, de la intrarea în oraș dinspre Municipiul Ploiești, până la intersecția cu strada Eroilor, excepție făcând podul peste râul Ghighiu.

<sup>46</sup> Conform datelor din anul 2023 și a pragurilor setate de Atlas of the Sky ([https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos\\_public.html](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos_public.html))

După această intersecție lățimea carosabilului devine de 7 m. Partea carosabilă este realizată din asfalt, fiind într-o stare bună, dar prezentând pe alocuri crăpături, tasări și denivelări.

În lungul acestui culoar, de la vest la est se regăsesc funcțiuni complexe de interes public. Din strada Mihai Bravu, stradă de categoria I, se ramifică alte străzi importante la nivel local, spre sud fiind strada Erou Radu Nicolae, strada 24 Ianuarie, bulevardul Gării (străzi de categoria a III-A), iar spre nord fiind strada Mihail Kogălniceanu și strada Tohani (străzi de categoria a II-a).

Un alt aspect important, menționat și anterior este faptul că orașul se află în aria de influență a autostrăzii Ploiești – Buzău, care este în curs de implementare, reprezentând o mare oportunitate în creșterea accesibilității orașului.

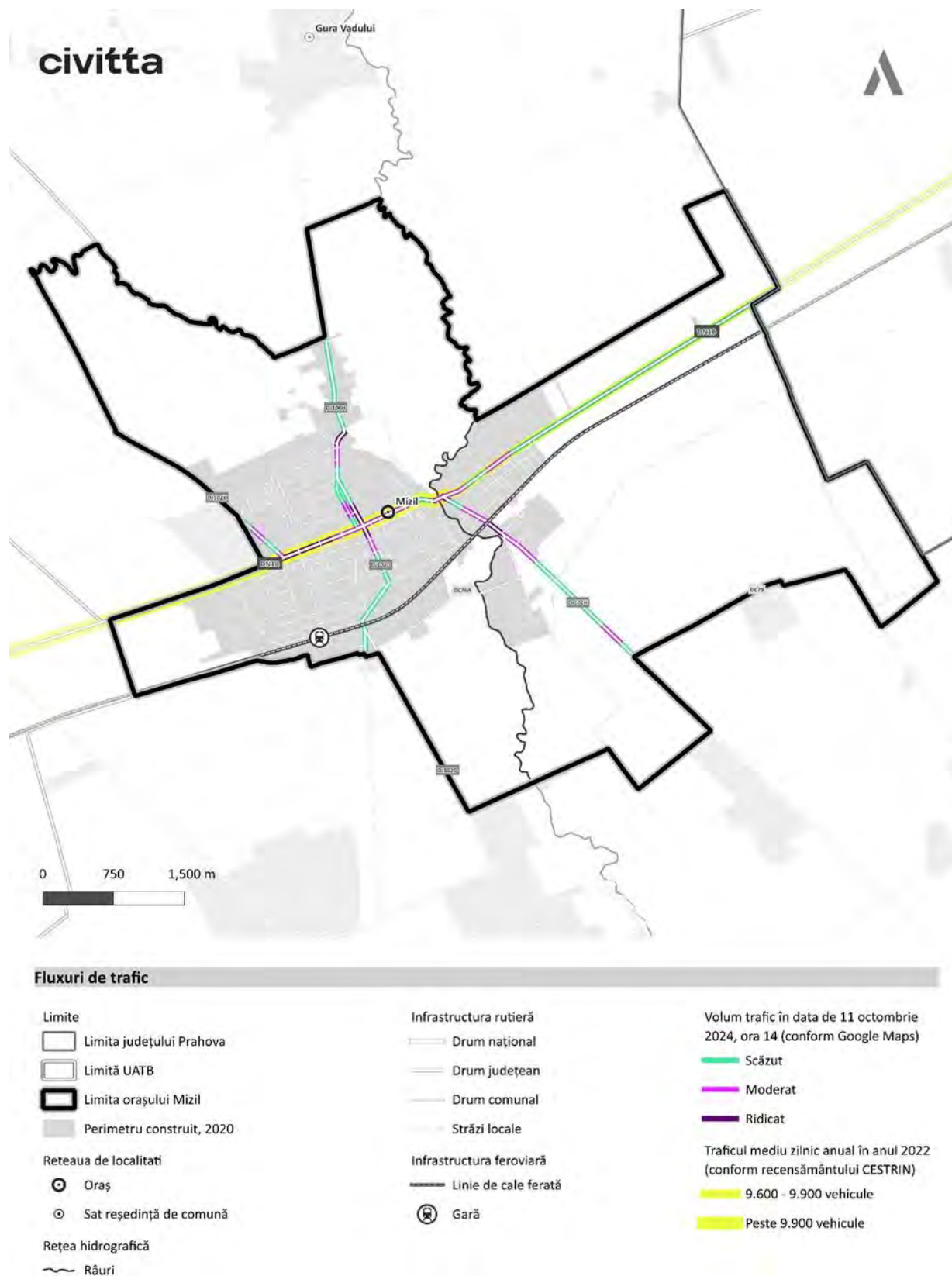
### **2.3.2. Capacitatea infrastructurii de transport rutier**

Pornind de la configurația urbanistică (dezvoltarea axială de-a lungul culoarului rutier de la vest la est) și de la trama stradală existentă, împreună cu zona centrală reprezentată de funcțiuni complexe de interes public, principalele zone de congestie se regăsesc pe strada Mihai Bravu la intersecția acesteia cu strada Mihai Kogălniceanu și strada 24 Ianuarie, dar și la intersecția între strada Mihai Bravu și strada Eroilor. Conform recensământului CESTRIN în anul 2022, traficul mediu zilnic anual de-a lungul axei vest-est (strada Mihai Bravu) a fost de peste 9.900 de vehicule.

Un proiect destinat îmbunătățirii infrastructurii rutiere la nivel local este proiectul construirii centurii ocolitoare a orașului în partea de nord care va ajuta considerabil la decongestionarea traficului și va prelua un număr foarte mare de vehicule de pe strada Mihai Bravu. Proiectul se află în prezent în faza de implementare, cu finalizarea estimată pentru anul 2025.



Figura 32. Fluxuri de trafic



Sursa: Prelucrarea consultantului

### **2.3.3. Calitatea infrastructurii rutiere**

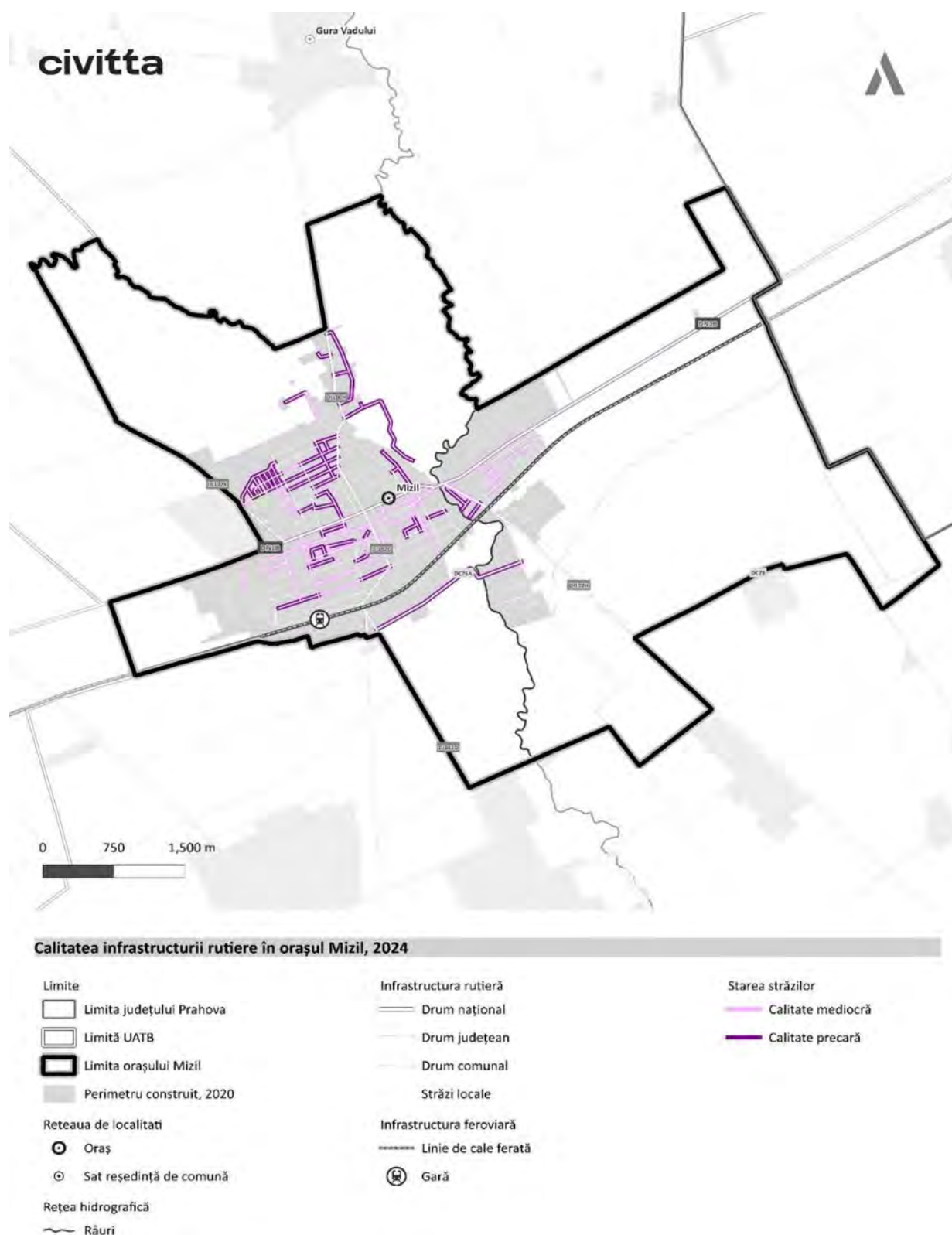
Străzile orașului Mizil ating în total o lungime de 41 km<sup>47</sup>, valoare cu aproximativ 8% mai mare decât în 2010. Starea tehnică a drumurilor în localitate nu este corespunzătoare în totalitate standardelor de siguranță și trafic.

Conform datelor din anul 2023, 35<sup>48</sup> de km de drum figurau ca fiind modernizați. Practic, 15% din infrastructura rutieră a orașului sunt nemodernizate, având platforme pietruite, balastate sau balast în amestec cu pietriș. În prezent la nivelul orașului, conform figurii următoare se observă faptul că în partea de nord a orașului Mizil calitatea străzilor este precară. Ținând cont că această zonă are o populație ridicată, între 1100-2000, circulația rutieră este îngreunată. Totuși, în prezent, orașul Mizil implementează un proiect de modernizare a 27 de străzi, finanțat prin Programul Național de Investiții "Anghel Saligny", cu o valoare totală de 22,8 milioane lei. Proiectul include și o parte dintre străzile clasificate ca având o calitate precară.

<sup>47</sup> Sursa: Date Tempo INS – GOS104A – Lungimea străzilor orășenești pe județe și localități

<sup>48</sup> Sursa: Date Tempo INS – GOS105A – Lungimea străzilor orășenești modernizate, pe județe și localități

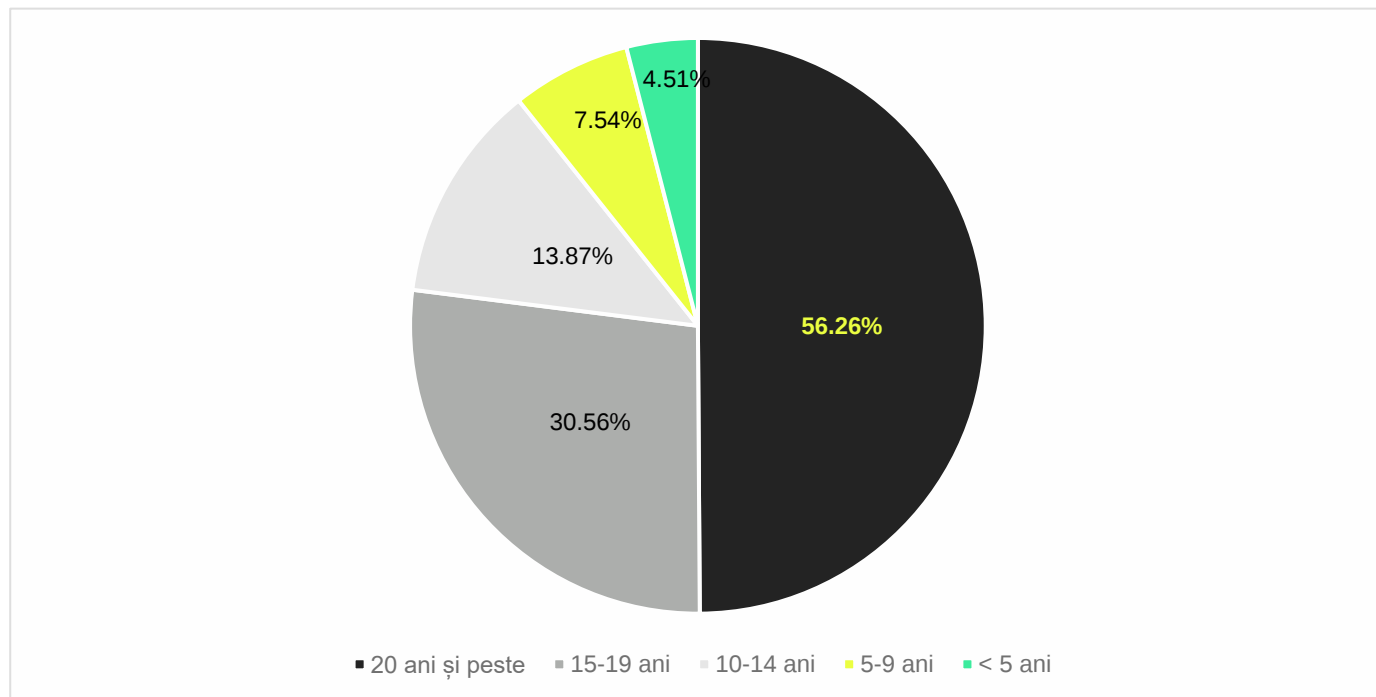
Figura 33. Calitatea infrastructurii rutiere în orașul Mizil



Sursa: Prelucrarea consultantului

Gradul de motorizare al zonelor urbane din România a continuat să crească în mod constant în ultimii ani, exercitând presiune suplimentară pe infrastructura rutieră existentă. În urma analizei situației parcului auto a orașului Mizil la data de 31.07.2024, s-a constatat că indicele de motorizare a atins valoarea de **355 autovehicule la 1000 de locuitori**<sup>49</sup>.

Figura 34. Structura parcului auto din orașul Mizil (2024)



Sursa: Prelucrarea consultantului

O problemă semnificativă a parcului auto din orașul Mizil este reprezentată de vechimea acestuia. În anul 2024, 56.26% dintre autoturisme au o vechime mai mare de 20 de ani, în timp ce doar 7.54% au o vechime mai mică de 10 ani. Ponderele vehiculelor cu vârsta mai mică de 5 ani este de doar 4.51%. Această realitate generează două provocări majore. În primul rând, autoturismele vechi contribuie în mod substanțial la impactul negativ asupra mediului. Emisiile de noxe și consumul de combustibil ale acestora sunt considerabil mai mari decât ale vehiculelor moderne, care beneficiază de tehnologii avansate, mai eficiente și mai prietenoase cu mediul.

În al doilea rând, utilizarea mașinilor vechi reprezintă un risc pentru siguranța rutieră. Acestea nu respectă standardele actuale de siguranță și, adesea, nu sunt dotate cu echipamente moderne esențiale pentru prevenirea accidentelor, precum sisteme de frânare avansate sau alte tehnologii de asistență la condus.

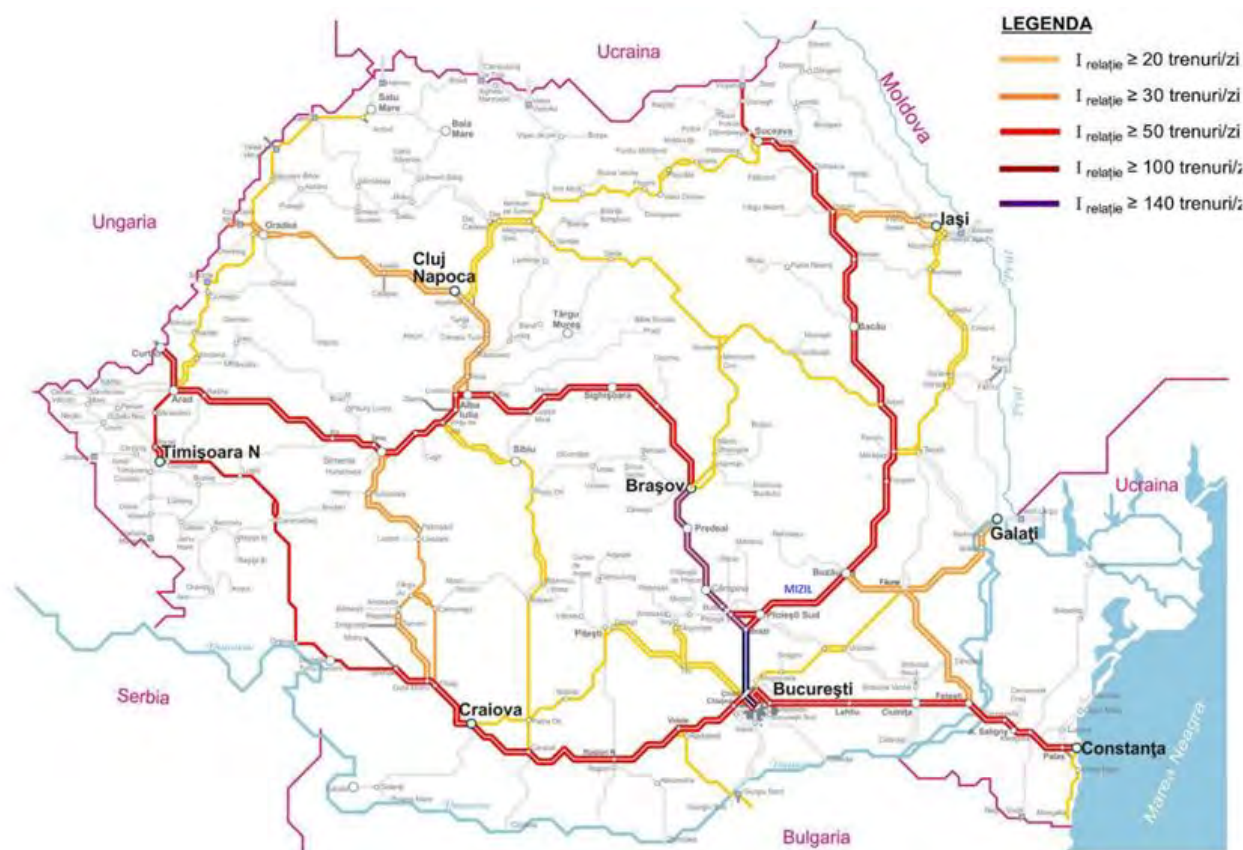
<sup>49</sup> Pentru calcul s-au utilizat datele privind populația orașului Mizil în 2024 conform Institutului Național de Statistică (INS) și numărul de autovehicule înregistrate conform Direcției Generale de Permise Auto și Înmatriculări

## 2.4. Transport public

### 2.4.1. Transport feroviar

Transportul feroviar este unul dintre cele mai eficiente și nepoluante modalități de transport. Unul din avantajele semnificative ale orașului Mizil în domeniul transportului public este prezența infrastructurii feroviare. Orașul este străbătut de magistrala 500, fiind o cale dublu electrificată pe tot teritoriul localității și este inclusă în rețeaua europeană TEN-T Core. Magistrala conectează orașul de Ploiești și Buzău, dar și de alte centre urbane importante din țară, cum ar fi: București, Focșani, Adjud, Bacău, Pașcani, Verești, Suceava, Vicșani.

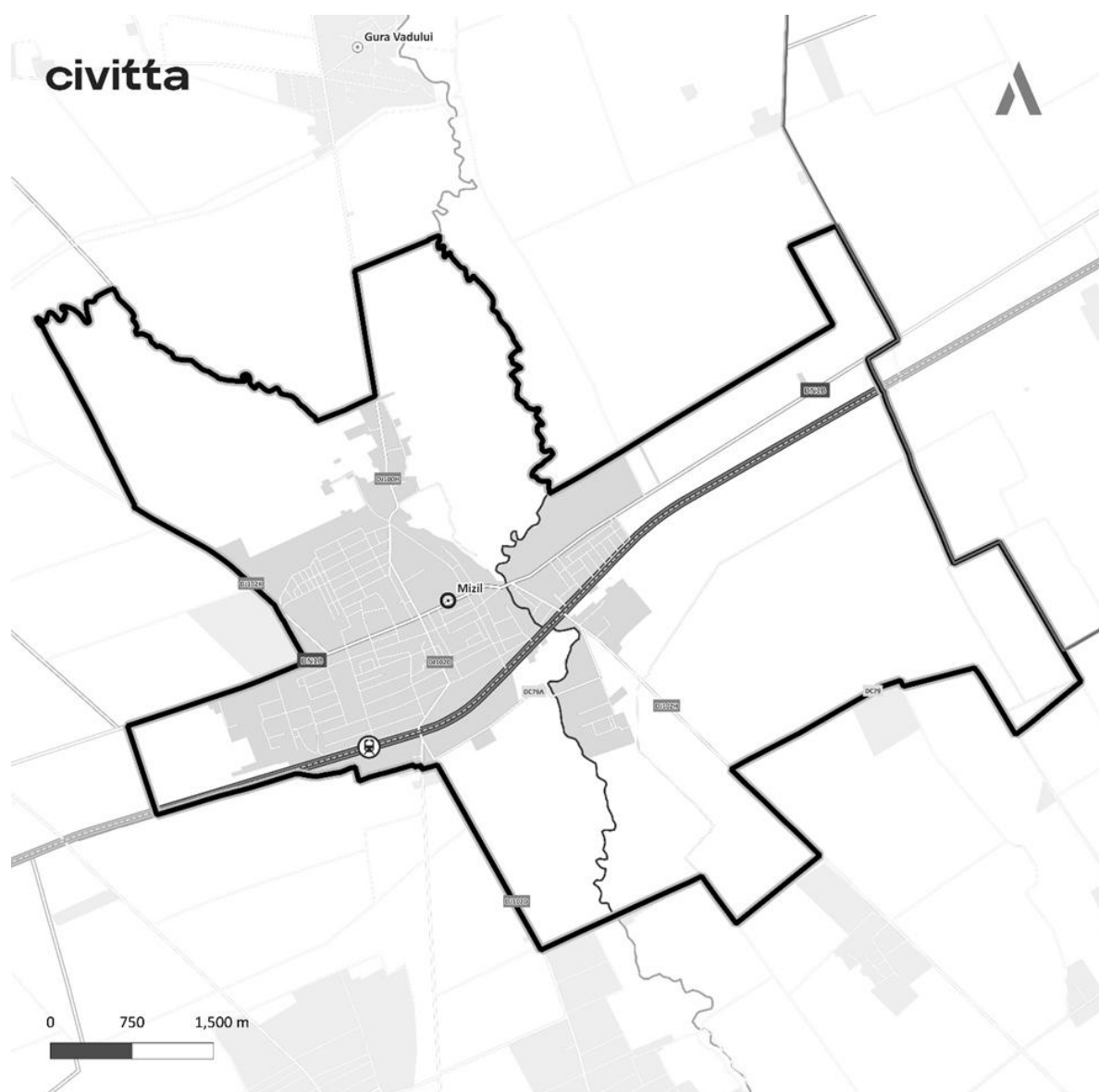
Figura 35. Relații de transport cu intensitate ridicată a traficului feroviar



Sursa: Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025<sup>50</sup>

<sup>50</sup> Sursa: Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025 - [https://cfr.ro/wp-content/uploads/2018/05/files\\_strategie\\_SDezIF\\_2020\\_strategie-infra-v4.2.pdf](https://cfr.ro/wp-content/uploads/2018/05/files_strategie_SDezIF_2020_strategie-infra-v4.2.pdf)

Figura 36. Infrastructura feroviară a orașului Mizil



#### Infrastructura feroviară a orașului Mizil

|                              |                                           |
|------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Limite</b>                | <b>Infrastructura rutieră</b>             |
| Limita județului Prahova     | Drum național                             |
| Limită UATB                  | Drum județean                             |
| Limita orașului Mizil        | Drum comunal                              |
| Perimetru construit, 2020    | Străzi locale                             |
| <b>Reteaua de localități</b> | <b>Infrastructura feroviară</b>           |
| Oraș                         | Linie de cale ferată dublă, electrificată |
| Sat reședință de comună      | Coridor feroviar - Core TEN-T             |
| <b>Rețea hidrografică</b>    | Gară                                      |
| Râuri                        |                                           |

Sursa: Prelucrarea consultantului

Tabel 10. Situația plecărilor din gara Mizil, 2024

| PLECĂRI DIN GARA MIZIL                                                      | OPERATOR                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 7 trenuri spre Iași (în intervalul 00.05 – 20.32)                           | CFR Călători (5 trenuri)<br>Regio Călători (2 trenuri)          |
| 4 trenuri spre București - gara Basarab (în intervalul 04.04 – 15.43)       | CFR Călători                                                    |
| 18 trenuri spre București Nord - Gara de Nord (în intervalul 04.09 – 21.20) | CFR Călători (14 trenuri)<br>Transferoviar Călători (4 trenuri) |
| 2 trenuri spre Brazi (în intervalul 05.10 - 17.12)                          | CFR Călători                                                    |
| 4 trenuri spre Mărășești (în intervalul 05-28 - 21.17)                      | CFR Călători (2 trenuri)<br>Regio Călători (2 trenuri)          |
| 12 trenuri spre Buzău (în intervalul 06.41 - 21.34)                         | CFR Călători (10 trenuri)<br>Regio Călători (2 trenuri)         |
| 5 trenuri spre Galați (în intervalul 06.47 - 22.55)                         | CFR Călători (2 trenuri)<br>Transferoviar Călători (3 trenuri)  |
| 3 trenuri spre Suceava (în intervalul 07.40 - 15.15)                        | CFR Călători                                                    |
| 3 trenuri spre Ploiești Sud (în intervalul 10.12 - 20.27)                   | CFR Călători                                                    |
| 3 trenuri spre Ploiești Vest (în intervalul 10.12 - 20.43)                  | Regio Călători                                                  |
| 1 tren spre Brașov ( ora 09.40)                                             | CFR Călători                                                    |
| 1 tren spre Bacău (ora 16.14)                                               | CFR Călători                                                    |
| 1 tren spre Ungheni (ora 20.32) operat de CFR Călători                      | CFR Călători                                                    |
| 1 tren spre Vatra Dornei Băi HC (ora 23.53) operat de CFR Călători          | CFR Călători                                                    |

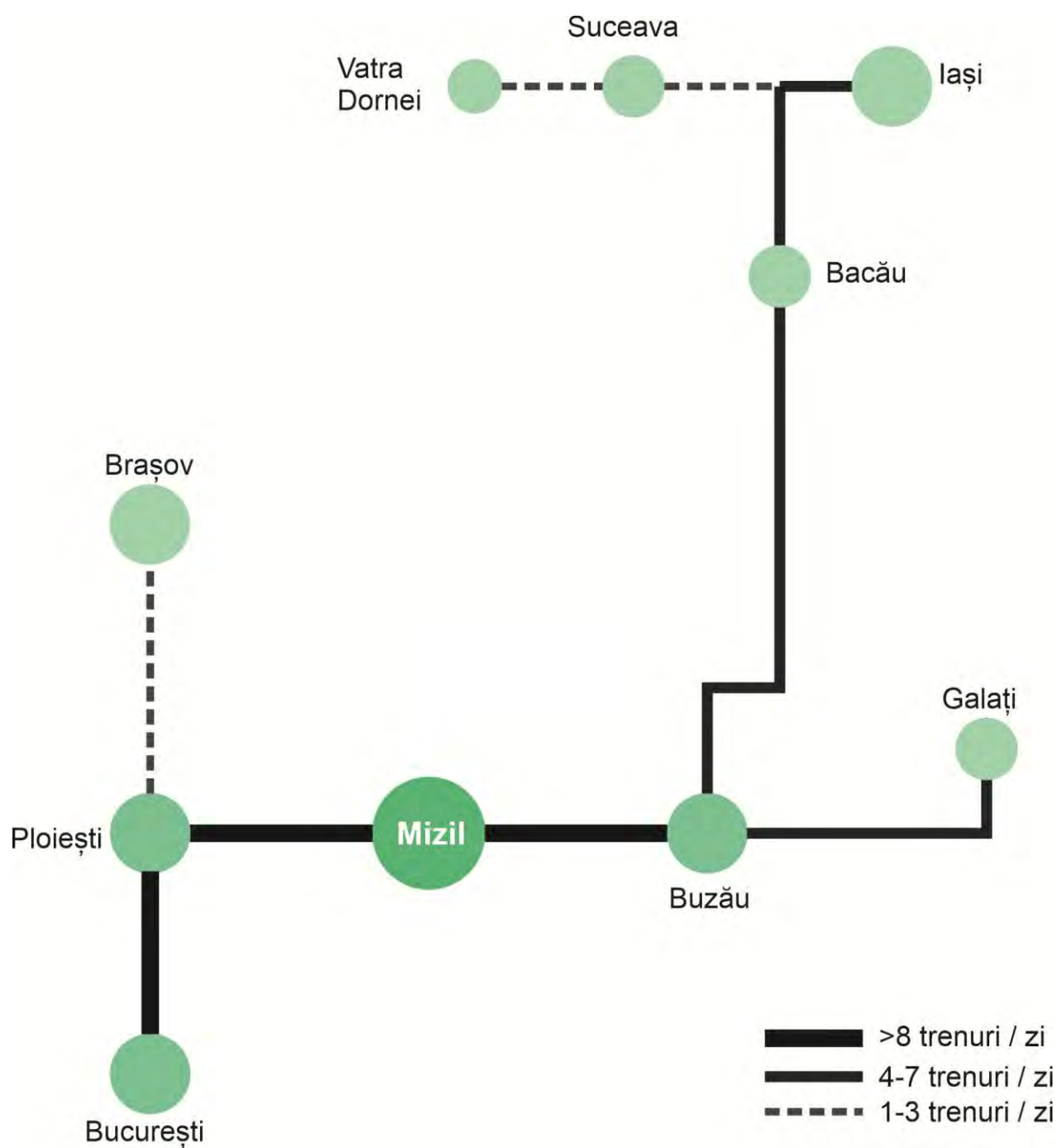
Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza informațiilor disponibile pe <https://mersultrenurilor.infofer.ro/ro-RO/Itineraries> si Tablou de sosiri-plecări din Gara Mizil

Tabel 11. Situația sosirilor în gara Mizil, 2024

| SOSIRI ÎN GARA MIZIL                                                | OPERATOR                                               |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 4 trenuri din Iași (în intervalul 04.08 – 21.19)                    | CFR Călători                                           |
| 1 tren din Adjud ( ora 08.20)                                       | CFR Călători                                           |
| 24 trenuri din Gara de Nord București (în intervalul 00.04 – 23.52) | CFR Călători (19 trenuri)<br>Transferoviar (5 trenuri) |
| 2 trenuri din Brazi (în intervalul 08.27 - 21.33)                   | CFR Călători                                           |
| 3 trenuri din Mărășești (în intervalul 06.03 - 20.42)               | CFR Călători (1 tren)<br>Regio Călători (2 trenuri)    |
| 12 trenuri din Buzău (în intervalul 04.03 - 20.13)                  | Regio Călători (11 trenuri)<br>Transferoviar (1 tren)  |
| 6 trenuri din Galați (în intervalul 09.39 - 20.19)                  | CFR Călători                                           |
| 2 trenuri din Suceava (în intervalul 14.14 - 17.53)                 | CFR Călători                                           |
| 3 trenuri din Ploiești Sud (în intervalul 05.27 - 16.58)            | CFR Călători                                           |
| 2 trenuri din Ploiești Vest (în intervalul 09.15 - 15.29)           | Regio Călători                                         |
| 1 tren din Brașov ( ora 19.42)                                      | CFR Călători                                           |
| 1 tren din Bacău (ora 07.31)                                        | CFR Călători                                           |
| 1 tren spre Ungheni (ora 05.05)                                     | CFR Călători                                           |
| 1 tren din Vatra Dornei Băi HC (ora 04.33)                          | CFR Călători                                           |

*Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza informațiilor disponibile pe <https://mersultrenurilor.infofer.ro/ro-RO/Itineraries> si Tabloul de sosiri-plecări din Gara Mizil*

Figura 37. Frecvența trenurilor în orașul Mizil (reprezentare conceptuală)



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza informațiilor disponibile pe <https://mersultrenurilor.infofer.ro/ro-RO/Itineraries> și Tablou de sosiri-plecări din Gara Mizil

Din punct de vedere al frecvenței, se remarcă faptul că cele mai multe trenuri zilnice directe sunt orientate către București (22 trenuri / zi), către Buzău (12 trenuri / zi) și către Iași (7 trenuri / zi). Se conturează astfel o bună legătură cu București, cu un număr mare de curse în intervalul 04.09 – 23.52, potrivite pentru deplasări către locuri de muncă sau educație. De asemenea, există multe curse și către Ploiești și Buzău. Trenurile de pe această rută au și un parcurs relativ scurt, de aproximativ 30 de minute. Actuala frecvență și orarul utilizat sunt totuși suficient de adaptate pentru a putea susține o navetă zilnică. Există și o conexiune bună cu Galați (5 trenuri / zi) și Mărășești (4 trenuri / zi).

Celelalte localități care beneficiază de conexiuni cu orașul Mizil nu dispun de o frecvență la fel de ridicată, o mare parte dintre trasee fiind deservite de 1 tren / zi. Totodată, este de menționat faptul că orașul Mizil nu dispune de conexiuni directe cu zona de vest, nord-vest și sud-vest a țării, aspect ce scade accesibilitatea orașului către importante centre urbane. Însă, apropierea de capitală îi conferă orașului o posibilitate de transbordare către aceste regiuni.

## 2.4.2. Transport public

### Transport public interurban / județean

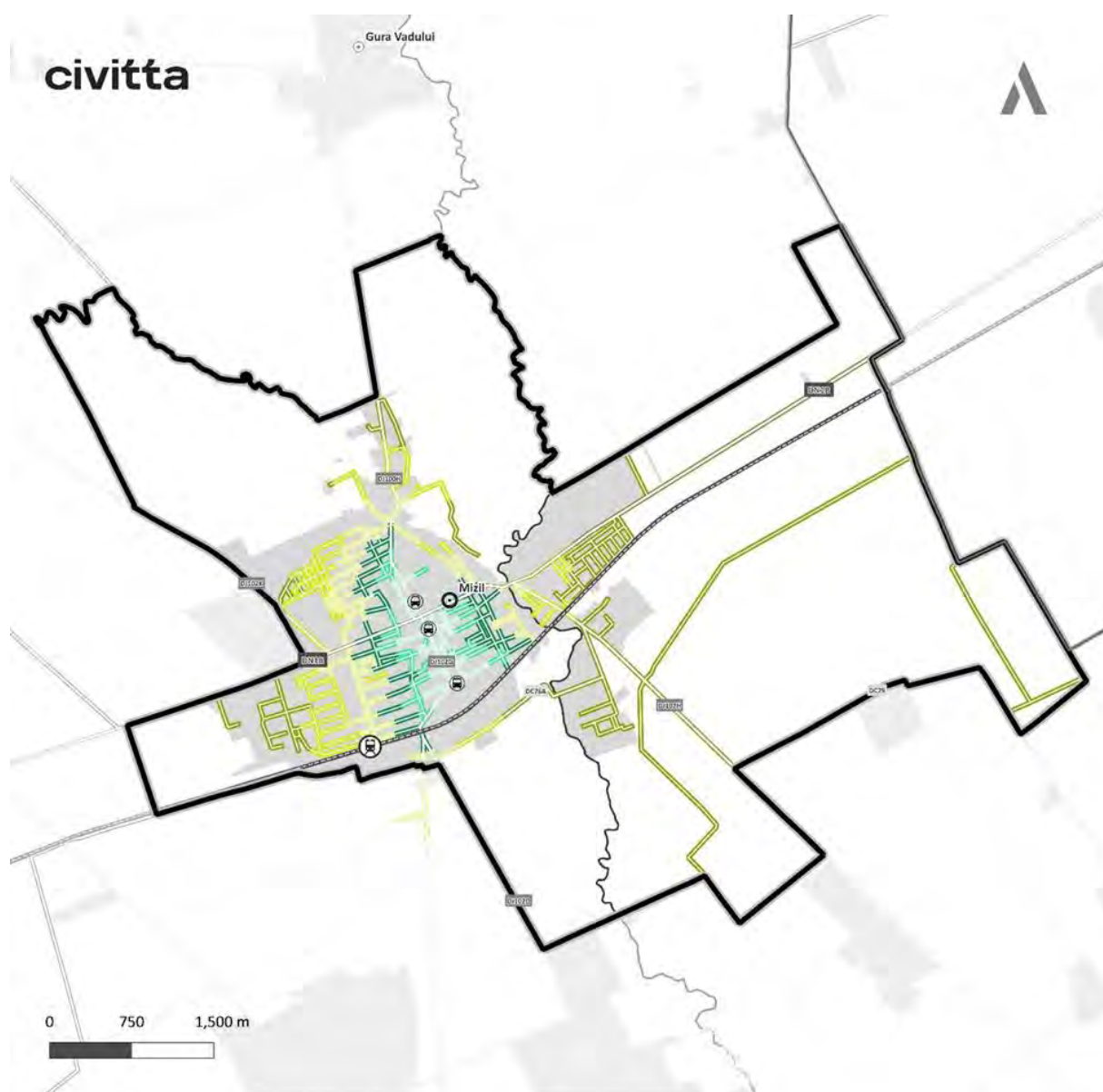
Orașul are o dezvoltare compactă, ceea ce face ca distanțele să fie relativ scurte, rezultând o cerere moderată pentru transportul în comun.

Pentru transportul interurban de persoane, operatorul SĂPUNARI SERV utilizează microbuze și autobuze pe traseele din orașul Mizil către localitățile din jurul acestuia, precum și către municipiul Ploiești. Conform Hotărârii Consiliului Județean Prahova cu nr. 231 / 11.10.2024<sup>51</sup>, privind actualizarea Programului de transport județean prin curse regulate în județul Prahova, traseele sunt următoarele:

- **Traseul 559:** Mizil – Albești Paleologu – Ploiești (cu 4 stații în Mizil: Liceul Tase Dumitrescu, Cimitir, Penny, Relaxa) – 36 km
- **Traseul 560:** Mizil – Gura Vadului (sat Perșunari) (cu o stație în Mizil: Liceul Tase Dumitrescu) – 9 km
- **Traseul 561:** Mizil – Jugureni (cu o stație în Mizil: Liceul Tase Dumitrescu) – 17 km
- **Traseul 562:** Mizil – Gura Vadului – Călugăreni (cu o stație în Mizil: Liceul Tase Dumitrescu) – 8 km
- **Traseul 563:** Mizil – Fulga – Sălciile (cu 2 stații în Mizil: Str. Ștefan cel Mare –Sediul Poliției și Str. Recoltei, nr.1) – 28 km
- **Traseul 564:** Mizil – Baba Ana (sat Cireșanu) – Boldești Grădiștea (sat Boldești) (cu 2 stații în Mizil: Str. Ștefan cel Mare –Sediul Poliției și Str. Recoltei, nr. 1) – 23 km
- **Traseul 565:** Mizil – Vadu Săpat – Fântânele (cu 4 stații în Mizil: Sara Cafe, Cimitir, Penny, Relaxa) – 10,40 km
- **Traseul 566:** Mizil – Colceag (sat Parepa Rusani) (cu 5 stații în Mizil: Str. Ștefan cel Mare – Sediul Poliției, Sara Cafe, Cimitir, Penny, Relaxa) – 19,50 km

<sup>51</sup> Hotărârea nr. 231 / 11.10.2024 privind actualizarea Programului de transport județean prin curse regulate în județul Prahova, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Prahova nr. 54/2023, cu modificările și completările ulterioare

Figura 38. Accesibilitatea stațiilor de transport public județean



#### Accesibilitatea stațiilor de transport public județean

|                                                                                                                |                                                                                                  |                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limita județului Prahova<br>Limită UATB<br>Limita orașului Mizil<br>Perimetru construit, 2020 | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum național<br>Drum județean<br>Drum comunal<br>Străzi locale | <b>Transport public județean</b><br>Stație<br><b>Accesibilitate pietonală</b><br>3 minute<br>5 minute<br>7 minute<br>10 minute<br>15 minute<br>Peste 15 minute |
| <b>Rețeaua de localități</b><br>Oraș<br>Sat reședință de comună                                                | <b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară                                  |                                                                                                                                                                |
| <b>Rețea hidrografică</b><br>Râuri                                                                             |                                                                                                  |                                                                                                                                                                |

Sursa: Prelucrarea consultantului

În prezent, orașul Mizil se confruntă cu deficiențe majore la nivelul infrastructurii de transport public, care afectează atât experiența pasagerilor, cât și condițiile de lucru pentru șoferi. Lipsa unei autogări constituie este o problemă majoră, deoarece limitează considerabil opțiunile și accesibilitatea sistemului de transport public. În prezent, transportul public județean utilizează două puncte principale de oprire, ambele insuficient dezvoltate pentru a asigura condiții optime de utilizare.

Unul dintre punctele de oprire analizate este situat în proximitatea Departamentului de Pompieri, pe strada Ștefan cel Mare, iar celălalt se află în fața Liceului Tehnologic „Tase Dumitrescu”. Deși există refugii amenajate, ambele locații prezintă deficiențe în ceea ce privește sistemele de informare a pasagerilor, în special legate de orarul curselor. Totodată, nu sunt disponibile puncte dedicate achiziționării biletelor de călătorie, acestea fiind disponibile exclusiv prin intermediul șoferului.

Punctul de oprire din strada Ștefan cel Mare, situat lângă Departamentul de Pompieri, dispune de platforme pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor. De asemenea, zona nu beneficiază de măsuri de siguranță adecvate, esențiale pentru asigurarea confortului și protecției pasagerilor și șoferilor.

În ceea ce privește punctul de oprire din fața Liceului Tehnologic „Tase Dumitrescu”, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor se desfășoară direct pe trotuar, ceea ce creează disconfort și obstacole în deplasarea pietonilor.

La ambele puncte principale de oprire se remarcă lipsa unor facilități esențiale dedicate șoferilor, precum zone de odihnă confortabile sau spații pentru igiena personală, necesare pentru a asigura condiții de lucru optime.

Pe traseul principal al curselor județene de transport public sunt amenajate puncte intermediare de oprire, semnalizate prin indicatoare rutiere și dotate cu refugii de bază. Cu toate acestea, aceste puncte sunt deficitare în privința sistemelor de informare destinate călătorilor. Lipsesc soluții, fie analogice, fie digitale, care să afișeze informații esențiale, precum traseele mijloacelor de transport public județean ce traversează orașul și orarul acestora. Această situație limitează accesul călătorilor la informațiile necesare pentru planificarea eficientă a deplasărilor.

Serviciile de transport public județean nu sunt digitalizate, ceea ce creează dificultăți majore în asigurarea unor servicii eficiente și accesibile pentru pasageri. Lipsa instrumentelor digitale și a tehnologiilor moderne afectează atât gestionarea operativă a sistemului de transport, cât și experiența utilizatorilor, care sunt tot mai obișnuiți cu soluții digitale în alte aspecte ale vieții lor cotidiene.

Figura 39. Principalele stații de transport public județean: zona Departamentului de Pompieri (stânga) și zona Liceului Tehnologic “Tase Ionescu” (dreapta)



Sursa: Arhiva consultantului

### Transport public local

Orașul Mizil nu beneficiază de un sistem de transport public local, ceea ce limitează opțiunile de mobilitate pentru locuitori și crește dependența de transportul privat.

### Intermodalitate

La nivelul municipiului Mizil, intermodalitatea se confruntă cu limitări semnificative, generate în principal de absența unei infrastructuri dedicate transferului eficient între moduri de transport. Lipsa unui sistem de transport public local determină și lipsa unor noduri intermodale funcționale, capabile să faciliteze schimbul rapid și comod între diferite forme de mobilitate.

Zona gării, deși beneficiază de o amplasare favorabilă în raport cu zonele centrale și cu principalele puncte de interes ale orașului, se află într-o stare de subdezvoltare din punct de vedere al facilităților intermodale. În prezent, această zonă nu permite un transfer fluent către alte moduri de transport, precum bicicleta sau transportul public județean, din cauza lipsei infrastructurii adecvate și a conexiunilor nemotorizate sigure și eficiente.

Pe termen mediu, gara municipiului Mizil deține un potențial real de a fi transformată într-un nod intermodal local, datorită poziționării sale la o distanță accesibilă față de centrul orașului (aproximativ 18 minute de mers pe jos). Pentru valorificarea acestui potențial, se impune un set coerent de intervenții integrate, printre care se pot menționa:

- dezvoltarea unei infrastructuri sigure și continue pentru deplasările nemotorizate (pietonale și velo), care să asigure conectivitatea directă între gară și zonele adiacente;
- amenajarea unei stații corespunzătoare pentru transportul public județean în proximitatea gării;
- înființarea unei linii de transport public local care să includă zona gării în traseu, pentru a spori accesibilitatea acestuia din cartierele municipiului.

Implementarea acestor măsuri ar contribui semnificativ la creșterea atractivității transportului public și nemotorizat, consolidând totodată rolul gării ca punct de convergență intermodală în cadrul rețelei de mobilitate urbană a orașului Mizil.

## 2.5. Transport de marfă

În prezent, traficul greu din orașul Mizil tranzitează centrul urban pe strada Mihai Bravu (DN 1B/E577), generând multiple efecte negative. Printre acestea se numără congestiile rutiere, reducerea calității vieții locuitorilor, riscurile sporite pentru siguranța pietonală, deteriorarea calității aerului, precum și degradarea fondului construit, afectat de vibrațiile produse de vehiculele grele.

Este de așteptat ca situația să se amelioreze odată cu finalizarea centurii ocolitoare a orașului Mizil, aflată în prezent în curs de implementare, și a autostrăzii Ploiești – Buzău, care vor putea prelua fluxurile de trafic greu din oraș. Totuși, până la finalizarea acestor proiecte implementarea unor restricții specifice pentru accesul traficului greu în oraș nu este fezabilă.

În orașul Mizil, au fost implementate soluții moderne de livrare, inclusiv un sistem de expediere și auto-ridicare a coletelor, ce oferă locuitorilor un acces rapid și convenabil la produsele comandate. În prezent, sunt operaționale trei astfel de dispozitive: unul situat în incinta stației OMV de pe str. Mihai Bravu, un altul în apropierea supermarketului Lidl (str. Mihai Bravu nr. 108) și un al treilea pe str. 13 Decembrie nr. 1, aparținând companiei de curierat Sameday. Acestea sunt accesibile 24/7, iar plata pentru ridicarea coletelor se efectuează cu cardul bancar<sup>52</sup>.

## 2.6. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)

Alături de utilizarea transportului public, modurile de deplasare nemotorizate joacă un rol esențial în dezvoltarea unei mobilități urbane durabile. Acestea reprezintă factori cheie în îmbunătățirea calității vieții și în susținerea unei sănătăți urbane ridicate, contribuind pozitiv la dezvoltarea sustenabilă a localităților. Prin reducerea emisiilor și încurajarea unui stil de viață activ, aceste soluții sprijină un mediu urban mai curat și mai accesibil pentru toți cetățenii.

Utilizarea mijloacelor alternative de deplasare depinde de configurația orașelor, pentru buna funcționare a acestora, precum și pentru o atractivitate ridicată a acestor mijloace, fiind necesară o infrastructură specifică coerentă și bine conectată (ex. piste de biciclete, parcuri de biciclete, etc.). Mijloacele alternative de deplasare au devenit la nivelul ultimilor ani una dintre prioritățile europene, aspect evidențiat atât în sursele de finanțare disponibile pentru proiecte ce vizează dezvoltarea mobilității active, precum și în diferitele inițiative și abordări de la nivel european.

### 2.6.1. Mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă

Infrastructura pentru deplasările pietonale reprezintă una dintre principalele probleme ale orașului Mizil. Aceasta se prezintă, în general, ca fiind nesatisfăcătoare din perspective funcțională, tehnică și ambientală. Pe arterele principale, suprafețe semnificative ale trotuarelor sunt adesea ocupate de vehicule parcate neregulamentar, ceea ce reduce considerabil disponibilitatea și siguranța

<sup>52</sup> Informațiile au fost preluate de pe site-ul oficial al companiei de curierat Sameday disponibil online la <https://sameday.ro/easybox/#lockers-intro>

acestora pentru pietoni. În zonele rezidențiale, trotuarele sunt majoritar subdimensionate și, de asemenea, afectate de parcare neregulamentară a autovehiculelor.

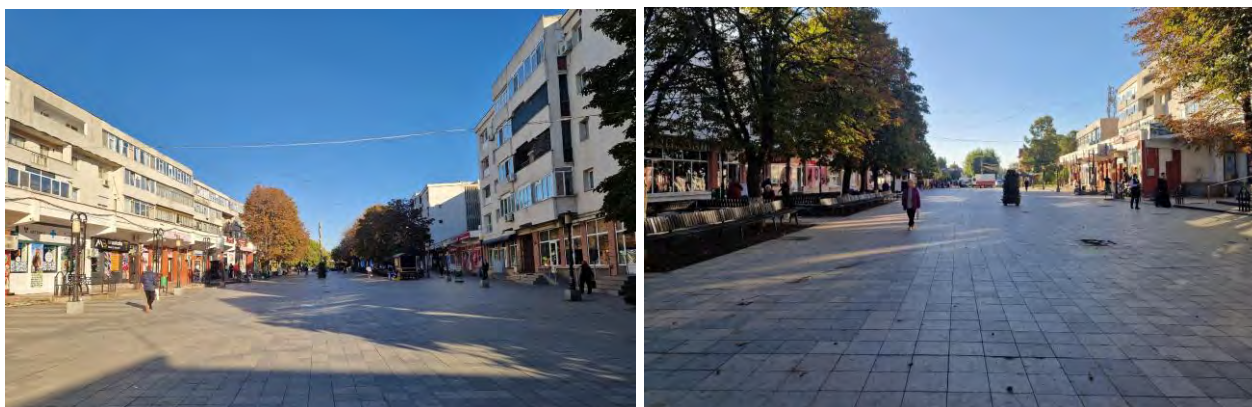
În pofida acestor provocări, cota modală pentru deplasările pietonale în Mizil este de 31%, conform anchetei de mobilitate realizate.

În prezent, orașul Mizil nu dispune de un sistem coerent de spații publice, zone pietonale și piste de biciclete care să fie bine conectate între ele și corelate cu principalele puncte de interes. Această lipsă de integrare nu doar că limitează experiența utilizatorilor, dar contribuie și la dificultățile de navigare în oraș, afectând astfel atracția acestuia pentru locuitori și vizitatori.

Infrastructura pietonală a orașului Mizil prezintă deficiențe semnificative, fiind marcată, în principal, de trotuarele aferente circulației auto, precum și de spațiile publice existente în zona centrală și parcurile amenajate din localitate. Principalele spații publice sunt concentrate în zona centrală a orașului și în vecinătatea parcului situat pe str. Erou Radu Nicolae, în incinta căruia se află Biserica „Sfinții Ioachim și Ana”. Aceste zone sunt percepute ca având un grad redus de atractivitate pentru petrecerea timpului liber și socializare, ceea ce limitează astfel oportunitățile de interacțiune comunitară.

Zona centrală beneficiază, totuși, de o amplă zonă pietonală amenajată, cu o lățime generoasă, delimitată de spații comerciale, ceea ce o face un punct de atracție pentru pietoni. Cu toate acestea, potențialul său de dezvoltare nu este complet valorificat. Amenajarea suplimentară a acestei zone prin introducerea unor tipuri diferite de pavaje, mobilier urban și elemente de amenajare peisagistică ar putea transforma această zonă într-un spațiu dinamic, ideal pentru micro-evenimente și diverse activități recreative.

*Figura 40. Situația actuală a zonei pietonale centrale a orașului*

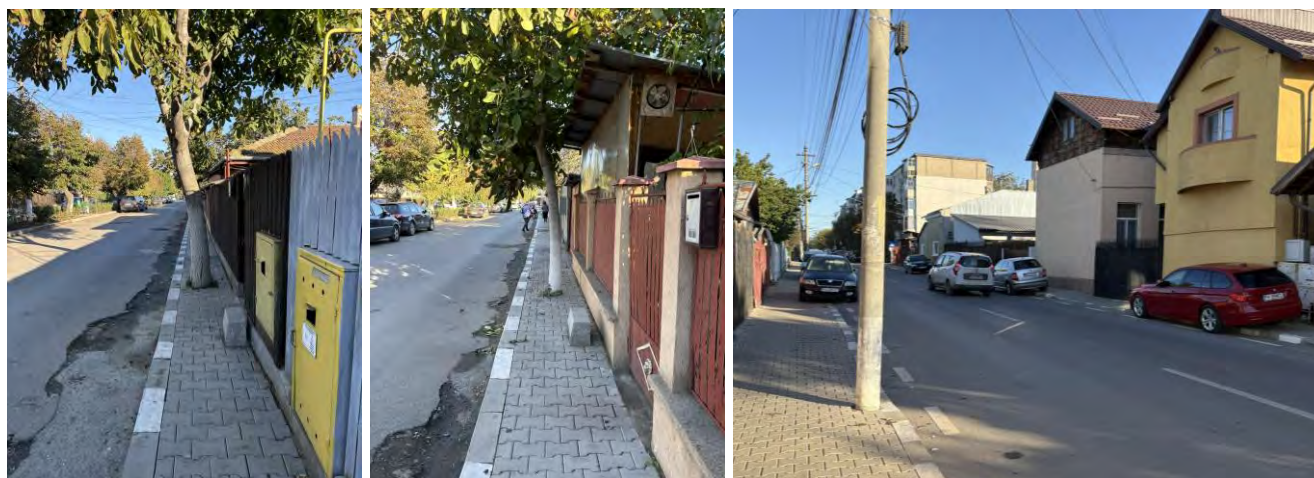


*Sursa: Arhiva consultantului*

Pe străzile principale, cum ar fi strada Ștefan cel Mare, strada Mihail Kogălniceanu, strada Tohani, trotuarele au dimensiuni relativ reduse, variind între 0,5 - 1,2 m. În plus, amplasarea stâlpilor de iluminat și a arborilor direct pe trotuare, o situație frecvent întâlnită, îngreunează circulația pietonală, reducând semnificativ spațiul disponibil pentru pietoni. Aceasta restrânge considerabil zona destinată circulației pietonale, forțându-i adesea pe aceștia să se deplaseze pe partea carosabilă, ceea ce crește riscurile de accidente. Această problemă subliniază necesitatea unor

măsurile de reconfigurare a infrastructurii pietonale pentru a asigura un spațiu suficient și sigur pentru deplasarea pietonilor, contribuind astfel la creșterea siguranței și confortului în oraș.

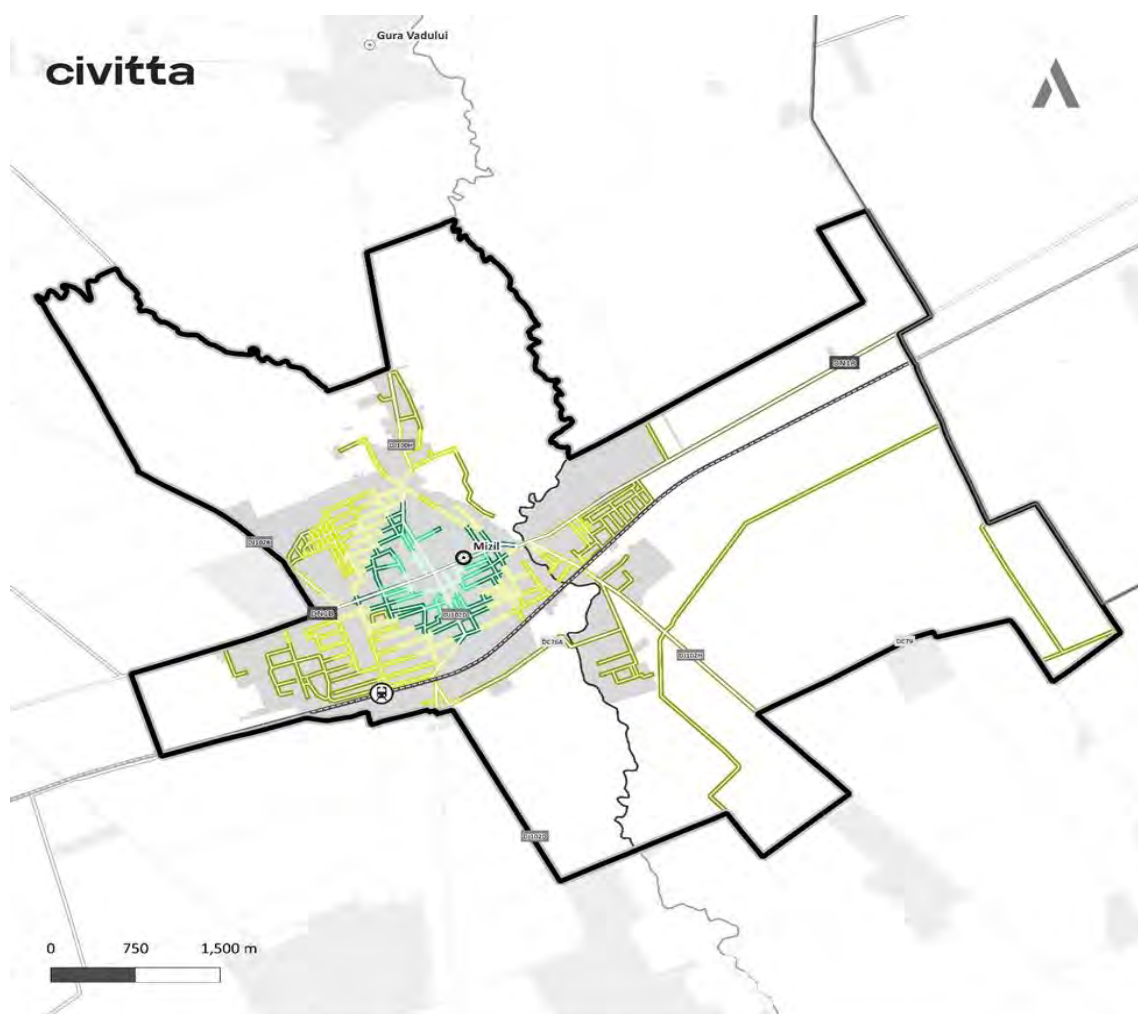
Figura 41. Blocaje ale circulației pietonale



Sursa: Arhiva consultantului

Analizând situația actuală a infrastructurii pietonale, se observă că aceasta este insuficient dezvoltată, mai ales în raport cu dimensiunile și configurația orașului, care îl fac un candidat ideal pentru a deveni un oraș prietenos cu pietonii, ușor accesibil și dotat cu legături sigure și eficiente pentru utilizatori. Conform figurii următoare, zonele cu accesibilitate pietonală crescută (între 3 – 7 minute de mers pe jos) sunt reprezentate de zonele instituțiilor publice (licee, școli, grădinițe, primărie, judecătorie, policlinică), piața centrală și zonele locuințelor colective. Zonele cu accesibilitate medie (între 10-15 minute de mers pe jos) cuprind zona gării, spitalul, stadionul, sala de sport, parcul din zona bisericii "Sfinții Ioachim și Ana". Zonele periferice sunt cele care au o accesibilitate scăzută, deoarece sunt situate la distanțe mai mari de 15 minute de mers pe jos. Acestea sunt reprezentate de zonele logistice și de depozitare, dar și de zone de locuire individuală dispersate.

Figura 42. Accesibilitatea pietonală a zonei centrale



#### Accesibilitatea pietonală a zonei centrale

|                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limita județului Prahova<br>Limită UATB<br>Limita orașului Mizil<br>Perimetru construit, 2020<br><b>Rețeaua de localități</b><br>Oraș<br>Sat reședință de comună<br><b>Rețea hidrografică</b><br>Râuri | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum național<br>Drum județean<br>Drum comunal<br>Străzi locale<br><b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară | <b>Accesibilitate pietonală (calculată de la intersecția DN 1B cu DJ 100H)</b><br>3 minute<br>5 minute<br>7 minute<br>10 minute<br>15 minute<br>Peste 15 minute |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Prelucrarea consultantului

Orașul trebuie să se concentreze pe dezvoltarea coerentă a spațiilor și circulațiilor pietonale, care să răspundă nevoilor comunității. Acest demers ar trebui să continue și să se extindă, acoperind întreaga zonă centrală și, în același timp, să includă un proces mai amplu de reorganizare a circulației, pentru a facilita dezvoltarea căilor pietonale, inclusiv trotuare și străzi sau segmente dedicate exclusiv pietonilor.

Un alt aspect ce trebuie abordat din perspectiva mijloacelor alternative de transport este reprezentat de accesibilitatea orașului pentru persoanele cu mobilitate redusă. În prezent, orașul

oferă un acces limitat pentru grupurile vulnerabile de utilizatori, ceea ce poate reprezenta o barieră semnificativă în asigurarea unei mobilități urbane incluzive. De exemplu, nu există rampe de acces la stațiile de transport public interurban pentru persoanele care utilizează fotolii rulante. În plus, infrastructura pietonală nu beneficiază de treceri de pietoni semnalizate corespunzător, marcaje tactile sau semnale auditive, elemente esențiale pentru a asigura un acces sigur și facil pentru persoanele cu deficiențe de vedere sau auz. De asemenea, trotuarele nu sunt suficient de late și, în anumite porțiuni, suprafețele sunt uniforme, ceea ce limitează posibilitatea de a le fi utilizate în condiții de siguranță și confort de persoanele din grupuri vulnerabile.

*Figura 43. Accesibilitatea grupurilor vulnerabile de utilizatori*



*Sursa: Arhiva consultantului*

### 2.6.2. Deplasări cu bicicleta

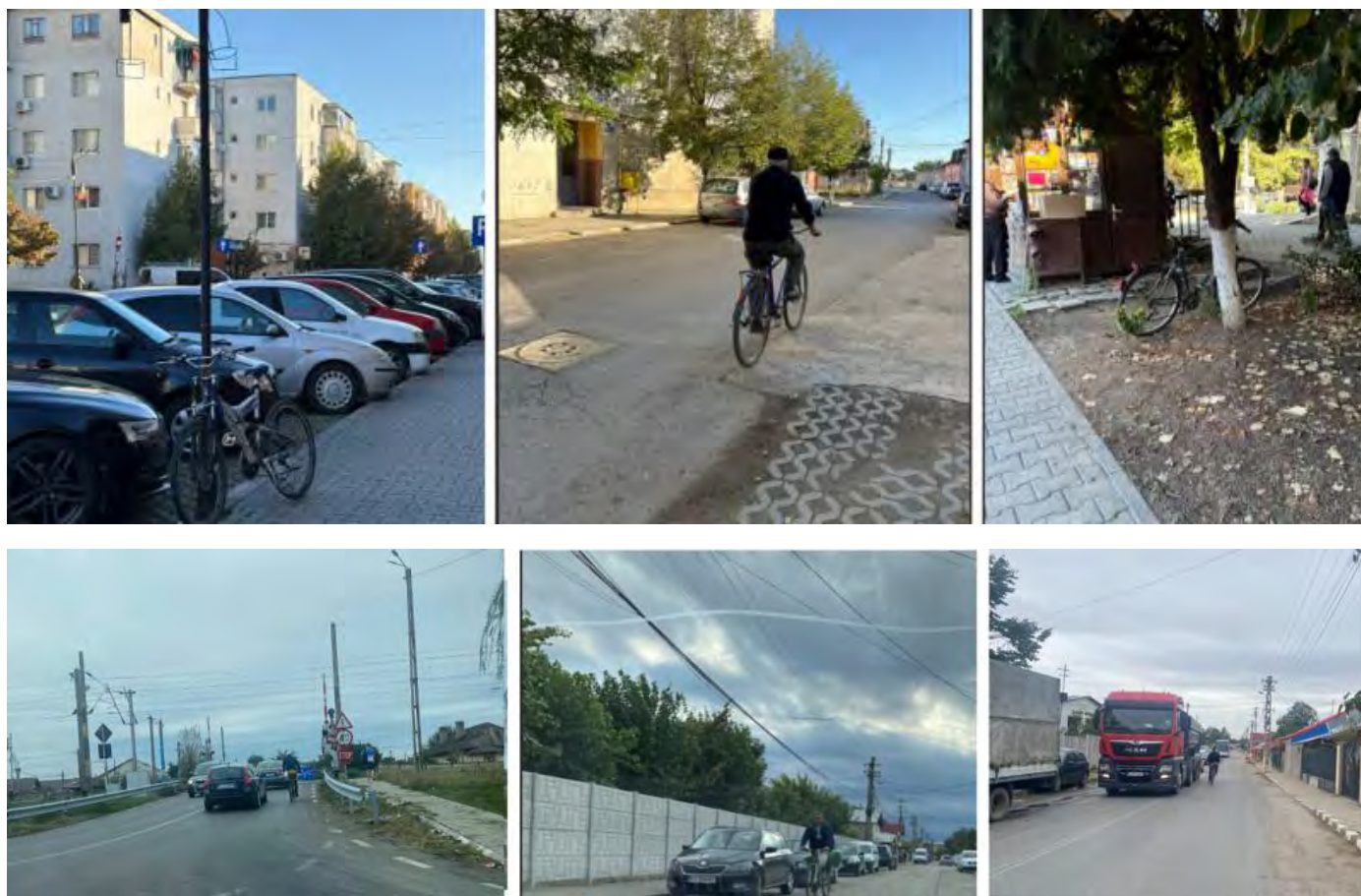
Orașul Mizil nu dispune în prezent de o infrastructură dedicată transportului cu bicicleta, ceea ce afectează negativ siguranța și confortul deplasărilor velo. Bicicliștii sunt obligați să utilizeze carosabilul sau trotuarele, acolo unde sunt disponibile, ceea ce crește riscurile de accidente și generează disconfort atât pentru bicicliști, cât și pentru pietoni. Această lipsă de infrastructură

specifică descurajează utilizarea bicicletei și limitează opțiunile de transport alternativ, favorizând astfel traficul auto chiar și pentru distanțe scurte.

Cu o dimensiune compactă de aproximativ 3 x 3 km, orașul Mizil prezintă un potențial semnificativ pentru dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete, care ar putea conecta în mod eficient principalele puncte de interes din oraș, cum ar fi centrul orașului, instituțiile publice și zonele comerciale. Dezvoltarea acestei infrastructuri ar stimula mobilitatea sustenabilă, reducând astfel utilizarea autoturismelor personale și contribuind la un mediu mai sănătos și mai puțin poluat. În plus, această rețea ar deschide oportunități pentru introducerea ulterioară a serviciilor de bike-sharing, sporind astfel accesibilitatea pentru toți locuitorii și facilitând deplasările zilnice.

Deși orașul Mizil nu beneficiază, în prezent, de o infrastructură dedicată deplasărilor cu bicicleta, rezultatele anchetei de mobilitate (prezentate în detaliu în capitolul 3.2.1.) evidențiază un interes latent pentru utilizarea acestui mijloc de transport. Potrivit acestora, 3% dintre respondenți au declarat că folosesc bicicleta pentru deplasările zilnice, indicând o utilizare actuală limitată, dar semnificativă. Un alt aspect important relevat de anchetă este că 67% dintre cetățeni dețin o bicicletă, ceea ce subliniază un potențial considerabil de creștere a utilizării acestui mijloc de deplasare, în condițiile în care ar fi disponibile facilități corespunzătoare, precum piste pentru biciclete sau infrastructură conexasă.

*Figura 44. Situația deplasărilor cu bicicleta*



*Sursa: Arhiva consultantului*

În extravilanul orașului Mizil au fost amenajate două piste de biciclete, paralel cu DJ 100C și DJ 100K. Acestea au fost realizate în cadrul proiectului „Modernizarea și reabilitarea drumurilor județene identificate în Prioritatea 1 a Regiunii Sud – Muntenia – traseul regional 3 – tronsonul Prahova – DJ 102K, DJ 102D, DJ 100C”<sup>53</sup>.

Figura 45. Pistele de biciclete realizate în extravilanul orașului, pe DJ 100C și DJ 102K



Sursa: Prelucrarea consultantului pe baza Google Maps

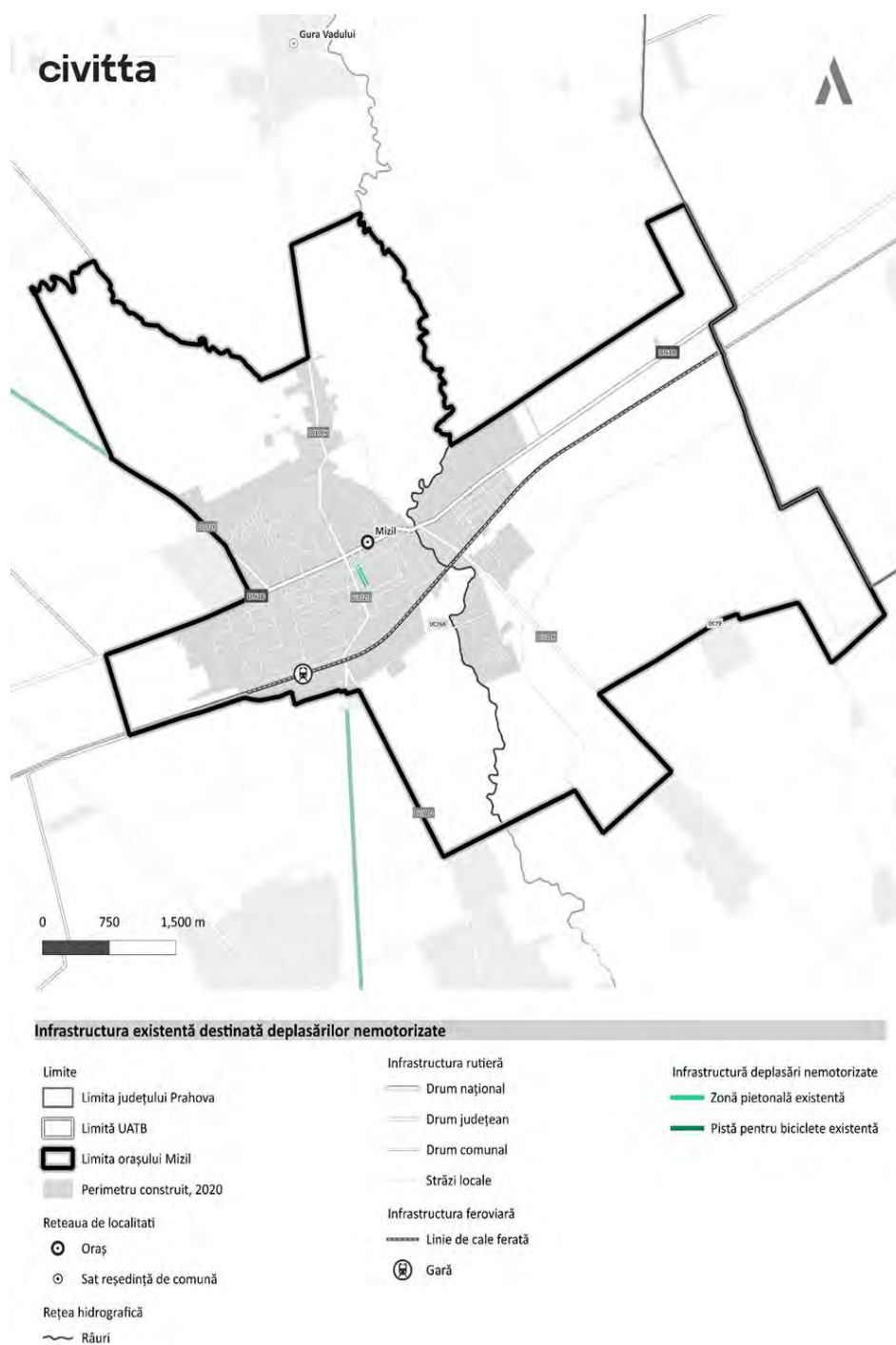
La nivelul orașului există, de asemenea, o propunere de proiect, faza PT din anul 2023, care vizează "Regenerarea spațiului urban din orașul Mizil", prin realizarea de piste de biciclete pe următoarele trasee:<sup>54</sup>

- Strada Mihai Bravu – tronson 1.1 (intersecția DJ 102K – strada Mihai Bravu – continuare în sud pe Strada Radu Nicolae) – propunere pistă de biciclete pe o latură a părții carosabile
- Strada Mihai Bravu intersecție cu Bulevardul Unirii – propunere de pasaj pietonal
- Bulevardul Unirii – tronson pietonal (până la intersecția cu Strada 13 Septembrie)
- Strada Mihai Bravu (între DN 1B – Strada Nicolae Bălcescu) – zona pietonală accesibilă pentru riverani
- Strada Radu Nicolae (tronson Strada Mihai Bravu – Bulevardul Gării) – pistă de biciclete
- Propunere treceri de pietoni
- Strada Mihail Kogălniceanu (tronson Strada Mihai Bravu – Strada Tohani - pod) – pistă de biciclete pe ambele laturi ale carosabilului
- Strada Fefelei – pistă de biciclete pe ambele laturi ale carosabilului
- Amenajare rutieră și pietonală – cartier Teilor

Figura 46. Infrastructura rutieră destinată deplasărilor nemotorizate

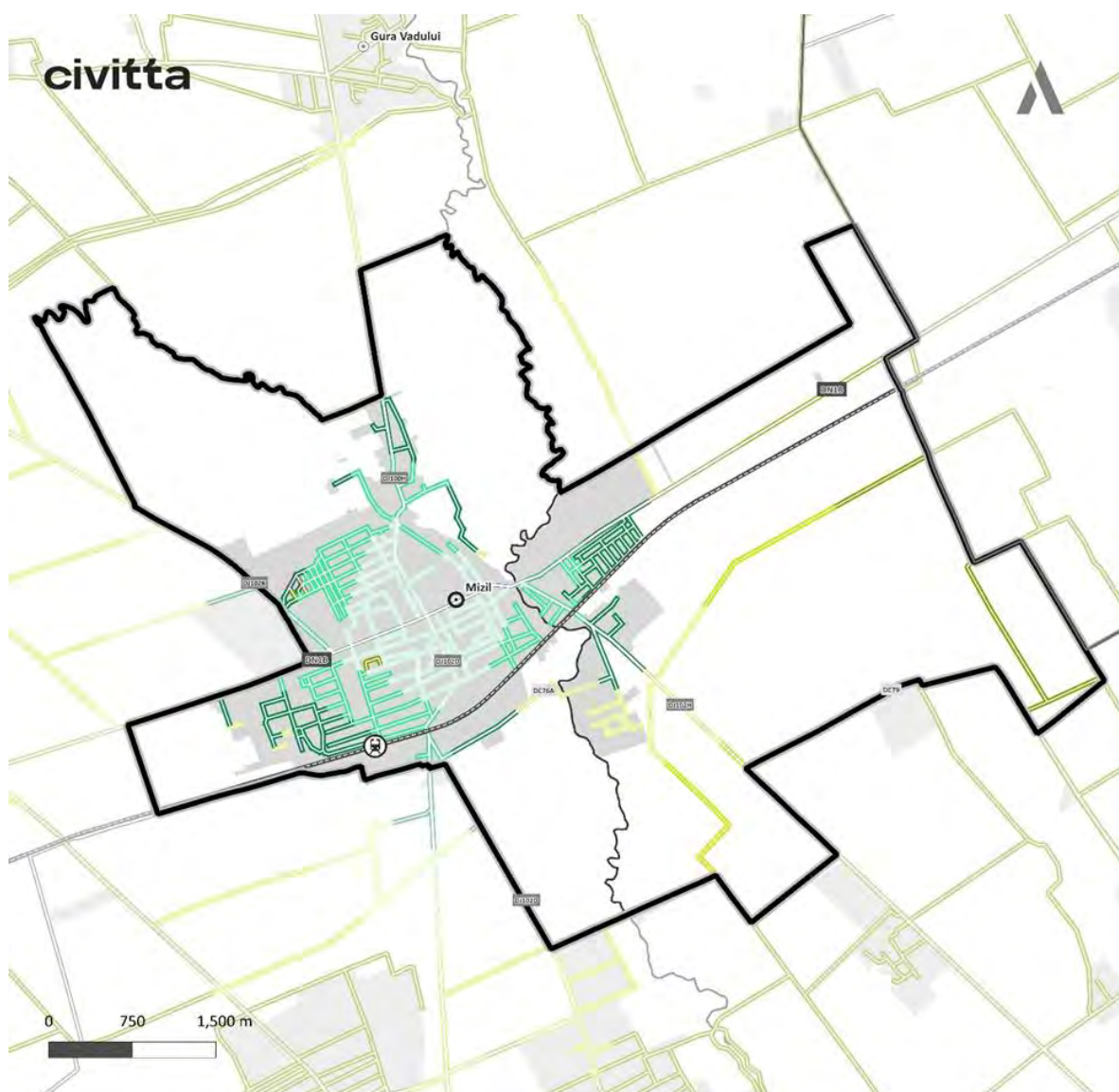
<sup>53</sup> Sursa: <https://info regio.ro/ro/implementare/lista-proiectelor-finantate>

<sup>54</sup> Sursa: Parte desenată – aferentă DTAC – Proiect: "Regenerarea spațiului urban din orașul Mizil", Beneficiar Orașul Mizil



*Sursa: Prelucrarea consultantului*

*Figura 47. Accesibilitate velo a zonei centrale*



#### Accesibilitatea velo a zonei centrale

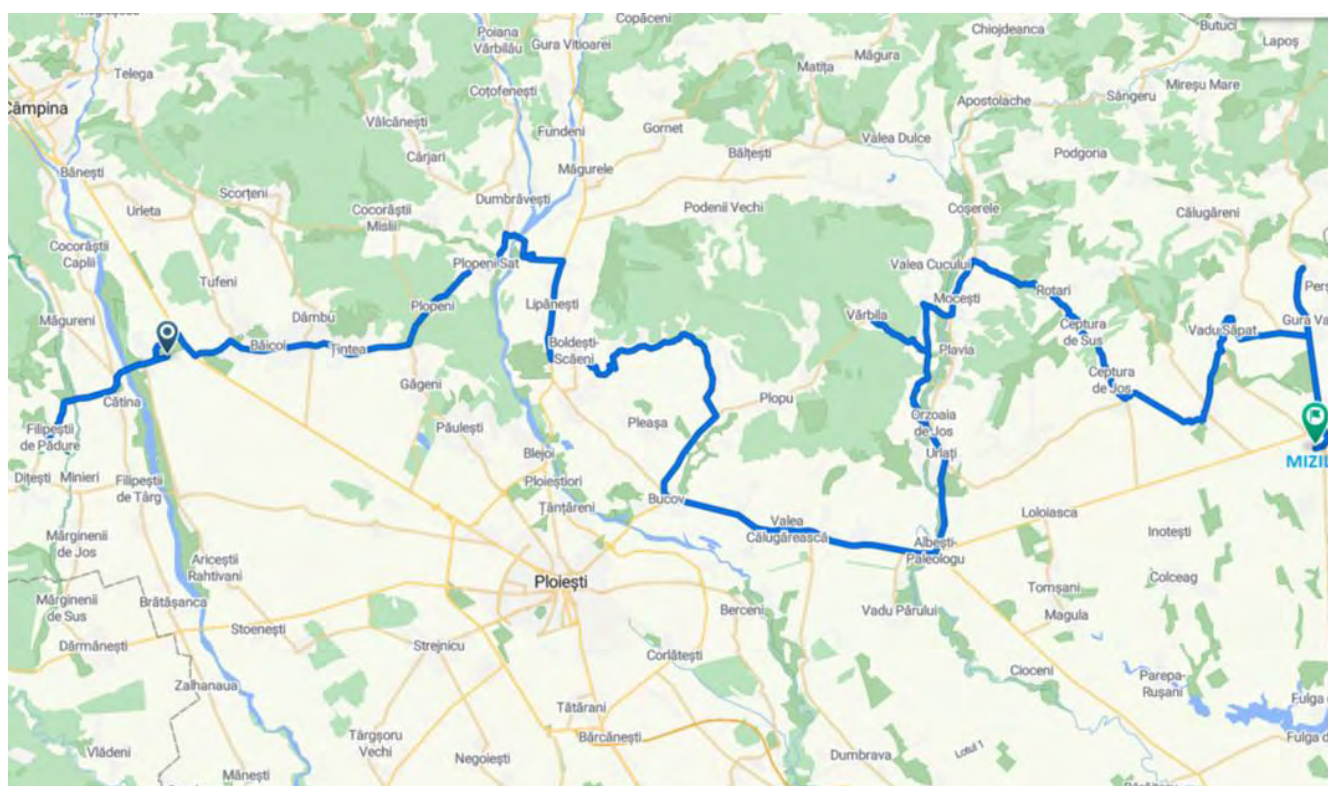
|                                                                                                                |                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limita judeţului Prahova<br>Limită UATB<br>Limita oraşului Mizil<br>Perimetru construit, 2020 | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum naţional<br>Drum judeţean<br>Drum comunal<br>Străzi locale<br><b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară | <b>Accesibilitate velo (calculată de la intersecţia DN 1B cu DJ 100H)</b><br>3 minute<br>5 minute<br>7 minute<br>10 minute<br>15 minute<br>Peste 15 minute |
| <b>Reteaua de localitati</b><br>Oraş<br>Sat reşedinţă de comună<br><b>Reţea hidrografică</b><br>Râuri          |                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                            |

*Sursa: Prelucrarea consultantului*

Dimensiunea compactă și configurația urbanistică a orașului Mizil oferă un potențial considerabil pentru adoptarea transportului cu bicicleta ca principal mijloc de deplasare, iar comportamentul locuitorilor indică o deschidere către acest mod de transport.

Orașul Mizil este situat pe ruta tematică „Drumul Vinului” din județul Prahova, aproape de cramele renumite ale județului, ceea ce îi conferă un avantaj strategic. În acest context, crearea unor legături suplimentare, dedicate exclusiv bicicletelor, care să completeze infrastructura rutieră existentă, ar putea stimula utilizarea transportului activ atât în scop utilitar, cât și turistic. Dezvoltarea unei astfel de rețele ar facilita accesul către aceste puncte de interes și ar contribui la promovarea turismului activ și durabil, consolidând poziționarea orașului Mizil ca o destinație atractivă pentru locuitorii și vizitatorii județului.

Figura 48. Ruta tematică „Drumul vinului” din județul Prahova



Sursa: <https://web.bikemap.net/r/2379678>

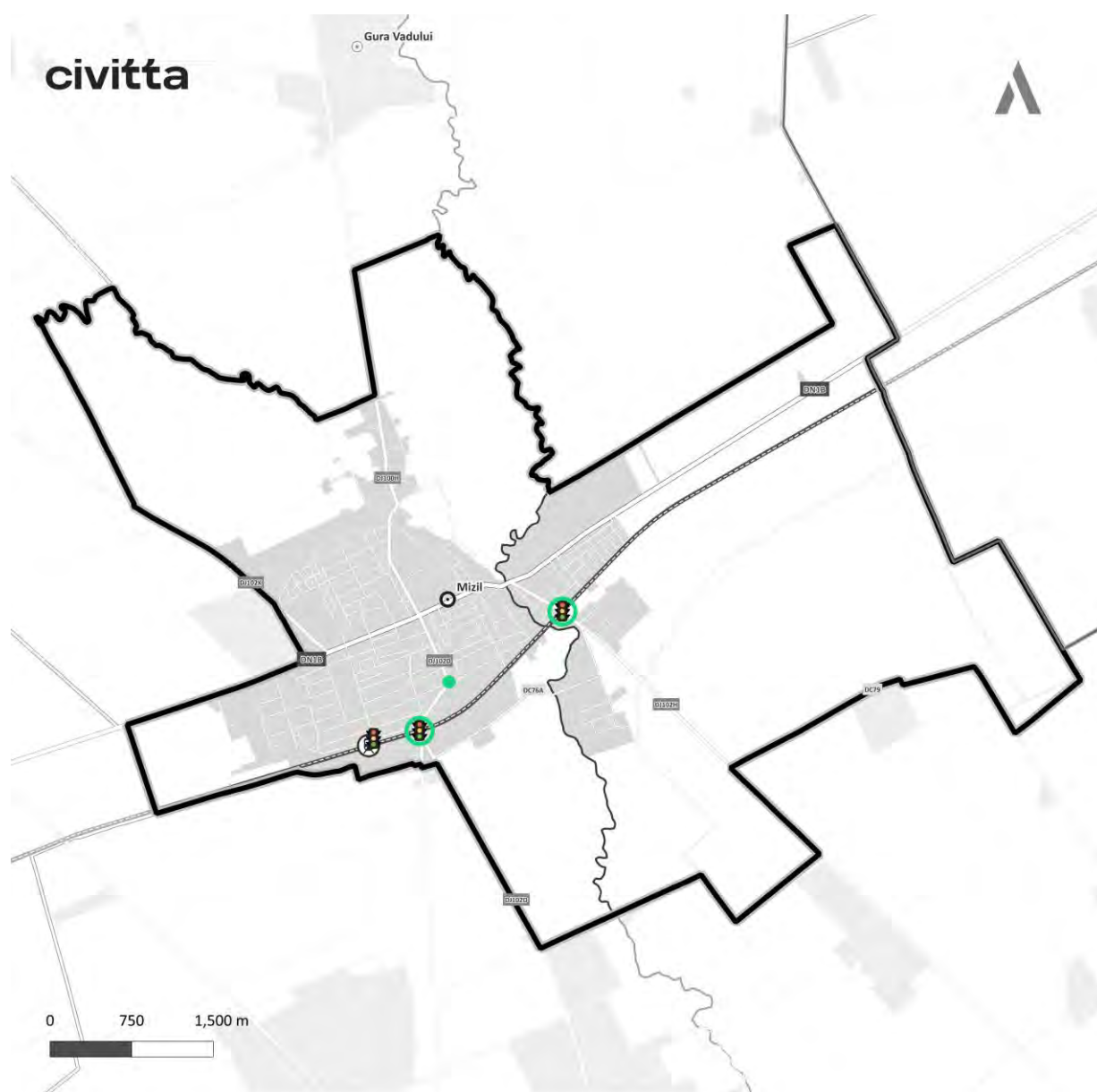
Având în vedere constrângerile spațiale impuse de lățimea limitată a profilului stradal, la nivel local se va pune accent pe identificarea celor mai eficiente măsuri pentru dezvoltarea unei rețele de piste pentru biciclete. Scopul este de a conecta principalele obiective de interes din oraș cu piste existente din afara acestuia, pe DJ 100C și DJ 100K, astfel încât să se asigure o integrare coerentă a mobilității urbane cu infrastructura regională de transport.

## **2.7. Managementul traficului**

### **2.7.1. Managementul traficului**

Orașul Mizil beneficiază de un sistem de management al traficului rutier care se bazează preponderent pe utilizarea indicatoarelor rutiere pentru dirijarea circulației. La nivelul orașului sunt funcționale trei intersecții semaforizate, dintre care două sunt asociate traversării căii ferate, fiind dotate cu barieră și semnalizare luminoasă. În completarea celor menționate, în orașul Mizil există și o intersecție configurată cu sens giratoriu (bld. Gării – str. Ștefan cel Mare – str. 24 Ianuarie), ceea ce contribuie la fluidizarea circulației în zonă.

Figura 49. Intersecții amenajate în orașul Mizil



#### Intersecții amenajate cu sens giratoriu sau semafor

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Limite</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Limita județului Prahova</li> <li>Limită UATB</li> <li>Limita orașului Mizil</li> <li>Perimetru construit, 2020</li> </ul> <p>Reteaua de localități</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oraș</li> <li>Sat reședință de comună</li> </ul> <p>Rețea hidrografică</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Râuri</li> </ul> | <p>Infrastructura rutieră</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Drum național</li> <li>Drum județean</li> <li>Drum comunal</li> <li>Străzi locale</li> </ul> <p>Infrastructura feroviară</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Linie de cale ferată</li> <li>Gară</li> </ul> | <p>Tip intersecție</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Intersecție cu calea ferată amenajată cu barieră</li> <li>Semaforizată</li> <li>Cu sens giratoriu</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Sursa: Prelucrarea consultantului

### 2.7.2. Parcare

Principala problemă majoră a orașului este parcare. Aceasta nu este reglementată și nici nu există o politică de parcare la nivelul localității. Singurul regulament la nivelul orașului, legat de parcări este reprezentat de Regulamentul de atribuire și folosire a locurilor de parcare în parcările de reședință din orașul Mizil. Acestea sunt administrate de către Primăria Orașului Mizil prin Serviciul SPGC Mizil<sup>55</sup>. În afara parcarilor de reședință, restul nu sunt amenajate corespunzător. Se realizează neregulamentar pe spațiul public (pe terenuri libere, pe spațiile verzi, pe trotuare sau pe străzi adiacente zonei centrale), ceea ce duce la ocuparea necorespunzătoare a spațiilor publice și o imagine dezorganizată și haotică a localității. Cererea crescută a locurilor de parcare se datorează și faptului că în prezent autovehiculul este singurul mijloc de deplasare în oraș.

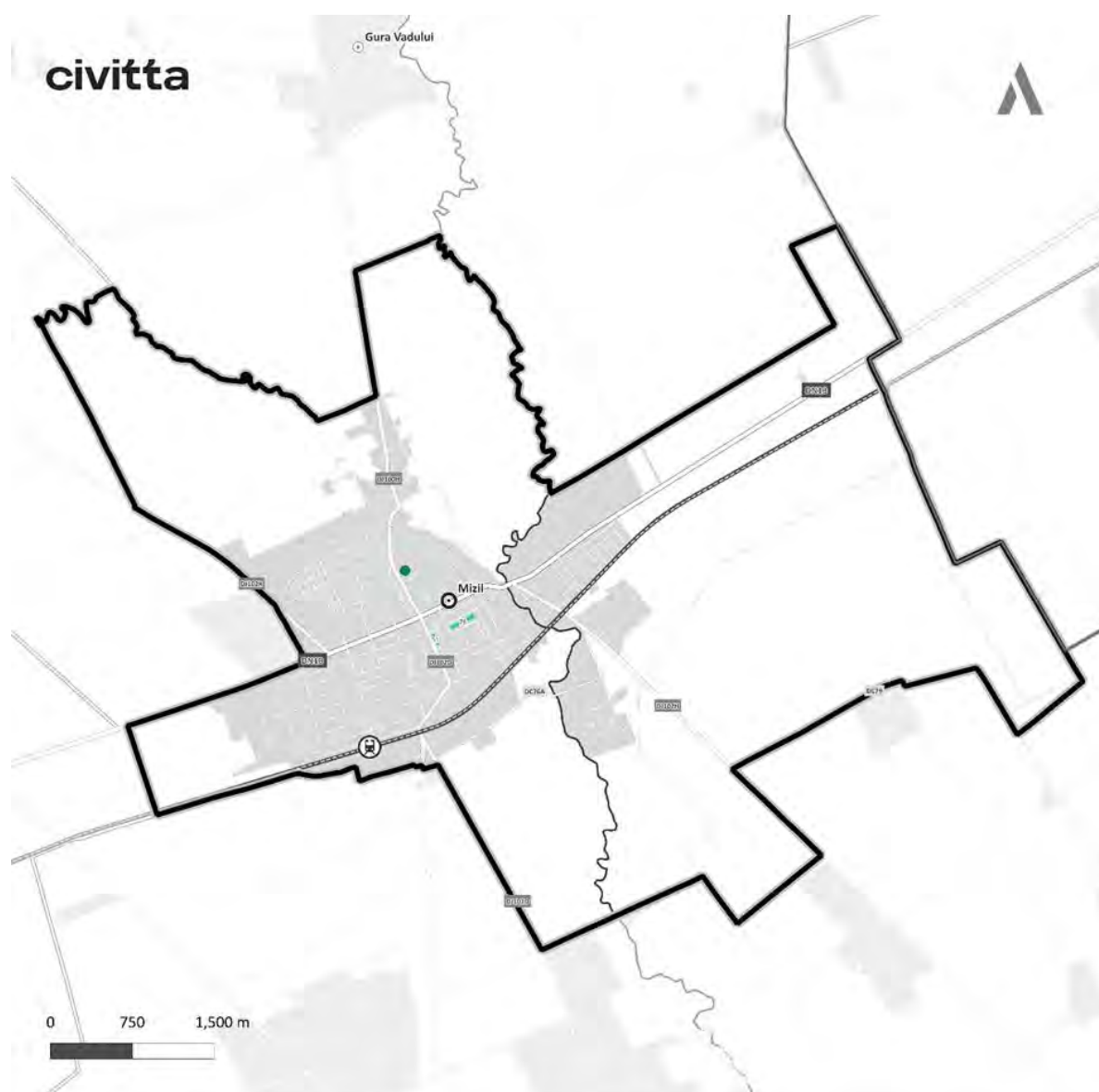
Figura 50. Exemple de artere pe care se practică parcare neregulamentară



Sursa: Imagini din arhiva consultantului

<sup>55</sup> Sursa: <https://primaria-mizil.ro/old/www.primaria-mizil.ro/imagini/2018/03/hotarare-regulament-parc%C4%83ri.pdf>

Figura 51. Parcări rezidențiale în orașul Mizil



#### Parcări rezidențiale în orașul Mizil

##### Limite

- Limita județului Prahova
- Limită UATB
- Limita orașului Mizil
- Perimetru construit, 2020

##### Reteaua de localități

- Oraș
- Sat reședință de comună

##### Rețea hidrografică

- Râuri

##### Infrastructura rutieră

- Drum național
- Drum județean
- Drum comunal
- Străzi locale

##### Infrastructura feroviară

- Linie de cale ferată
- Gară

##### Parcări rezidențiale amenajate

- Locuri de parcare disponibile
- Fără date despre numărul de locuri

Prelucrarea consultantului

În zona locuințelor colective se regăsesc și garaje pentru autovehicule. Unele dintre acestea sunt neîngrijite, ceea ce afectează în mod negativ imaginea orașului și contribuie la creșterea suprafeței construite, în detrimentul spațiilor verzi și al locurilor de joacă.

*Figura 52. Garajele din zona locuințelor colective*



*Sursa: Arhiva consultantului*

### 2.7.3. Siguranța rutieră

România continuă să se afle pe primul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește numărul de decese în accidente rutiere cu 85 persoane decedate la 1 milion de locuitori, comparativ cu o medie de 42 de decese la 1 milion de locuitori în UE <sup>56</sup>. Marile orașe europene pun din ce în ce mai mare accent pe siguranța rutieră, unele dintre acestea adoptând conceptul de „Vision Zero”. Acest concept inițiat în Suedia în anii '90 își propune să elimine complet fatalitățile și rănilor grave provocate de accidente rutiere. Practic, se urmărește crearea unui sistem de transport care, deși recunoaște existența unor accidente rutiere, vizează totuși eliminarea totală a deceselor și persoanelor rănite grav<sup>57</sup>. În acest context, siguranța rutieră ar trebui să reprezinte o prioritate națională care să fie preluată și la nivelul orașului Mizil.

În perioada 2010 – 2023 pe raza orașului Mizil s-au produs 216 accidente rutiere, din care 18 persoane au decedat, 57 de persoane au fost rănite grav și 192 de persoane au fost rănite ușor. Cele mai multe accidente s-au produs pe DN 1B.

<sup>56</sup> Cf. ETSC, 2021, Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report

<sup>57</sup> R.Johansson, 2008, Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety

Tabel 12. Situația accidentelor în orașul Mizil (2010 – 2023)

| CATEGORII DRUM | TOTAL ACCIDENTE | DECEDAȚI  | RĂNIȚI GRAV | RĂNIȚI UȘOR |
|----------------|-----------------|-----------|-------------|-------------|
| DN 1B          | 121             | 15        | 37          | 106         |
| Stradă         | 85              | 1         | 15          | 75          |
| DJ             | 10              | 2         | 5           | 11          |
| <b>Total</b>   | <b>216</b>      | <b>18</b> | <b>57</b>   | <b>192</b>  |

Sursă: Prelucrarea consultantului după baza de date IPJ Prahova, 2010 – 2023

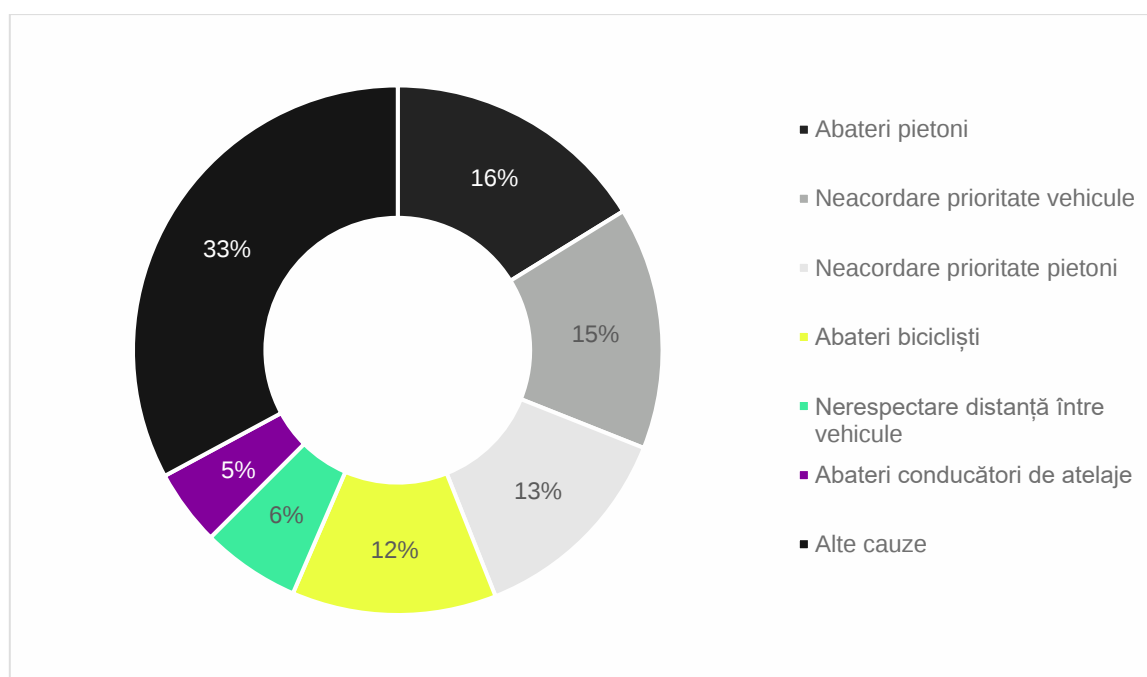
Pentru perioada analizată, principala cauză de producere a accidentelor o reprezintă **abaterile pietonilor**, responsabile pentru 16% din totalul incidentelor. Această situație reflectă, în mare parte, lipsa unor trasee pietonale sigure și adecvate, care obligă frecvent locuitorii să utilizeze carosabilul, expunându-se astfel riscurilor rutiere.

De asemenea, majoritatea trecerilor de pietoni nu sunt amenajate sau semnalizate corespunzător, ceea ce contribuie direct la numărul crescut de accidente – 13% dintre acestea fiind generate de **neacordarea de prioritate pietonilor**.

Un alt factor relevant în analiza riscurilor de siguranță rutieră îl constituie **abaterile bicicliștilor**, care au generat 12% din totalul numărului de accidente, reprezentând, totodată 5.55% din accidentele soldate cu decese și 10.52% din cele care au implicat răniri grave. Aceste date reflectă în mod clar deficiențele majore în infrastructura dedicată bicicliștilor și subliniază necesitatea implementării urgente a unor trasee sigure pentru această categorie de utilizatori vulnerabili ai spațiului public.

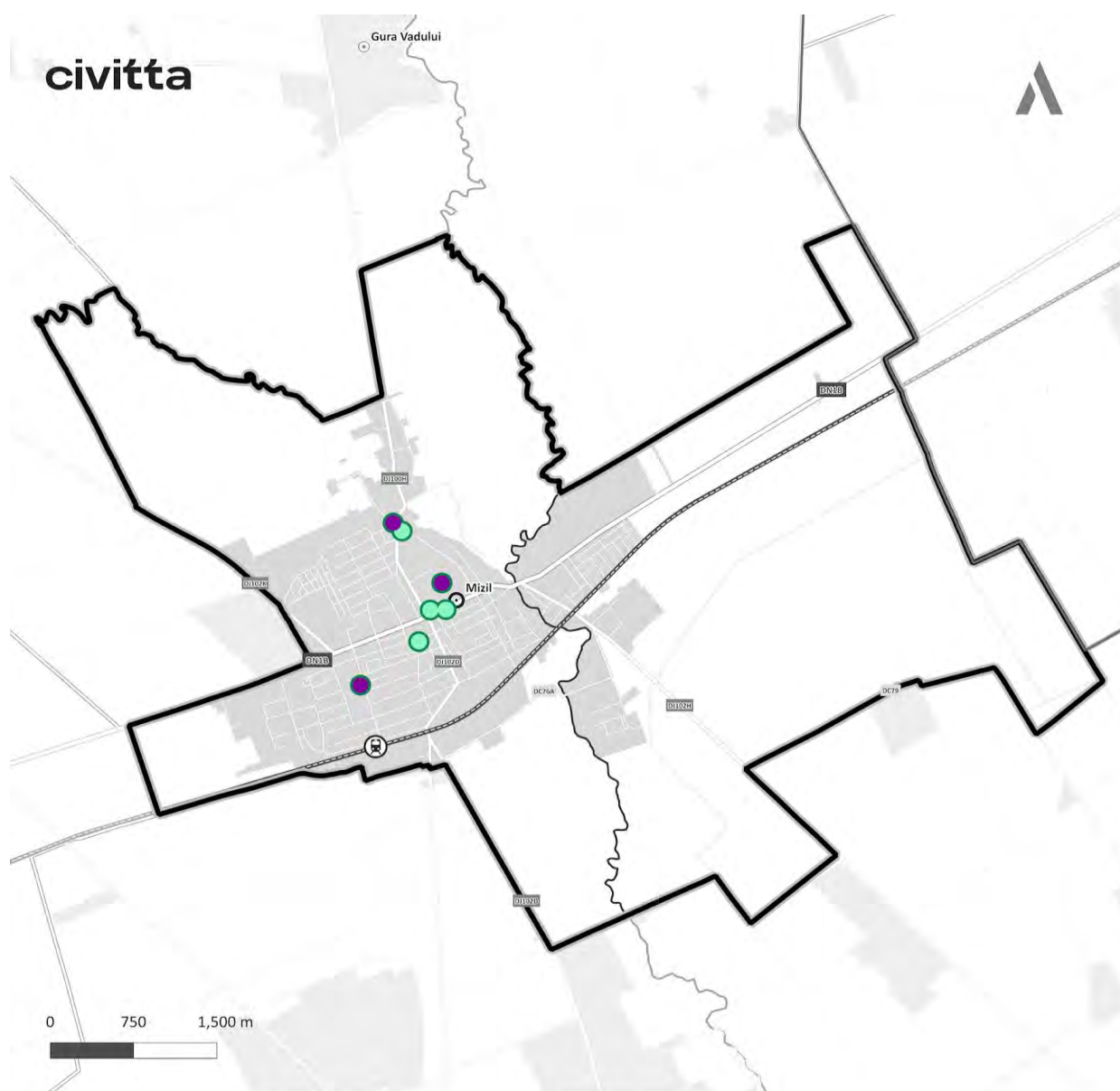
În plus, **numărul ridicat de decese în rândul pietonilor (5 persoane)** adică 27.77% din numărul lor total, survenite ca urmare a abaterilor acestora accentuează necesitatea **unei intervenții strategice în direcția îmbunătățirii siguranței pietonale**, prin măsuri integrate de infrastructură, educație rutieră și control.

**Figura 53.** Principalele cauze ale accidentelor rutiere în orașul Mizil, 2010 – 2023



*Sursă: Prelucrarea consultantului după baza de date IPJ Prahova, 2010-2023*

Figura 54. Siguranța unităților de învățământ



#### Siguranța unităților de învățământ

|                                                                                                                |                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limita județului Prahova<br>Limită UATB<br>Limita orașului Mizil<br>Perimetru construit, 2020 | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum național<br>Drum județean<br>Drum comunal<br>Străzi locale | <b>Amenajări de mobilitate în preajma instituțiilor educaționale</b><br>Instituții deservite de treceri de pietoni<br>Instituții nedeservite de treceri de pietoni<br>Instituții deservite de trotuar |
| <b>Rețeaua de localități</b><br>Oraș<br>Sat reședință de comună                                                | <b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară                                  |                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Rețea hidrografică</b><br>Râuri                                                                             |                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                       |

Sursă: Prelucrarea consultantului

## **2.8. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție / generare de trafic, zone intermodale – gări, aerogări, etc.)**

În orașul Mizil se pot identifica două zone complexe din perspectiva mobilității urbane, și anume zona adiacentă gării și zona centrală a orașului.

### **Gara Mizil**

În pofida poziției sale strategice în rețeaua feroviară TEN-T Core, gara Mizil este în prezent slab valorificată, nefiindu-i exploatat potențialul ca nod de transport urban. Situată în zona de sud-est a orașului, gara beneficiază de o accesibilitate optimă din centrul orașului, fiind la o distanță de doar 1.3 km, ce poate fi parcursă în aproximativ 20 de minute pe jos de călătorii care nu transportă bagaje voluminoase. Însă zona din jurul gării nu oferă suficiente informații sau indicatoare care să încurajeze deplasarea pietonală către centrul orașului sau către parcul din apropiere, precum și spre instituțiile publice importante.

În plus, deși bulevardul Gării dispune de o atmosferă plăcută, aspectul general al zonei este unul neîngrijit, iar traseele pietonale necesită o întreținere mai riguroasă. Lipsa unor măsuri adecvate de amenajare urbană și întreținere afectează nu doar percepția vizuală a zonei, ci și siguranța și confortul călătorilor. Este esențial ca administrația locală să dezvolte un plan de revitalizare a zonei gării, care să includă instalarea de indicatoare clare și accesibile, îmbunătățirea infrastructurii pietonale și a condițiilor de acces, precum și promovarea unor soluții de mobilitate integrate. Astfel, gara Mizil ar putea deveni un punct de plecare atractiv pentru călătorii, contribuind la îmbunătățirea experienței urbane și la creșterea utilizării transportului feroviar în regiune.

*Figura 55. Gara Mizil*



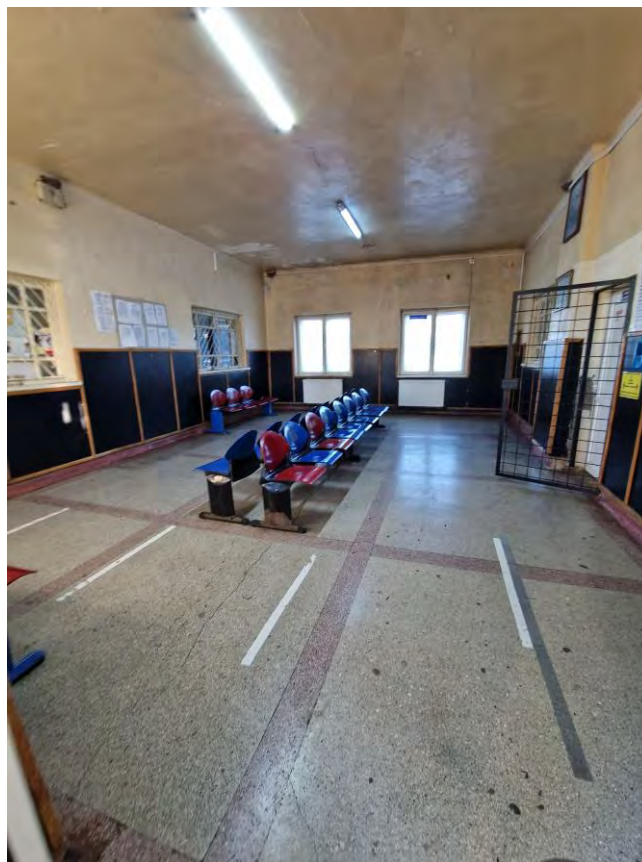
*Sursă: Arhiva consultantului*

*Figura 56. Imagini de pe bulevardul Gării*



*Sursă: Arhiva consultantului*

Figura 57. Sistemul de informare al călătorilor și zona de așteptare a gării Mizil



Sursă: Arhiva consultantului

Clădirea gării din Mizil nu beneficiază de facilități moderne de așteptare sau de informare pentru călători, ceea ce reduce semnificativ atractivitatea acesteia. Lipsa unor zone confortabile pentru așteptare și absența unor sisteme de informare adecvate despre trenuri și rute afectează experiența utilizatorilor și îi descurajează pe potențialii călători să utilizeze transportul feroviar.

Zona adiacentă gării este, de asemenea, neatractivă și insuficient amenajată, fiind în prezent ocupată de un număr mare de autovehicule parcate, ceea ce sugerează că aceasta funcționează mai degrabă ca o parcare de transfer. Totuși, având în vedere că piața gării se află în imediata vecinătate a unei zone rezidențiale formată din locuințe individuale cu regim redus de înălțime (P, P+1/M), terenurile neconstruite din apropiere oferă oportunități semnificative pentru dezvoltări mixte. Aceste dezvoltări ar putea include comerciale și servicii, având potențialul de a servi nevoile comunității și de a spori atractivitatea generală a zonei, transformând-o într-un loc mai vibrant și funcțional. Implementarea unor astfel de proiecte ar putea contribui la revitalizarea zonei și la creșterea utilizării transportului public.

Figura 58. Vedere din piața gării Mizil



Sursă: Arhiva consultantului

În prezent, transportul feroviar din Mizil este slab integrat cu rețeaua de transport public județean, ceea ce limitează eficiența acestuia și accesibilitatea pentru călători. Deși principalul punct de oprire al mijloacelor de transport public județean se află la o distanță relativ mică de 800 de metri (aproximativ 10 minute de mers pe jos) de gara, integrarea celor două servicii de transport public este inexistentă. Aceasta se reflectă atât în orarele de circulație, care nu sunt corelate, cât și în lipsa infrastructurii necesare, cum ar fi indicatoarele și semnalizarea care să ghideze călătorii.

Mai mult, zona gării nu oferă informații clare despre proximitatea unei stații de transport public interurban, ceea ce poate crea confuzie pentru utilizatori. O oportunitate de îmbunătățire ar fi transformarea zonei gării pentru a găzdui o autogară, care ar facilita integrarea mai eficientă a sistemului de transport public. Prin implementarea unei astfel de soluții, ar putea fi create conexiuni directe între transportul feroviar și cel județean, ceea ce ar spori confortul călătorilor și ar încuraja utilizarea transportului public, contribuind astfel la dezvoltarea unei rețele de mobilitate mai coerente și funcționale în orașul Mizil.

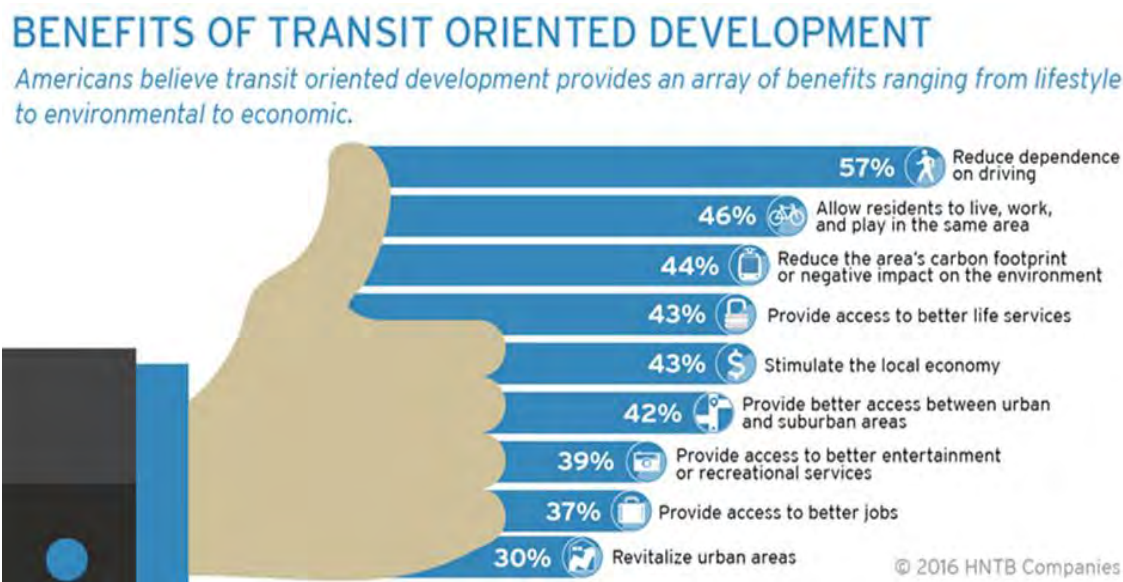
În ultimele două decenii, interesul pentru transportul feroviar a crescut semnificativ, fiind recunoscut ca o opțiune ecologică și mult mai sigură pentru călători. Reabilitarea gărilor și a zonelor adiacente devine o practică tot mai frecventă în orașe, ca răspuns la cerințele crescute de accesibilitate și pentru a reorganiza mobilitatea urbană, contribuind totodată la îmbunătățirea imaginii orașului.

Organizarea infrastructurii este un element esențial în acest proces de revitalizare. Fluxurile de trafic și tipurile de deplasare se concentrează în jurul gării, care acționează ca un nod de transport crucial. Astfel, piețele din fața gărilor sunt redeseinate pentru a favoriza deplasările nemotorizate, transformându-se în spații prietenoase pentru locuitori. Aceasta nu doar că facilitează accesul ușor la transportul feroviar, dar asigură și o estetică plăcută și un ambient urban îmbunătățit, contribuind la crearea unui mediu mai atrăgător și mai funcțional pentru întreaga comunitate. Implementarea unor soluții inovatoare de amenajare urbană în jurul gării poate stimula nu doar utilizarea transportului public, ci și dezvoltarea economică locală, sprijinind astfel o creștere

sustenabilă a orașului. Acest concept este cunoscut sub denumirea de Dezvoltare orientată spre transportul public (DOT)<sup>58</sup> și a fost introdus în legislația românească recent, prin Legea 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, art. 12 -14. Această abordare constituie o strategie de planificare și proiectare menită să genereze dezvoltări urbane care aduc valoare adăugată, punând accent pe accesibilitate ca obiectiv principal, în loc de mobilitate. Implementarea corectă a instrumentelor DOT poate aduce multiple beneficii, printre care se numără creșterea utilizării transportului feroviar urban, economii de timp și costuri de călătorie, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării atmosferice, precum și revitalizarea cartierelor. Astfel, aceste zone devin mai locuibile, dinamice din punct de vedere economic, mai curate și mai atractive pentru locuitori.

Obiectivul principal al DOT este asigurarea unui acces incluziv la oportunitățile și resursele orașului pentru toți locuitorii, prin combinarea celor mai eficiente și sănătoase moduri de deplasare, cu un impact minim asupra costurilor financiare și de mediu, și cu o reziliență adecvată la evenimente perturbatoare. Pentru a valorifica la maximum investițiile în serviciile feroviare locale, este esențial ca inițiativele din domeniul mobilității să fie corelate cu cele urbanistice, prioritizând dezvoltarea orientată spre transportul public (TOD). Această strategie se axează pe crearea unor forme urbane care facilitează utilizarea transportului public, mersul pe bicicletă și pe jos, prin acțiuni de compactare, densificare și diversificare a activităților pe o rază de 800 de metri, parcursă pietonal în aproximativ 10 minute, în jurul stațiilor de transport. În plus, această abordare implică intensificarea activităților din jurul stației prin densificare și diversificare funcțională în zonele rezidențiale, atenție sporită la designul urban, integrarea gării în țesutul urban și facilitarea conexiunilor intermodale, maximizând astfel valoarea de loc a nodurilor de transport.

Figura 59. Beneficiile dezvoltării orientate către transport public



Sursa: <http://www.tod.org/>

<sup>58</sup> orig. Transit Oriented Development

## Zona centrală și piața

Zona comercială a orașului Mizil prezintă o complexitate semnificativă, având un potențial considerabil de dezvoltare. Amplasată în apropierea Primăriei, între strada Nicolae Bălcescu și strada 13 Septembrie, această arie beneficiază de o stradă pietonală generoasă, care găzduiește majoritatea funcțiunilor de interes public, inclusiv dotări administrative, spații comerciale și servicii esențiale pentru comunitate. Cu toate acestea, zona nu este suficient amenajată sau animată pentru a încuraja interacțiunea socială și pentru a oferi locuitorilor oportunități de recreere și activități comunitare.

Aglomerarea spațiului public din zona pieței, generată de parcarile neregulate ale vehiculelor destinate aprovizionării, precum și a autoturismelor personale, reprezintă o provocare semnificativă. Această situație este agravată de lipsa unor reglementări clare și coerente privind parcare și gestionarea traficului, ceea ce nu doar că afectează accesibilitatea, dar și experiența generală a utilizatorilor spațiului public.

Pentru a aborda această problemă, este imperativ să se dezvolte și să se implementeze o strategie de management al parcării care să includă reglementări stricte, semnalizare adecvată și amenajarea unor locuri de parcare bine definite.

*Figura 60. Spații publice ocupate de parcări în zona pieței*



*Sursa: Arhiva consultantului*

Implicarea comunității în procesul de planificare și comunicarea clară a reglementărilor sunt esențiale pentru a asigura conformitatea și pentru a promova o cultură a respectării normelor în rândul locuitorilor și comercianților. Prin aceste măsuri, orașul Mizil poate transforma această provocare într-o oportunitate de îmbunătățire a spațiului public, contribuind astfel la revitalizarea zonei comerciale și la creșterea calității vieții comunității.

Nu în ultimul rând, pentru a valorifica acest potențial, este esențial să se implementeze măsuri de revitalizare urbană, care să includă îmbunătățiri în infrastructura stradală, crearea de spații verzi, organizarea de evenimente locale și stimularea activităților comerciale. Aceste inițiative nu doar că vor atrage locuitorii să petreacă mai mult timp în zonă, ci vor contribui și la consolidarea identității comunității și la dezvoltarea unei economii locale mai vibrante. Colaborarea între autoritățile locale, comercianți și comunitate va fi crucială pentru a transforma această zonă într-un punct de întâlnire atractiv și dinamic.

## **2.9. Structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare**

Analiza organigramei Primăriei Mizil relevă absența unui compartiment dedicat gestionării și dezvoltării mobilității urbane în oraș. Această situație limitează capacitatea administrației de a planifica și coordona eficient proiectele de mobilitate, care sunt esențiale pentru optimizarea circulației și accesibilității la nivel local. Fără o structură specializată, devine dificilă evaluarea periodică a nevoilor de mobilitate ale comunității, iar răspunsul administrației este adesea fragmentat și reactiv, fapt ce poate afecta negativ calitatea vieții urbane și gradul de satisfacție al cetățenilor. Crearea unui compartiment specific pentru mobilitatea urbană ar permite Primăriei Mizil să abordeze într-o manieră structurată și coerentă aspecte esențiale precum gestionarea traficului, dezvoltarea infrastructurii pietonale și siguranța rutieră. În plus, acest compartiment ar fi un instrument strategic în dezvoltarea unor politici și strategii de mobilitate durabilă, facilitând atât colaborarea cu alte instituții și entități, cât și accesul la finanțări destinate proiectelor de infrastructură. O astfel de structură ar contribui la o creștere urbană sustenabilă, adaptată la cerințele actuale și viitoare ale comunității.

## 3. Modelul de transport

### 3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Pentru ilustrarea mobilității la nivelul orașului Mizil s-a dezvoltat un model de transport pentru atribuirea pe itinerarii a cererii de transport privat. Modelul de transport a fost dezvoltat pe baza datelor statistice privind populația, locurile de muncă și locurile de învățământ, anchetele de mobilitate derulate, contorizările realizate de consultant, arhivele de date CESTRIN și date extrase din modelul național de transport.

Modelul de transport este dezvoltat modular, matricele de transport fiind formalizate matematic pe baza unui model de generare a cererii de transport. De asemenea, pentru formalizarea aspectelor legate de sistemul de transport s-a dezvoltat o bază de date georeferențiată (GIS), pornind de la baza de date națională și folosind un software specific pentru dezvoltarea datelor GIS. Pentru realizarea modelului de transport s-a utilizat platforma PTV VISUM.

Baza de date conține atât informații specifice caracteristicilor ofertei de transport – dispunerea spațială a rețelelor, formă și atribute de tip – viteză, durată, distanță, etc, cât și caracteristici ale cererii de transport – mărimea fluxurilor de trafic. Modurile de transport modelate sunt:

- Moduri de transport persoane: autoturism, mers pe jos, bicicletă;
- Moduri de transport mărfuri: vehicule ușoare de marfă, vehicule grele de marfă.

Modelul de transport al orașului Mizil cuprinde:

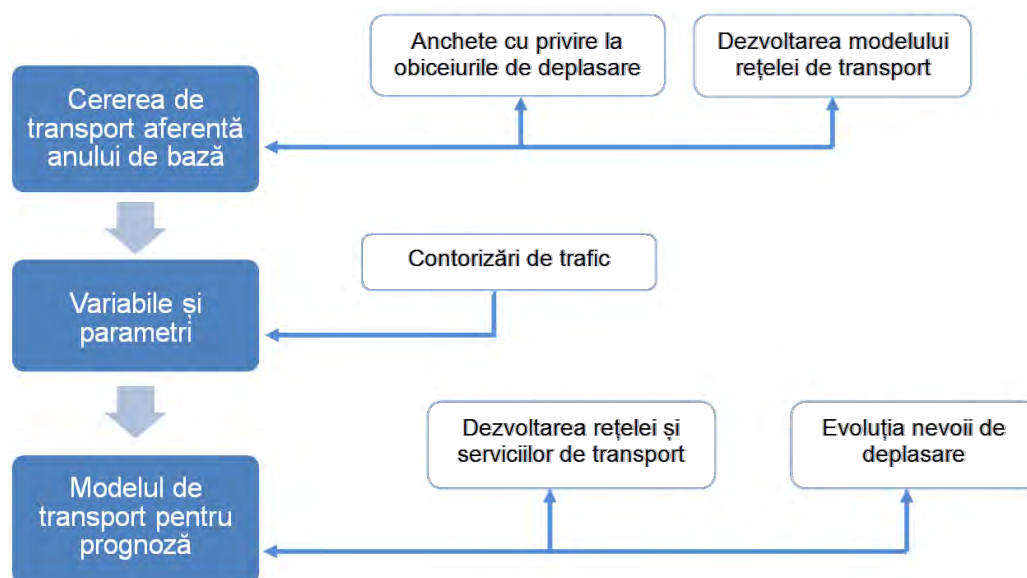
- Modelul agregat de generare, distribuție și repartiție modală;
- Modelul de atribuire pe itinerarii al traficului rutier privat;
- Componente de evaluare a emisiilor poluante, dezvoltat utilizând instrumentul de calcul JASPERS;
- Modelul de atribuire pe itinerarii al transportului privat – pentru scenariile propuse;
- Modelul de calcul al indicatorilor transportului privat – pentru scenariile de bază și cele propuse.

Rezultatele și indicatorii posibil de extras din modelul de transport sunt:

- Parametri globali ai rețelei urbane de transport – viteza medie globală, distanță globală de deplasare, durată globală de deplasare și cererea globală de transport structurată pe modurile de transport modelate;
- Mărimea fluxurilor de trafic și transport de persoane – exprimată în vehicule/zi/sector de stradă sau deplasări/zi/sector de stradă;
- Mărimea fluxurilor de trafic de marfă – exprimată în vehicule/zi/sector de stradă;
- Indicatori de mediu – cantitate de emisii poluante la sursă (g/zi) și nivelul mediu de zgomot (dB);
- Indicatori de prestație – densitate vehicule motorizate și/sau mecanizate (veh/km), prestație rutieră (vehicule x km/zi);
- Distribuția teritorială a nevoii de mobilitate pietonală – deplasări/zonă sau deplasări / km<sup>2</sup>.

Schema de mai jos descrie procesul de lucru pentru dezvoltarea modelului de transport:

Figura 61. Schema procesului de lucru pentru dezvoltarea unui model de transport



## 3.2. Colectarea de date

În perioada iulie – septembrie 2024 s-au realizat colectări de date în zona de analiză în vederea surprinderii caracteristicilor deplasărilor care se realizează. În acest sens s-au elaborat chestionare adaptate nevoilor formalizării modelului de transport, care au stat la baza anchetelor de mobilitate ce au fost derulate. Aceste activități au constat în realizarea unor:

- Anchete de mobilitate;
- Contorizări asupra volumelor de trafic;
- Contorizări asupra duratelor de deplasare.

### 3.2.1. Ancheta de mobilitate

Anchetele de mobilitate, au avut ca principal scop colectarea de date cu privire la ultimele deplasări realizate de interlocutor în vederea realizării unei imagini complete asupra deplasărilor efectuate de rezidenții unei zone studiate, identificând caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate, cum ar fi venitul mediu, nivelul de educație, numărul de vehicule motorizate sau nemotorizate aflate în gospodărie precum și caracteristicile deplasărilor, cum ar fi scopul, frecvența acestora, modul de transport folosit etc.

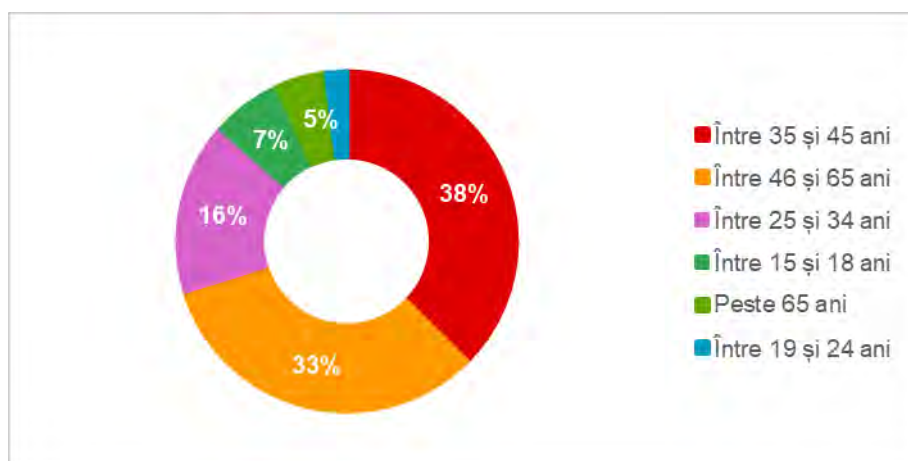
Ancheta s-a desfășurat pe un eșantion calculat pe baza formulelor statistice, astfel încât să se asigure reprezentativitatea acestuia, respondenții fiind distribuiți pe întregul teritoriu al orașului Mizil, în funcție de densitățile demografice ale localităților. Ancheta a fost realizată prin intermediul unui chestionar online, asigurând o reprezentativitate a populației la nivelul localităților, cât și la nivel educațional și ocupațional. Prezentăm în cele ce urmează rezultatele obținute în urma aplicării chestionarului privind mobilitatea, date care vor fi utilizate ulterior în formalizarea modelului de transport.

În continuarea, sunt prezentate datele extrase din chestionarul de mobilitate.

## Caracteristicile socio-economice ale eșantionului interviuat

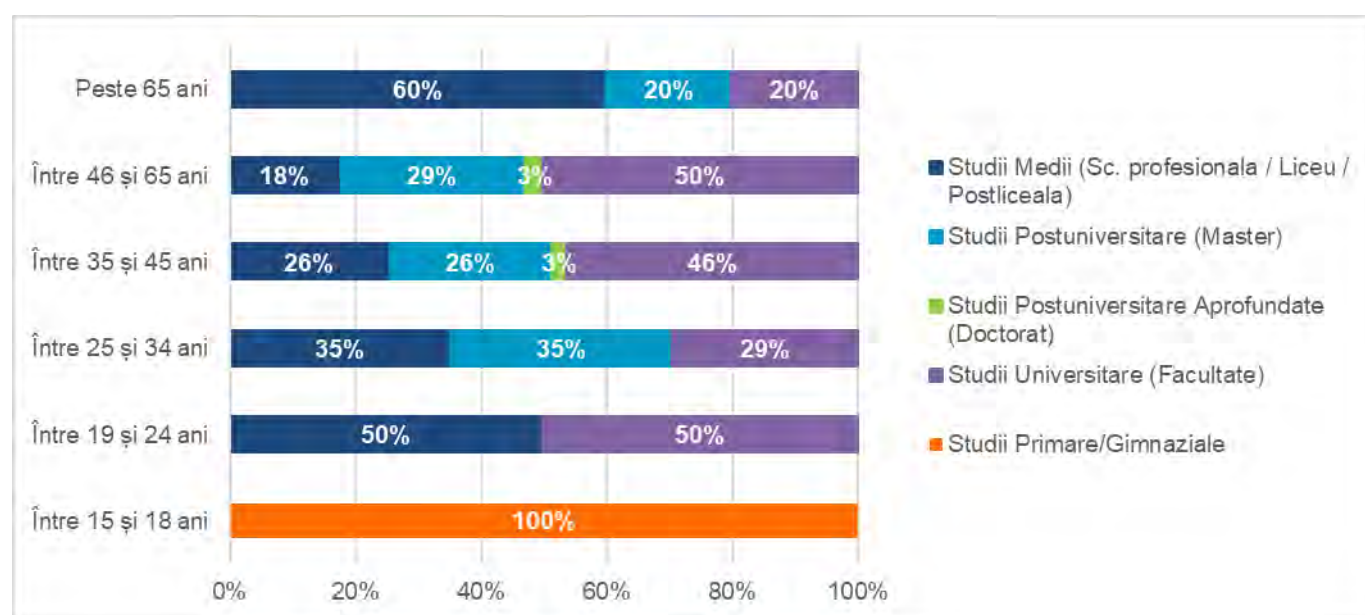
Repartiția pe grupe de vârstă relevă cea mai mare pondere a răspunsurilor oferite de către persoanele active (25 – 65 de ani), dominante fiind grupele de vârstă între 35 – 45 (38%) și 46 – 65 de ani (33%), urmate cu un procent de 16% de persoanele cu vârste cuprinse între 25 și 34 de ani. Polii de vârste, de peste 65 de ani și între 19 și 24 de ani reprezintă fiecare câte 7% din eșantionul interviuat.

Figura 62. Distribuția populației interviuate pe grupe de vârstă



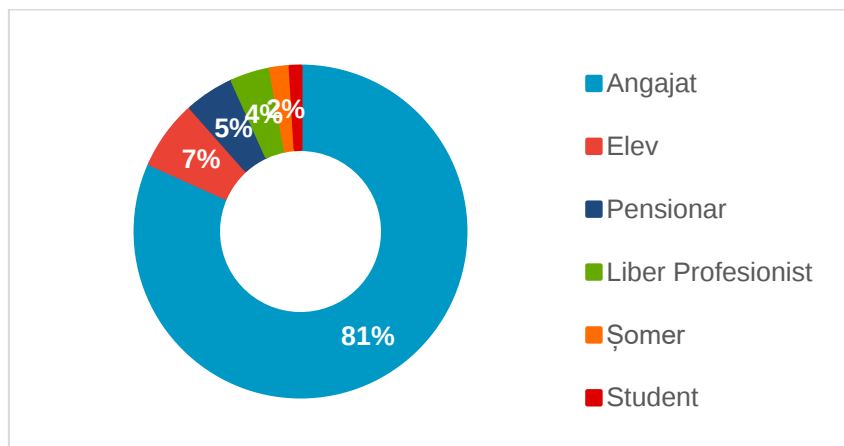
Nivelul de educație al persoanelor interviuate se remarcă a fi destul de ridicat, majoritatea dintre aceștia au declarat că au absolvit cel puțin studii superioare (universitare și postuniversitare). De asemenea, în cazul populației cu vârste cuprinse între 25 și 65 de ani, 25% dintre aceștia au declarat că ultimul nivel de studii absolvit este cel de studii medii. În cazul persoanelor de peste 65 de ani, ultima formă de învățământ absolvită predominantă cu un procent de 60% este cea de studii medii.

Figura 63. Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârstă



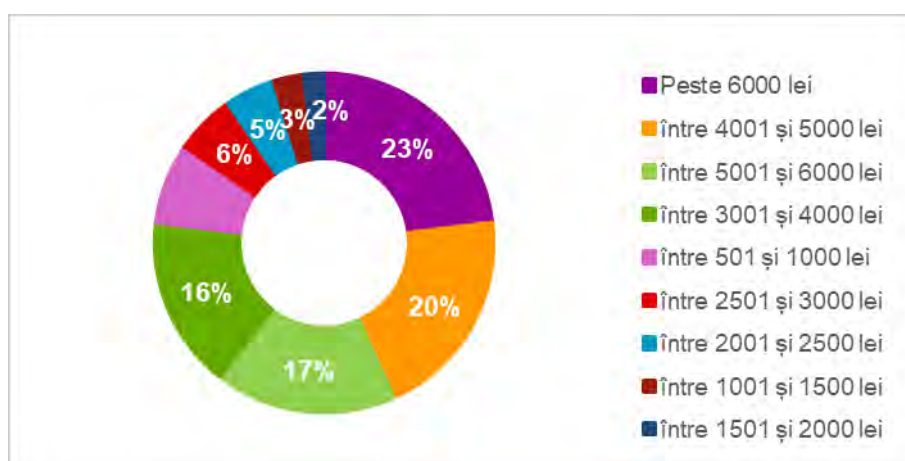
Aproximativ 86% dintre respondenți au declarat că sunt persoane ocupate, fiind angajați sau liber profesioniști, în timp ce 8% sunt studenți/elevi, 5% pensionari și 2% alte categorii de persoane fără ocupație.

*Figura 64. Distribuția populației intervievate pe ocupații*



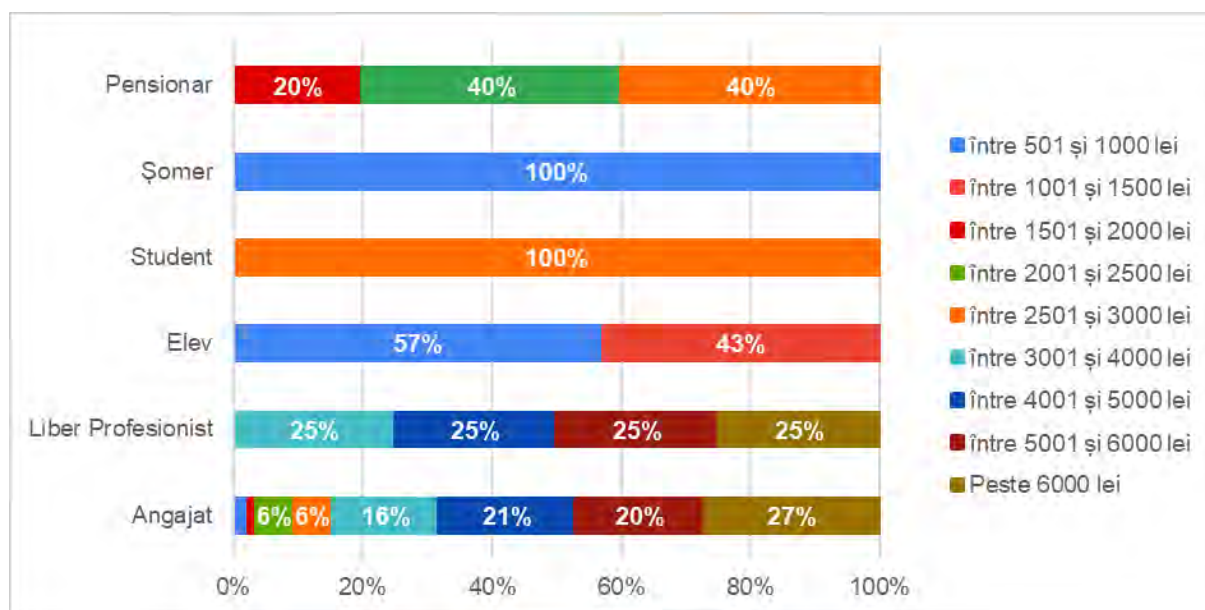
În ceea ce privește veniturile, cea mai mare pondere, 23% dintre respondenți înregistrează venituri nete lunare de peste 6000 de lei, 20% având venituri între 4001 și 5000 de lei net. La polul opus, se regăsesc 8% din persoane cu venituri sub 1000 de lei, aceștia fiind din rândul persoanelor inactive (elevi/studenți, șomeri, casnici, pensionari).

*Figura 65. Distribuția populației intervievate pe clase de venit*



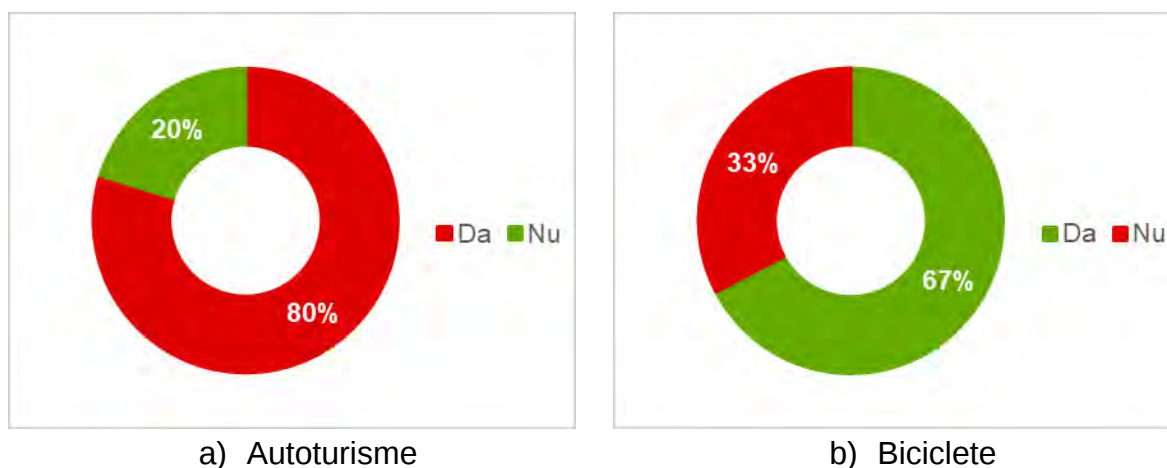
Din corelarea acestor rezultate cu ocupațiile respondenților reiese că veniturile mici sunt în general ale persoanelor neocupate – elevi, studenți și șomerilor, în timp ce nivelul cel mai înalt de venituri mari se înregistrează în rândul liberilor profesioniști, pensionarilor și salariaților. Cele mai mari venituri, de peste 6000 de lei sunt generate de către angajați și liberi profesioniști.

Figura 66. Distribuția nivelului de venit pe ocupații



Analiza disponibilității vehiculelor personale arată că 80% dintre respondenți au la dispoziție cel puțin un autoturism în gospodărie. Acest procent nu reprezintă însă gradul de motorizare, ținând cont de faptul că membri ai aceleiași gospodării pot dispune de același autoturism. În cazul bicicletelor procentul de disponibilitate este ceva mai redus, de 67%.

Figura 67. Posesia de autoturisme și biciclete

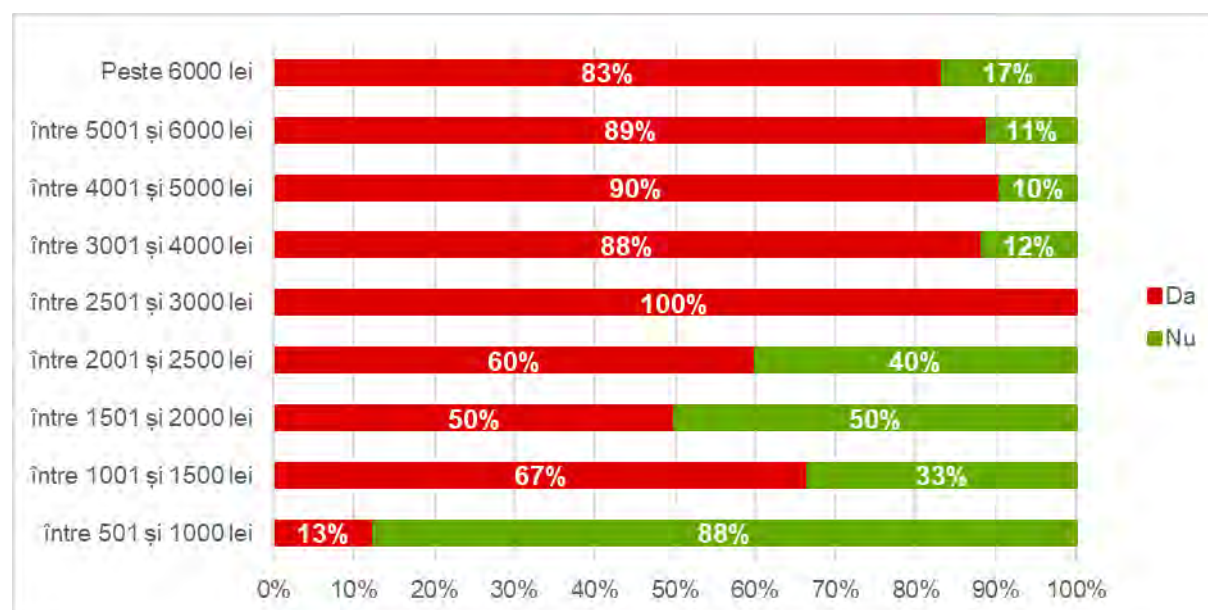


Dintre cei care au răspuns afirmativ în cazul disponibilității unui autoturism, 70% au răspuns afirmativ și în cazul bicicletelor, ceea ce indică faptul că mai mult de jumătate dintre respondenți au la dispoziție atât autoturisme cât și biciclete pentru a efectua deplasările zilnice.

Distribuția posesiei unui autoturism în raport cu grupa de venit relevă faptul că disponibilitatea autoturismelor este ridicată atât în rândul persoanelor cu venituri mici, cât și a persoanelor cu venituri mari. Persoanele cu venituri cuprinse între 2000 și 4000 de lei prezintă un grad de disponibilitate mai ridicat, în medie de 70%, comparativ cu persoanele care au venituri între 500 și 2000 de lei, aceștia reprezentând o medie de aproximativ 43%. Cel mai mare grad de deținere

a unui autoturism este al persoanelor cu venituri de peste 6000 de lei, cu un procent de deținere unui autoturism personal de 83%.

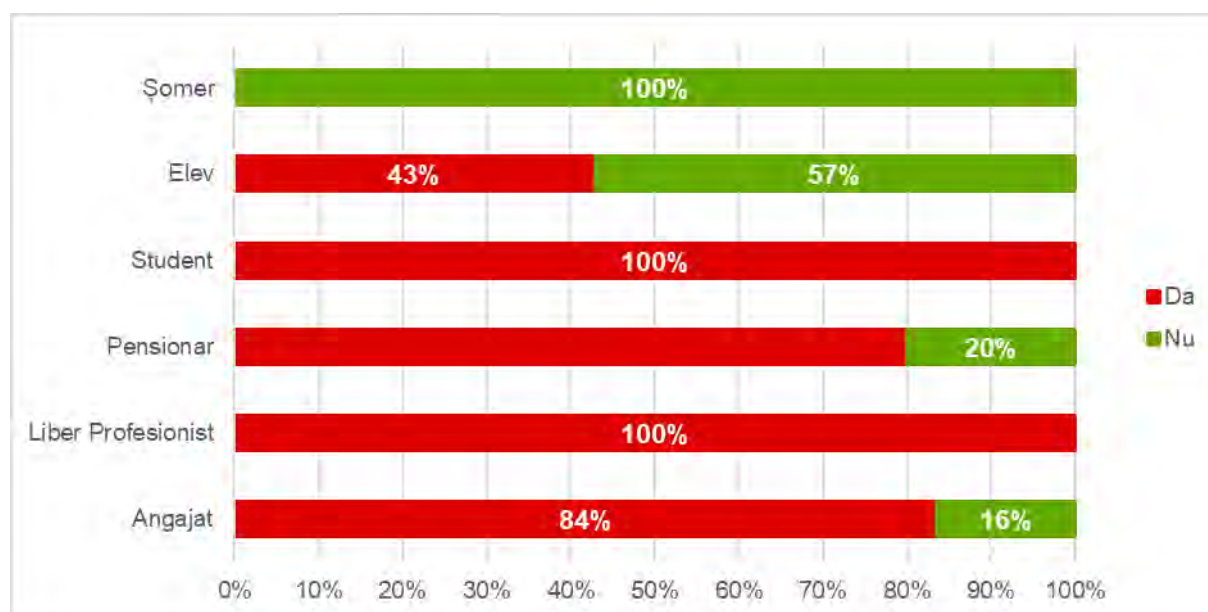
Figura 68. Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit



Corelat cu

ocupația, se constată că pensionarii și persoanele neangajate dețin un autoturism în proporție de 71%, în timp ce pentru gospodăriile în care elevii sau studenții locuiesc, gradul este de 70%. Cel mai mare grad de deținere a unui autoturism este reprezentat de persoanele angajate și liber profesionale.

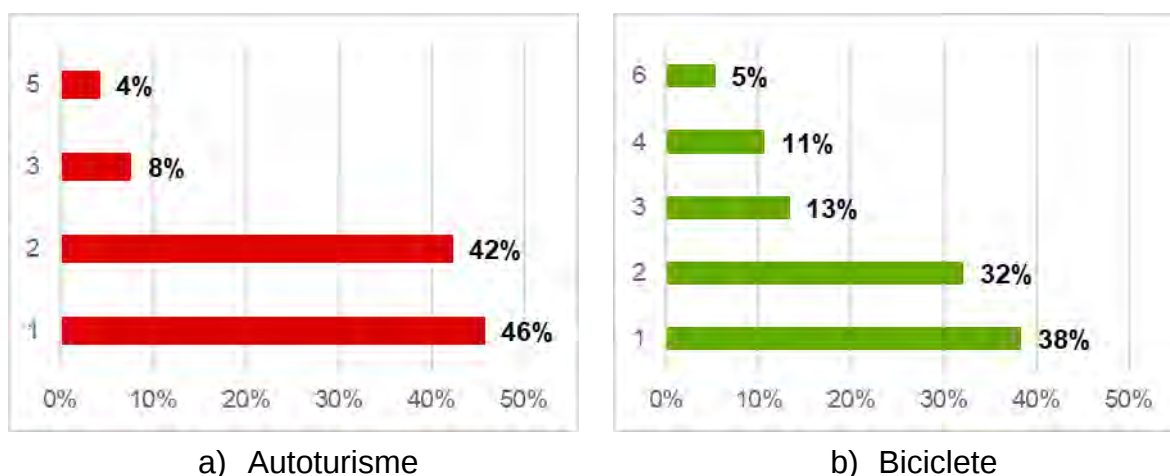
Figura 69. Distribuția posesiei de autoturisme în raport cu ocupația



În ceea ce privește numărul de vehicule din gospodăria 46% dintre respondenți au declarat că în gospodăria lor se regăsește un singur autoturism, în timp ce 42% dintre aceștia au declarat că în gospodăria acestora se găsesc 2 autoturisme, iar 8% dețin 3 autoturisme.

În cazul bicicletelor, 38% dintre respondenți declară că în gospodăria lor se regăsește o bicicletă, 32% dintre aceștia dețin două biciclete, iar 29% dețin trei sau mai multe biciclete.

Figura 70. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute



### Caracteristicile deplasărilor eșantionului interviuat

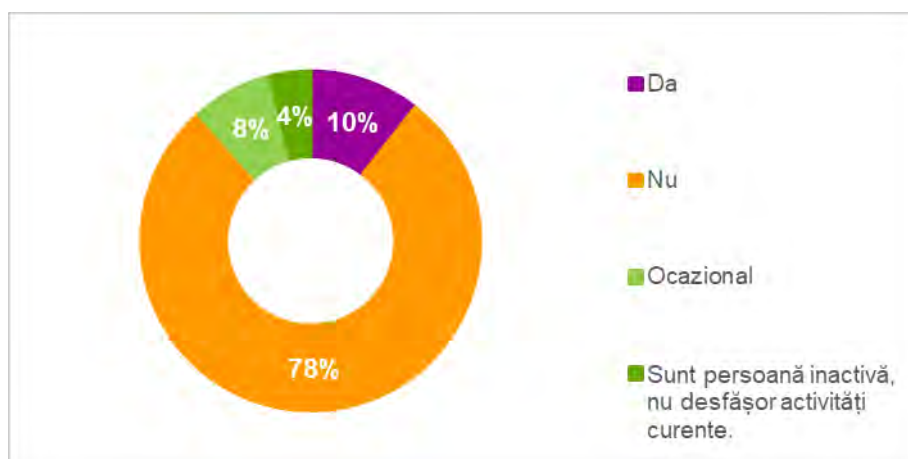
În vederea identificării comportamentului de deplasare a populației la nivelul orașului Mizil, în cadrul anchetei de mobilitate s-au colectat date referitoare la frecvența și scopul deplasărilor, modul de transport utilizat, zona de origine și destinație a deplasărilor, precum și durata de deplasare și numărul de persoane aflate în autoturism, în cazul deplasărilor efectuate în acest mod.

În această etapă a anchetei respondenții au descris comportamentul general de deplasare la nivel săptămânal, dar și deplasările pe care le efectuează într-o zi obișnuită de lucru, acestea fiind de referință în vederea analizei mobilității la nivelul întregului municipiu.

Din totalul persoanelor intervievate, 85% reprezintă populație ocupată, ceea ce determină un comportament de deplasare relativ predictibil, ținând cont că pentru această categorie de persoane deplasarea principală este cea între locuință și locul de muncă.

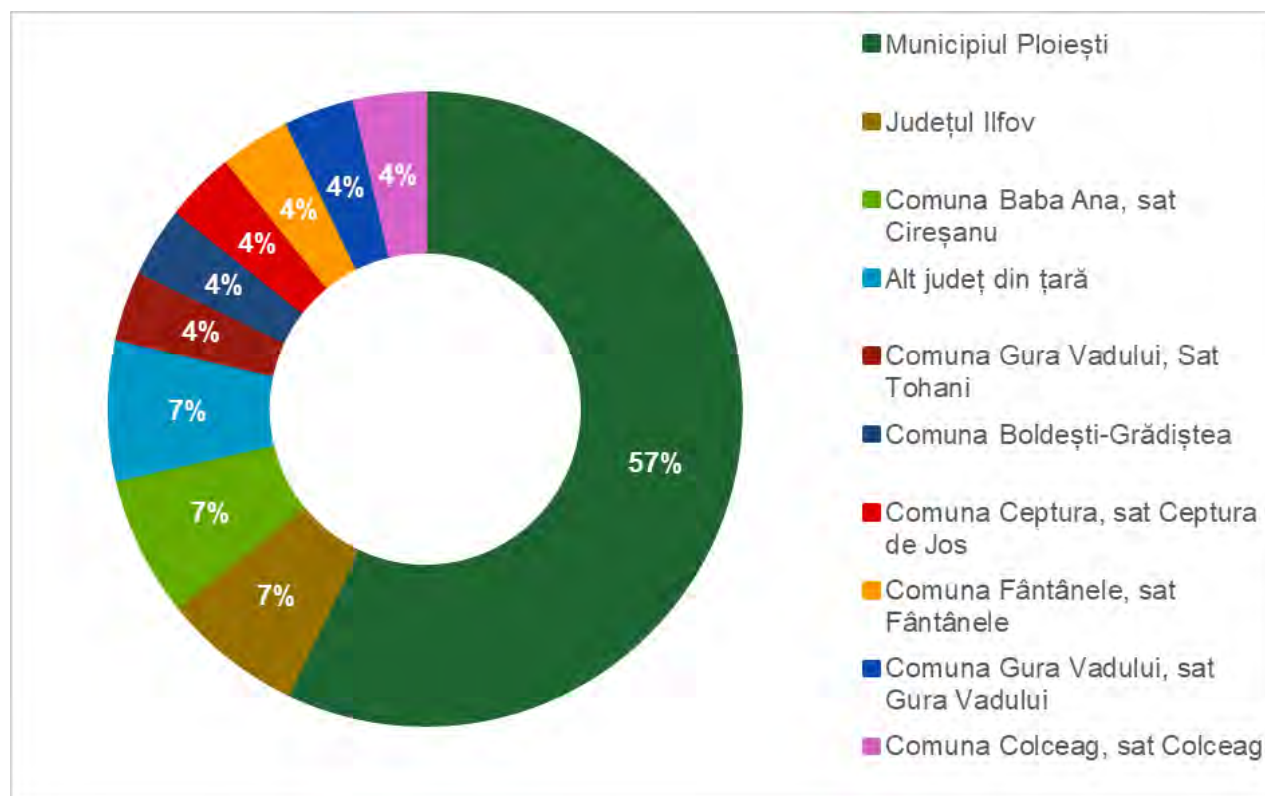
În ceea ce privește comportamentul general de deplasare, 78% din respondenți au declarat că nu obișnuiesc să-și desfășoare activitatea recurentă de acasă, prin urmare aceștia se deplasează frecvent la locul de muncă, la școală sau în alte locații în care își desfășoară activitățile.

Figura 71. Distribuția desfășurării activității profesionale de la domiciliu



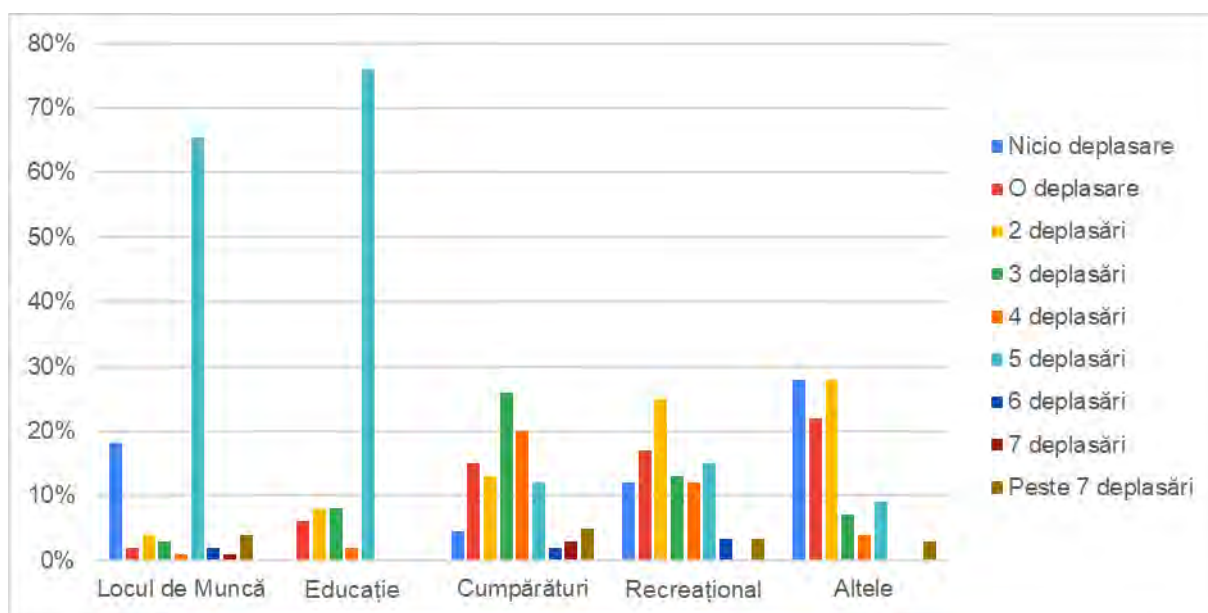
Ținând cont de repartitia teritorială a oportunităților de lucru și studiu, la nivelul zonei urbane funcționale fenomenul de navetism este crescut. Astfel, 34% dintre respondenți au declarat că fac naveta în altă localitate decât cea în care locuiesc pentru a își desfășura activitățile. Dintre aceștia, 57% fac naveta în municipiul Ploiești, 7% se deplasează în județul Ilfov pentru a-și desfășura activitatea, alți 7% dintre respondenți se deplasează în alt județ din țară, iar restul de 29% în altă localitate din județul Prahova.

Figura 72. Distribuția navetismului



La nivel săptămânal, comportamentul de deplasare al respondenților în raport cu scopul și frecvența deplasărilor arată o frecvență ridicată a deplasărilor către locul de muncă. 65% din persoanele chestionate au declarat că se deplasează către locul de muncă de 5 ori pe săptămână, deci în fiecare zi lucrătoare. Elevii și studenții se deplasează în proporție de 76% de 5 ori la nivelul unei săptămâni în scop educațional, în timp ce numărul mediu de deplasări în scop recreațional sau de cumpărături este de 2-3 deplasări pe săptămână.

Figura 73. Distribuția numărului de deplasări în raport cu scopul



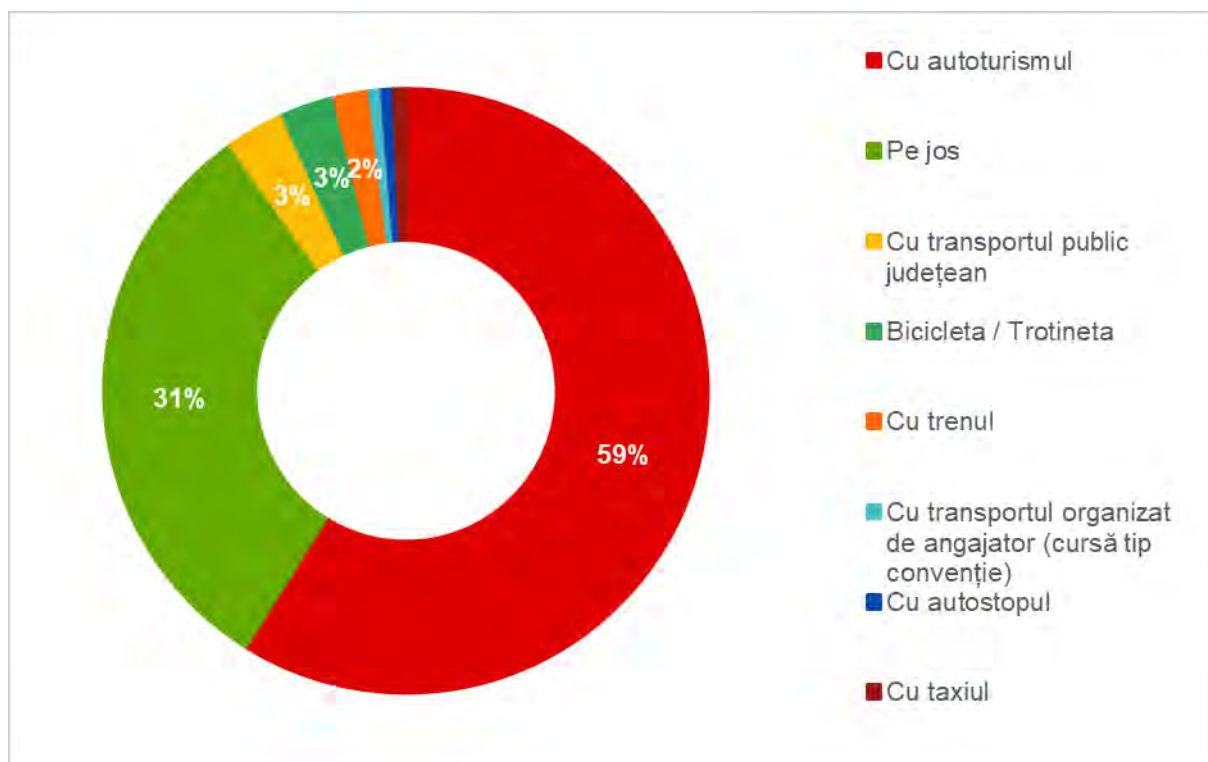
În ceea ce privește comportamentul zilnic de deplasare, persoanele intervievate au răspuns cum se deplasează în mod obișnuit într-o zi lucrătoare, ținând cont de activitățile și obiceiurile acestora. Deplasările descrise au fost considerate a fi înlănțuite – deci destinația unei deplasări reprezintă originea următoarei deplasări, conform exemplului din figura de mai jos.

Figura 74. Exemplu de trei deplasări înlănțuite



Din punctul de vedere al repartiției modale, s-a observat faptul că deplasările nemotorizate au o pondere scăzută, de 34%, respectiv 34% pietonal și doar 3% cu bicicleta și trotineta. Dintre modurile de transport motorizate, dominant este autoturismul, cu 59% din deplasări, fiind urmat de transportul public județean cu 3% din deplasări.

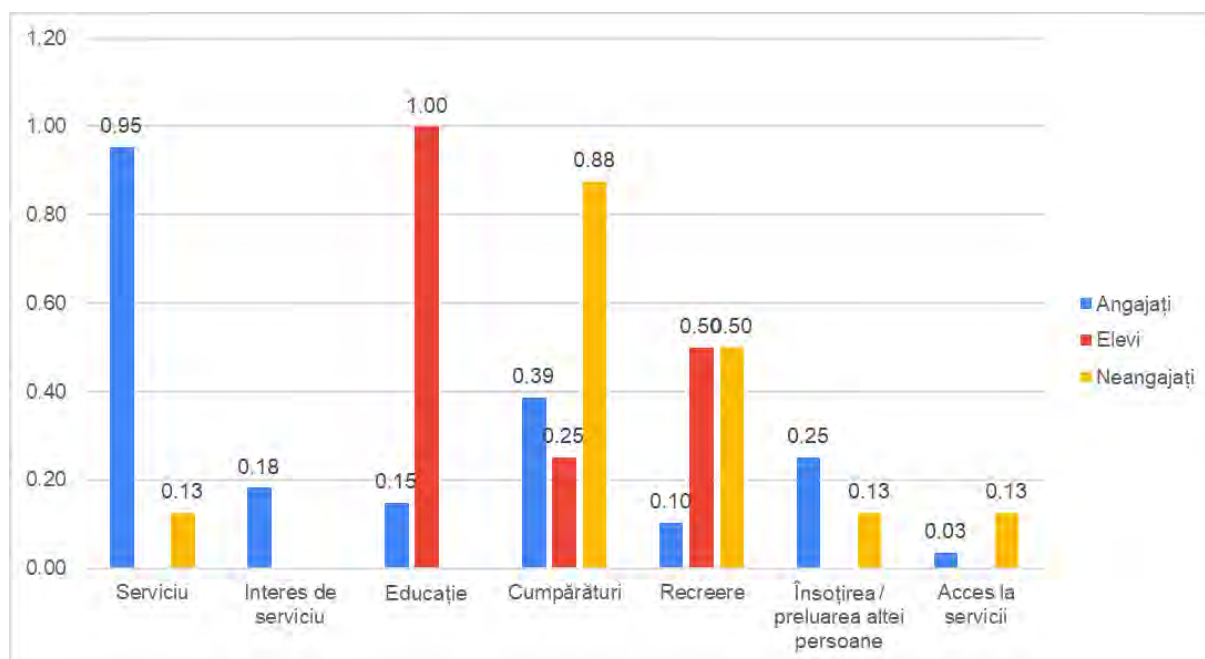
*Figura 75. Repartiția modală a deplasărilor*



În vederea analizării comportamentului de deplasare, respondenții au fost grupați în 3 categorii principale – Angajați (Angajații și Liber Profesioniștii), Neangajați (Pensionari, Șomeri, Casnici) și Elevi/Studenti. În figura de mai jos este prezentată frecvența zilnică a deplasărilor în funcție de scopuri, pentru cele trei categorii de persoane.

Rata de deplasare a respondenților rezultată din chestionarul de mobilitate este de 3.06 deplasări / zi / persoană.

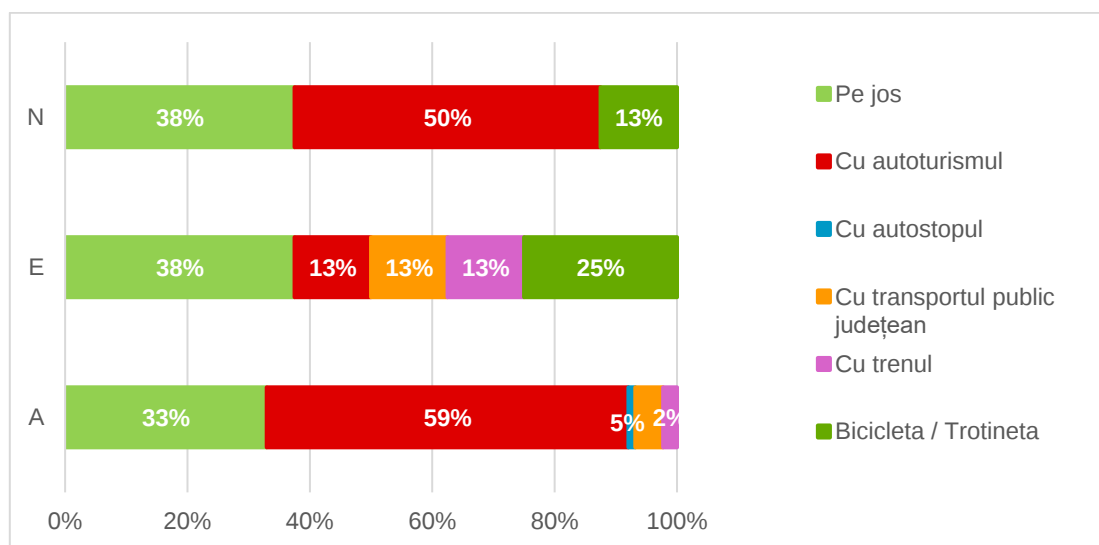
*Figura 76. Frecvența zilnică a deplasărilor în raport cu scopul lor*



Din acest grafic se evidențiază comportamentele generale de deplasare, respectiv angajații care se deplasează preponderent la locul de muncă, persoanele fără ocupație se duc preponderent la cumpărături sau pentru recreere și elevii care se deplasează către o instituție de învățământ.

Repartiția modală a deplasărilor diferă de la o categorie de persoane la alta, în funcție de specificul activităților și de accesul la anumite moduri de transport. Astfel, ancheta de mobilitate a relevat faptul că angajații folosesc preponderent autoturismul, pentru 59% din deplasări, în timp ce persoanele neangajate folosesc acest mod pentru 50% din deplasări. În ceea ce privește deplasările pietonale, acestea sunt preferate pentru 38% din deplasările elevilor, studenților și persoanelor neangajate, iar persoanele neangajate se deplasează pietonal în același procent de 38%.

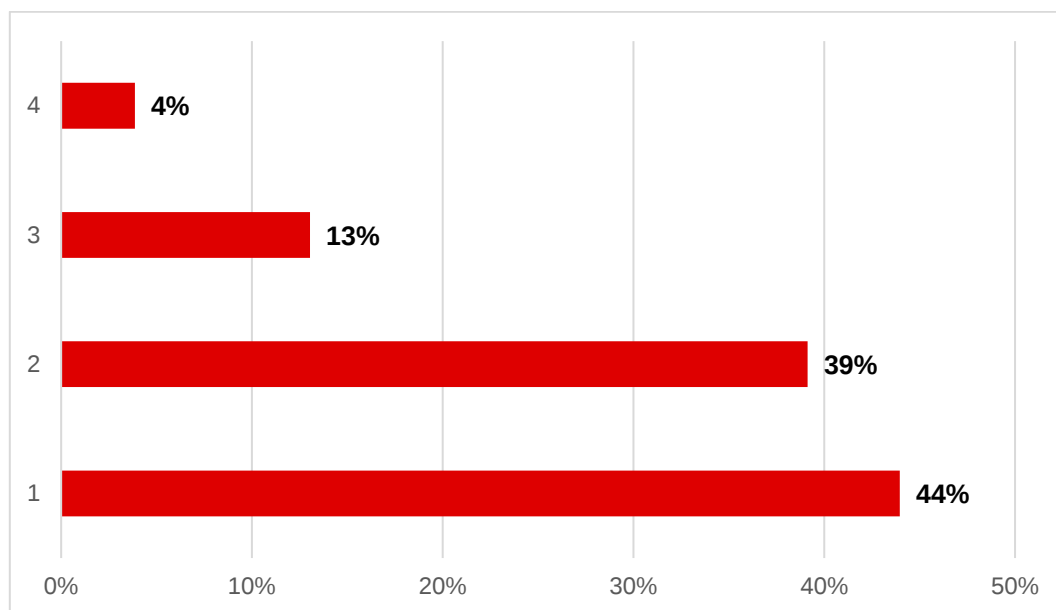
*Figura 77. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane*



Ancheta de mobilitate a relevat un grad mediu de ocupare al autoturismelor, respectiv de 1.79 persoane/autoturism.

Conform răspunsurilor oferite, respondenții declară ca în 44% din deplasări autoturismele sunt ocupate de o singură persoană, în timp ce doar 39% din deplasări sunt efectuate de către autoturisme ocupate de două persoane, iar 17% din totalul deplasărilor autoturismele sunt ocupate de trei sau mai multe persoane.

Figura 78. Gradul mediu de ocupare al autoturismelor

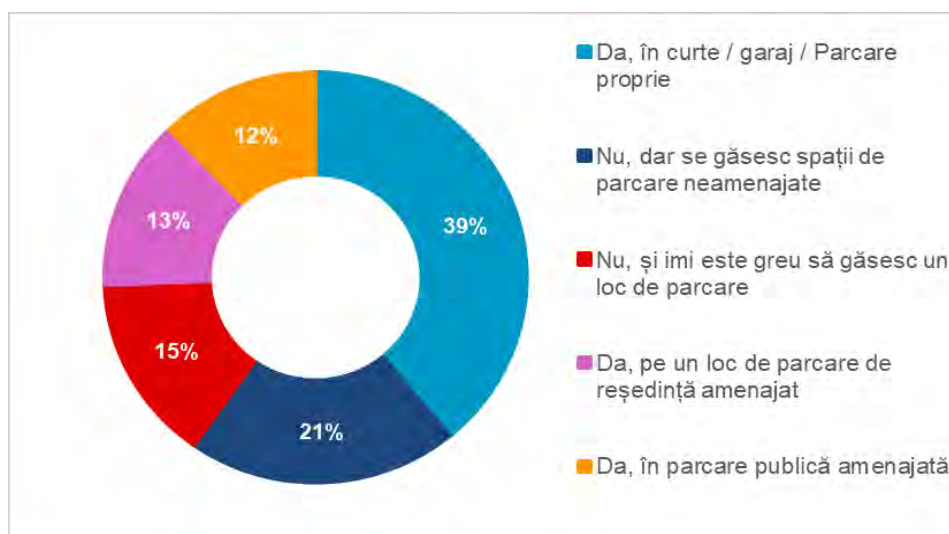


## ASPECTE PRIVIND PARCAREA ÎN ZONA DE ANALIZĂ

În cadrul chestionarului de mobilitate, participanții au avut posibilitatea să descrie mediul actual în care aceștia își parchează autoturismul personal.

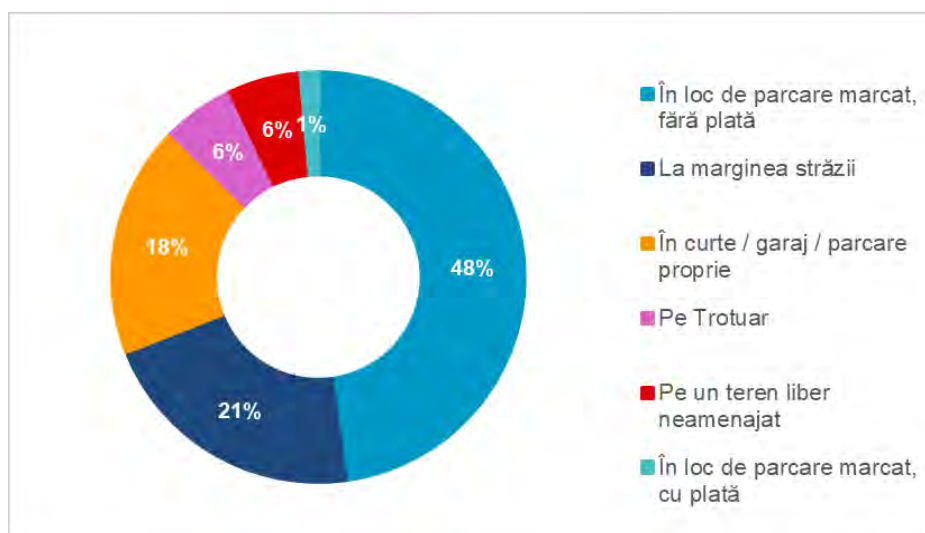
Pentru parcare autoturismului în zona domiciliului, aproximativ 39% dintre respondenți pot parca autoturismul personal în curte / garaj, iar 25% pe un loc de parcare de reședință sau într-un spațiu privat. 21% dintre posesorii de autoturisme parchează în locuri neamenajate sau, ilegal, pe trotuar, în timp ce 15% dintre respondenți declara că nu găsesc cu ușurință un loc de parcare.

Figura 79. Condiții de parcare în jurul domiciliului



În raport cu parcare la destinație, persoanele care se deplasează cu autoturismul parchează în procent de 67% într-un loc amenajat (parcare proprie – curte/garaj, loc marcat cu plată și loc marcat fără plată). 21% parchează la marginea străzii pe locuri neamenajate, în timp ce 6% parchează pe trotuar. 6% parchează pe un loc neamenajat pe un teren liber.

Figura 80. Condiții de parcare în zonele de interes



### 3.2.2. Contorizări ale volumelor de trafic

În vederea calibrării modelului de transport s-au realizat contorizări asupra volumelor de trafic într-o serie de amplasamente distribuite reprezentativ pe întreg teritoriul orașului Mizil și la intrările și ieșirile din localitate. Colectarea de date s-a realizat în luna septembrie 2024, urmărind zile obișnuite de lucru în care traficul nu a fost influențat de evenimente deosebite – lucrări edilitate, devieri de circulație, adunări publice, condiții meteo nefavorabile. Colectarea datelor s-a realizat între orele 06:00 și 22:00 în zile de marți și miercuri, considerate statistic reprezentative pentru imaginea de ansamblu a fluxurilor de trafic. Au fost astfel contorizate 18 amplasamente în locațiile prezentate în tabelul și harta de mai jos.

*Tabel 13. Amplasamente contorizări volume de trafic*

| ID | LOCAȚIE / INTERSECȚIE                    | NR. ARTERE<br>CONTORIZATE | NR. DIRECȚII DE<br>DEPLASARE<br>CONTORIZATE |
|----|------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------|
| 1  | Str. Nicolae Bălcescu x Str. 24 Ianuarie | 1                         | 2                                           |
| 2  | Str. Mihail Kogălniceanu                 | 1                         | 1                                           |
| 3  | Str. Tohani                              | 1                         | 1                                           |
| 4  | Str. Spitalului x Str. Major Ivanovici   | 2                         | 4                                           |
| 5  | Str. Valea Jiului x Str. Erou Nicolae    | 2                         | 4                                           |
| 6  | Str. Tohani x Str. Țepeș Vodă            | 1                         | 2                                           |
| 7  | Str. Eroilor                             | 1                         | 2                                           |
| 8  | DJ 102D x Bd. Gării                      | 1                         | 2                                           |
| 9  | Str. Ana Ipătescu x Str. Bradului        | 2                         | 4                                           |
| 10 | Str. Ștefan cel Mare x Str. Democrației  | 1                         | 2                                           |
| 11 | Str. Vișinului                           | 1                         | 2                                           |
| 12 | Str. Mihai Bravu Vest                    | 1                         | 2                                           |
| 13 | Str. Mihai Bravu Est                     | 1                         | 2                                           |
| 14 | Str. Erou Nicolae                        | 1                         | 2                                           |
| 15 | DJ102K                                   | 1                         | 2                                           |
| P1 | Str. Nicolae Bălcescu x Str. Stadionului | 2                         | 4                                           |
| P2 | Str. Ion Luca Caragiale                  | 1                         | 1                                           |
| P3 | Str. Ardealului                          | 1                         | 2                                           |

Figura 81. Harta locațiilor pentru contorizări volume de trafic



### 3.2.3. Contorizări ale duratelor de deplasare pentru transportul privat

În vederea validării modelului de transport, s-au realizat înregistrări ale duratelor de deplasare pe principalele coridoare de mobilitate ale orașului.

Contorizările asupra duratelor de deplasare s-au realizat atât prin centralizarea datelor din chestionarul de mobilitate, cât și prin colectarea de date in-situ pe traseele stabilite. Au fost astfel colectate date pentru deplasări cu transportul privat (autoturism) într-o zi obișnuită de lucru pentru a capta cât mai veridic imaginea intensității traficului la diferite ore.

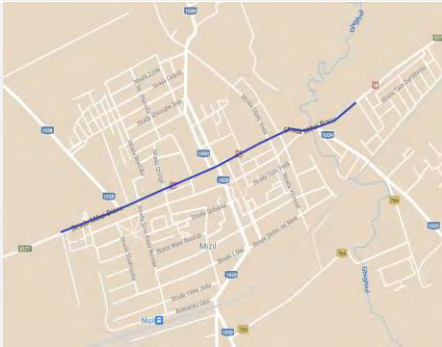
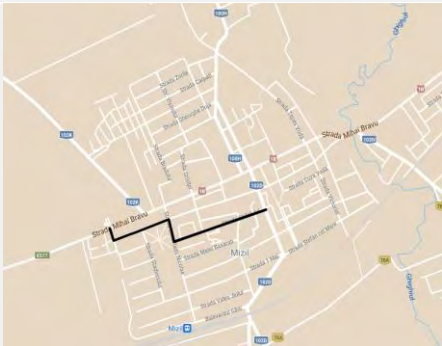
- Traseul 1: CF DJ 102D – SG Str. 1 Mai x Str. Ștefan cel Mare – DN 1B – Str. Tohani x Str. Țepeș Vodă – DJ 100H – DJ 100H x Str. Locotenent Sorescu Fefelei;
- Traseul 2: Str. Mihai Bravu (DN 1B) – Str. Mihai Bravu x Str. Agatha Bacovia;
- Traseul 3: DN 1B x str. Mihai Bravu – Str. Nicolae Bălcescu – Str. Erou Radu Nicolae – Str. Spitalului – Str. 24 Ianuarie;

- Traseul 4: Bd. Gării x Str. Erou Rau Nicolae – Str. George Ranetti – Str. Tudor Vladimirescu – Str. Victoriei – Str. Alba Iulia x DN 1B;
- Traseul 5: CF Str. Eroilor – DN 1B – Str. Țepeș Vodă – Str. Zorile – Str. Ecaterina Teodorescu – Str. Zorile – Str. Bradului – Str. Bradului x DN 1B.

Figura 82. Trasee contorizări durate de deplasare transport privat



**Tabelul 3-1. Contorizări durate de deplasare transport privat**

| TRASEU                                                                              | DESCRIERE                                                                                                                                       | DIRECȚIA                          | UM                        | AM     | IP | PM |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|--------|----|----|
|    | CF DJ 102D<br>–<br>SG Str. 1 Mai<br>x Str. Ștefan<br>cel Mare<br>–<br>DN 1B<br>–<br>Str.<br>Cernișoara x<br>Str. Țepeș<br>Vodă                  | Sud –<br>Nord                     | Durăță<br>[min]           | 6      | 6  | 6  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 2.7 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 27     | 27 | 27 |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 | Nord –<br>Sud                     | Durăță<br>[min]           | 6      | 5  | 6  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 2.8 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 28     | 34 | 28 |
|   | Str. Mihai<br>Bravu (DN 1B)<br>–<br>Str. Mihai<br>Bravu x Str.<br>Agatha<br>Bacovia                                                             | Est –<br>Vest                     | Durăță<br>[min]           | 4      | 5  | 7  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 2.8 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 42     | 34 | 24 |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 | Vest -<br>Est                     | Durăță<br>[min]           | 4      | 7  | 7  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 2.8 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 42     | 24 | 24 |
|  | DN 1B x str.<br>Mihai Bravu<br>–<br>Str. Nicolae<br>Bălcescu<br>–<br>Str. Erou Radu<br>Nicolae<br>–<br>Str. Spitalului<br>– Str. 24<br>Ianuarie | Vest –<br>Est                     | Durăță<br>[min]           | 3      | 3  | 3  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 1.2 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 24     | 24 | 24 |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 | Est –<br>Vest                     | Durăță<br>[min]           | 3      | 3  | 3  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 1.2 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 24     | 24 | 24 |
|                                                                                     | Bd. Gării x Str.<br>Erou Rau<br>Nicolae – Str.<br>George<br>Ranetti – Str.<br>Tudor<br>Vladimirescu –<br>Str. Victoriei –                       | Sud-<br>Vest<br>–<br>Nord-<br>Est | Durăță<br>[min]           | 5      | 5  | 6  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 1.8 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 22     | 22 | 18 |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 | Nord-<br>Est<br>–                 | Durăță<br>[min]           | 5      | 5  | 5  |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   | Distanța                  | 1.8 km |    |    |
|                                                                                     |                                                                                                                                                 |                                   |                           |        |    |    |

|                                                                                   |                                                                                                                                                                        |                      |                           |        |    |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|--------|----|----|
|  | Str. Alba Iulia<br>x DN 1B                                                                                                                                             | Sud-<br>Vest         | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 22     | 22 | 22 |
|  | CF Str. Eroilor<br>– DN 1B<br>– Str. Țepeș<br>Vodă –<br>Str. Zorile –<br>Str. Ecaterina<br>Teodoroiu –<br>Str. Zorile –<br>Str. Bradului –<br>Str. Bradului x<br>DN 1B | Sud-Est<br>–<br>Vest | Durăță<br>[min]           | 9      | 8  | 9  |
|                                                                                   |                                                                                                                                                                        |                      | Distanța                  | 2.8 km |    |    |
|                                                                                   |                                                                                                                                                                        |                      | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 19     | 21 | 19 |
|                                                                                   |                                                                                                                                                                        | Vest<br>–<br>Sud-Est | Durăță<br>[min]           | 8      | 7  | 8  |
|                                                                                   |                                                                                                                                                                        |                      | Distanța                  | 2.7 km |    |    |
|                                                                                   |                                                                                                                                                                        |                      | Viteza<br>medie<br>[km/h] | 20     | 23 | 20 |

### 3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

#### 3.3.1. Rețeaua modelului de transport

Rețeaua de transport s-a dezvoltat ținând cont de descrierea segmentelor de drum care o alcătuiesc. Segmentele de drum din modelul de transport sunt descrise prin:

- Noduri la fiecare capăt al segmentului de drum – fie că sunt intersecții cu alte segmente sau modificări ale descrierilor funcționale;
- Lungimea segmentului de drum;
- Tipul și standardul segmentelor de drum, exprimate prin categorie, descriere funcțională – număr de benzi, categorie funcțională, tip îmbrăcăminte, stare tehnică;
- Relația viteză-debit specifică tipului de segment de drum, declarată general la nivelul tipului;
- Capacitatea segmentului de drum;
- Orice restricție pentru anumite tipuri de vehicule etc.

Modelul de trafic pentru orașul Mizil include reprezentări ale rețelei rutiere utilizată de modurile de transport definite în cadrul modelului - autoturisme, biciclete, vehicule rutiere de marfă și transport feroviar. Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de atribuire, fiind de asemenea legată la rețeaua majoră de transport județeană și națională.



Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de atribuire, fiind de asemenea legată la rețeaua majoră de transport – județeană și națională. Astfel, rețeaua modelată cuprinde sectoarele de drum clasificate în funcție de importanță, fiind alcătuită din rețeaua arterială majoră (cu rol de penetrație și coridor major de circulații) și rețeaua cu rol local de colectare și distribuție spațială a traficului, dar mai ales cu rol de alimentare a rețelei arteriale majore. Graful rețelei a fost adaptat pentru o alocare eficientă pe itinerarii, astfel că restul străzilor de o importanță redusă la nivelul rețelei au fost agregate în conectorii care fac legătura dintre stratul georeferențiat al grafului rețelei (sistemul de transport) și stratul georeferențiat al zonelor de transport (sistemul de activități).

Tabel 14. Codificarea capacității și caracteristicilor tehnice ale rețelei de transport

| 01 | Autostradă    | Autoturism, Autobuz, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare                    | 2 | 35000 | 130      |
|----|---------------|---------------------------------------------------------------------------|---|-------|----------|
| 02 | Drum Expres   | Autoturism, Autobuz, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare                    | 2 | 35000 | 115      |
| 10 | Drum Național | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 1 | 20000 | 100 / 90 |
| 11 | Drum Național | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 2 | 30000 | 100 / 90 |
| 12 | Drum Județean | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 1 | 15000 | 90       |
| 13 | Drum Județean | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 2 | 25000 | 90       |
| 14 | Drum Comunal  | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton          | 1 | 12500 | 70       |
|    |               |                                                                           |   |       |          |

| 15 | Drum Național       | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 1 | 10000 | 70 |
|----|---------------------|---------------------------------------------------------------------------|---|-------|----|
| 20 | Stradă Principală   | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 1 | 10000 | 50 |
| 21 | Stradă Principală   | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 2 | 15000 | 50 |
| 22 | Stradă Principală   | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 3 | 20000 | 50 |
| 30 | Stradă Secundară    | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 1 | 7500  | 40 |
| 31 | Stradă Secundară    | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 2 | 10000 | 40 |
| 32 | Stradă Secundară    | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Grele și Ușoare, Pieton | 3 | 12500 | 40 |
| 40 | Stradă Terțiară     | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton          | 1 | 7500  | 40 |
| 41 | Stradă Terțiară     | Autoturism, Autobuz, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton          | 2 | 10000 | 40 |
| 70 | Stradă Rezidențială | Autoturism, Bicicletă, Vehicule de Marfă Ușoare, Pieton                   | 1 | 2500  | 30 |

| 71 | Alee Pietonală              | Pieton             | - | 10000 | 20  |
|----|-----------------------------|--------------------|---|-------|-----|
| 72 | Pistă de Biciclete          | Bicicletă          | - | 10000 | 20  |
| 73 | Culoar mixt pietonal - velo | Bicicletă, Pieton  | - | 10000 | 20  |
| 80 | Cale Ferată                 | Vehicule Feroviare | - | -     | 100 |

Din punct de vedere al integrării cu cererea externă, modelul de transport este realizat pentru a asigura preluarea de informații din Modelul Național de Transport și Modelul CESTRIN. Astfel, segmentele de drum codificate aferente drumurilor județene și naționale sunt conectate cu zonele specifice externe, pentru care s-au extras valorile de trafic aferente din modelul național de transport și recensămintele CESTRIN. De asemenea, s-au realizat corelații între atributele modelate în modelul urban de transport aferente tronsoanelor de drum și cele modelate în Modelul Național de Transport.

### 3.3.2. Sistemul de zonificare

Sistemul de zonificare are la bază împărțirea orașului pe cartiere, zonele fiind ulterior dezagregate astfel încât să se poată determina o bază privind cererea de mobilitate. Această bază permite sintetizarea cererii de mobilitate în funcție de perechile origine – destinație din caracteristicile zonale, dar și prognozarea ulterioară pentru zonele unde s-ar putea înregistra o creștere a numărului de deplasări ca urmare a densificării sau modificării condițiilor zonale socio-economice.

Sistemul de zonificare constă în 24 de zone urbane, care descriu orașul Mizil și 7 zone externe care grupează pe diverse paliere de detalieri localitățile și județele învecinate, cât și restul regiunilor din țară, în funcție de organizarea pe regiuni/macroregiuni. Fiecare zonă urbană și periurbană conține informațiile necesare pentru descrierea sa din punct de vedere demografic și socio-economic, astfel că informațiile disponibile la nivelul fiecărei zone sunt:

- Informații demografice – populație totală, activă și inactivă, precum și populație angajată, neangajată, etc.;
- Informații socio-economice – centre de învățământ, zone de recreere, centre comerciale majore, locuri de muncă.

Informațiile disponibile la nivelul fiecărei zone au fost evaluate pe baza datelor disponibile. În ceea ce privește datele demografice aferente fiecărei zone s-au prelucrat informații provenite de la Direcția Județeană de Evidență a Populației, informații valabile la data extragerii lor din baza de date, în luna martie 2024.

În privința informațiilor economice, informațiile cu privire la locuri de muncă ocupate la nivelul orașului au fost prelucrate pornind de la baza de date a modelului de transport existent și în lipsa unor date dezagregate de la ITM a fost actualizată pe baza statisticilor disponibile pe INS și a

informațiilor furnizate de Primăria Orașului Mizil cu privire la agenții economici de pe teritoriul orașului.

Figurile următoare prezintă sistemul de zonificare modelat în raport cu densitatea populației și a locurilor de muncă.

Figura 84. Sistemul de zonificare – densitatea populației

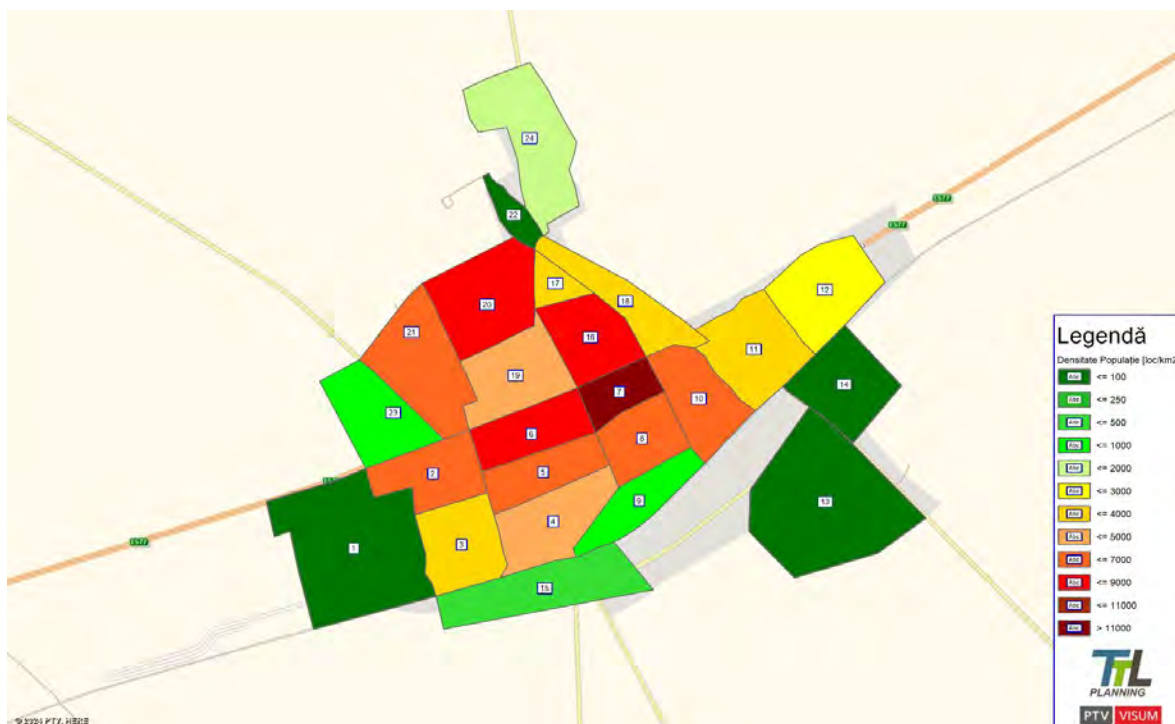
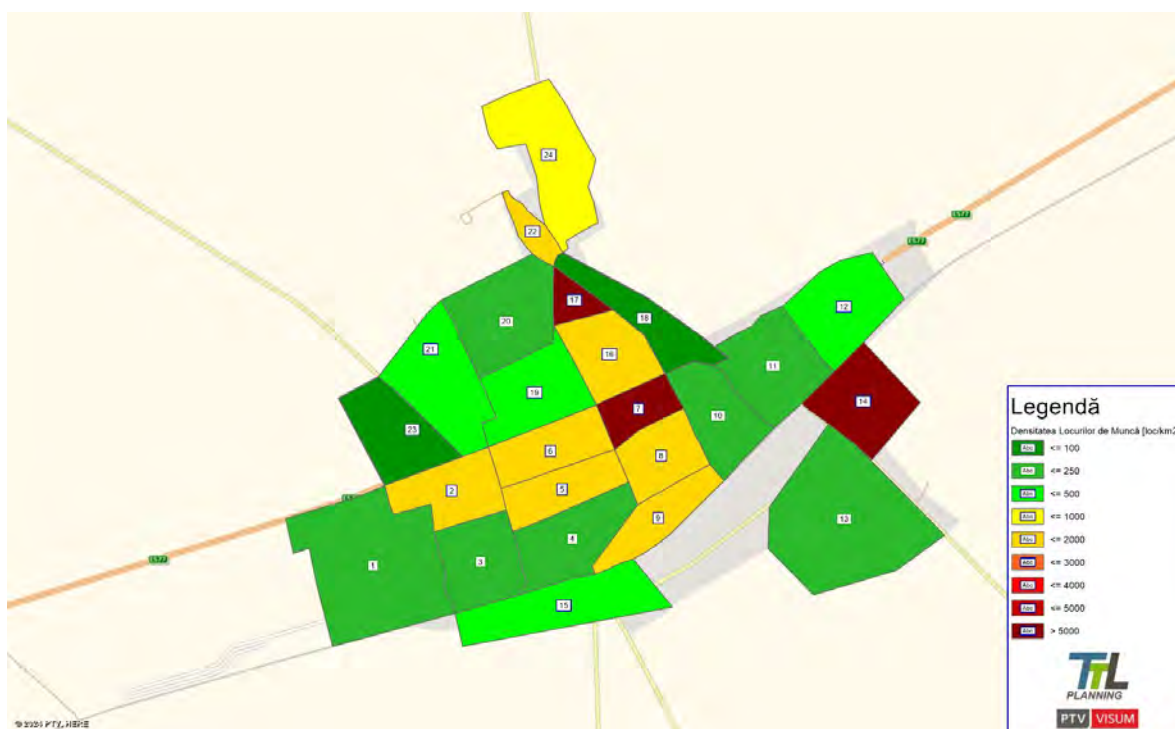


Figura 85. Sistemul de zonificare – densitatea locurilor de muncă



### 3.4. Cererea de transport

#### 3.4.1. Realizarea matricelor origine-destinație

Matricele origine-destinație au fost realizate separat pentru următoarele moduri de transport:

- Transport privat:
  - / Autoturism
  - / Vehicule de marfă
- Mers pe jos;
- Bicicletă.

Generarea/atracția deplasărilor, alături de distribuție și repartitie modală sunt dezvoltate ca sub-modele separate în modelul de transport pornind de la rezultatele anchetelor de mobilitate.

Sub-modelul de generare are la baza următoarele ipoteze:

- Zonificarea specifică a arealului de studiu (prezentată în capitolul anterior).
- Împărțirea pe grupuri socio-economice a utilizatorilor de transport: angajați, neangajați și elevi/studenti – aceasta rezulta din datele statistice disponibile coroborate cu eșantionarea din chestionarele de mobilitate;
- Împărțirea pe scopuri de deplasare : Serviciu, Școală și Altele – acestea sunt rezultate direct din analiza chestionarelor de mobilitate;
- Identificarea/dimensionarea/codificare principalelor puncte de interes și anume: locurile de muncă, respectiv instituțiile de învățământ.

Generarea deplasărilor s-a realizat pe baza unui model de regresie structurat pe grupele sociale de persoane – angajați, neangajați și elevi / studenți.

Sub-modelul de distribuție a deplasărilor s-a codificat pornind de la rezultatele chestionarelor și este formalizat printr-un model de calcul gravitațional. Parametri de modelare pentru modelul gravitațional sunt determinați pe baza procedurii KALIBRI, care permite ajustarea funcțiilor de utilitate pentru modelul de calcul gravitațional pe baza distribuției observate/recenzate a duratelor/distanțelor/costului generalizat de deplasare.

Sub-modelul de repartitie modală s-a codificat pornind de la rezultatele chestionarelor și este formalizat printr-un model de calcul Logit. Alegerea modală este modelată pentru fiecare scop și grup social în parte pentru toate modurile de deplasare disponibile – autoturism, bicicletă, pe jos, transport public.

Pentru a ajunge la matricele totale specifice fiecărui mod de deplasare, s-a realizat sumarea tuturor matricelor obținute pe fiecare scop și grup social.

#### 3.4.2. Mărimea cererii de transport

Matricea obținută direct din anchetele origine-destinație este extrapolată pe baza informațiilor demografice specifice fiecărei zone. În tabelul de mai jos s-a prezentat o sinteză asupra deplasărilor zilnice ținând cont de relațiile majore de deplasare (în interiorul orașului, în relație cu exteriorul orașului).

Tabel 15. Sinteza matricelor origine-destinație

|              |                                      |        |        |
|--------------|--------------------------------------|--------|--------|
| DEPLASĂRI/ZI | Autoturism – deplasări               | Intern | Extern |
|              | Intern                               | 14926  | 2667   |
|              | Extern                               | 2546   | 20862  |
|              | Transport de marfă – vehicule grele  | Intern | Extern |
|              | Intern                               | -      | 417    |
|              | Extern                               | 447    | 3443   |
|              | Transport de marfă – vehicule ușoare | Intern | Extern |
|              | Intern                               | 2450   | 244    |
|              | Extern                               | 243    | 2126   |
|              | Bicicleta – deplasări                | Intern | Extern |
|              | Intern                               | 1076   | -      |
|              | Extern                               | -      | -      |
|              | Mers pe jos – deplasări              | Intern | Extern |
|              | Intern                               | 8232   | -      |
|              | Extern                               | -      | -      |

Mărimea fluxurilor se exprimă în vehicule pe zi în cazul vehiculelor de marfă, respectiv în deplasări pe zi pentru celelalte moduri.

### 3.4.3. Afectarea cererii de mobilitate pe rețea

#### Repartiția pe itinerarii

Afectarea cererii de mobilitate este realizată specific pentru transportul privat, deoarece în orașul Mizil nu există transport public intern.

#### Repartiția pe itinerarii – Transportul Privat

Alocarea matricelor de transport pe itinerarii, ceea ce presupune suprapunerea cererii de transport peste oferta de transport reprezentată de rețeaua de infrastructuri de transport și serviciile asociate acestora, s-a realizat utilizând algoritmi de calcul care evaluează rezistența la deplasare pentru o pereche origine-destinație.

Rezistența la deplasare se calculează utilizând următorii parametri:

*Rezistența la deplasare pentru Autoturism sau Bicicleta sau Vehicul de marfă = 100 \* durata curentă de deplasare (în secunde)*

Pentru transportul privat cu automobilul, dar și pentru vehicule de marfă, modelul de alocare pe itinerarii este unul la echilibru. Atribuirea pe itinerarii în condiții de echilibru distribuie cererea de transport în conformitate cu primul principiu Wardrop și anume: fiecare utilizator selectează ruta astfel încât rezistența la deplasare pentru toate celelalte alternative este similar și astfel, schimbarea către o altă rută ar crește durata deplasare personal (optimul personal).

Algoritmul de alocare folosit modelează procesul de adaptare al utilizatorului la condițiile de trafic oferite de rețeaua utilizată. Atribuirea se bazează pe principiul "totul sau nimic", procesul constând în acumularea unor informații din rețea din iterația anterioară pentru deciziile luate în iterația curentă. În cadrul procedurii se realizează un proces iterativ în care sunt identificate mai multe potențiale drumuri minime pe baza estimărilor rezistenței la deplasare deduse în funcție de cea curentă a volumului curent și al rutei anterioare. Pentru a realiza aceste evaluări, fluxurile de trafic sunt alocate la fiecare iterație.

Procedura se încheie doar atunci când duratele de deplasare estimate care scot în evidență ruta aleasă coincid într-un anumit procent cu duratele de deplasare rezultate din aceste rute. Această stare de echilibru care se atinge are o probabilitate foarte mare de a reprezenta fidel comportamentul real al utilizatorului de alegere al itinerariului.

Pentru a estima durata de deplasare pentru fiecare sector de drum în pasul iterației  $n+1$ , se adaugă durata de deplasare estimată la pasul  $n$  la diferența dintre durata  $n$  calculată pe baza funcției volum-întârziere (VD) și durata estimată de deplasare în pasul  $n$ . Condiția de terminare este dată de pragul de precizie considerat.

Pentru deplasările cu autoturismul s-a ținut seama de gradul mediu de ocupare al vehiculelor și de transformarea numărului de deplasări în număr de vehicule.

Figura 86. Afectarea cererii de transport pe rețea – Autoturisme [veh/zi] – 2024

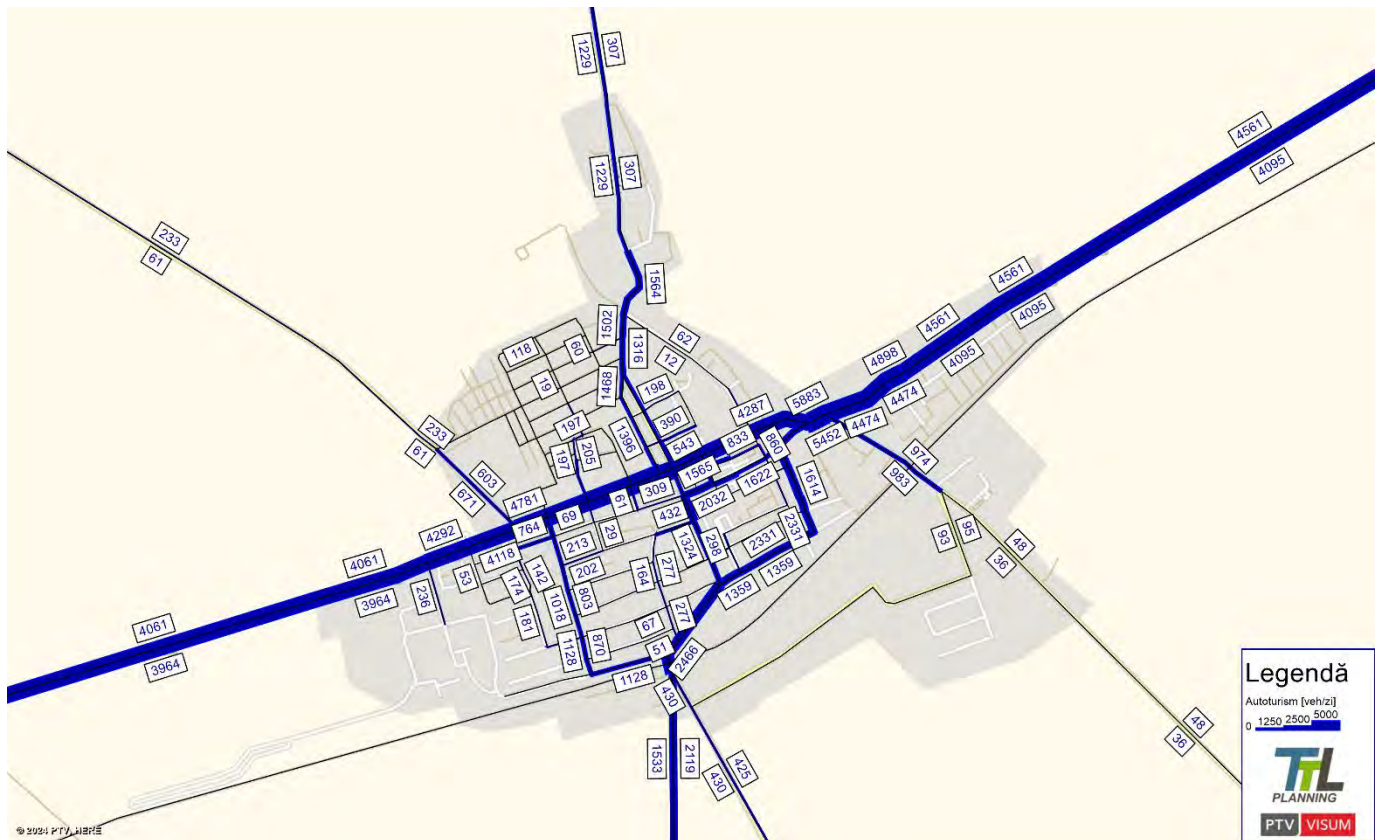


Figura 87. Afectarea cererii de transport pe rețea – Biciclete [veh/zi] – 2024

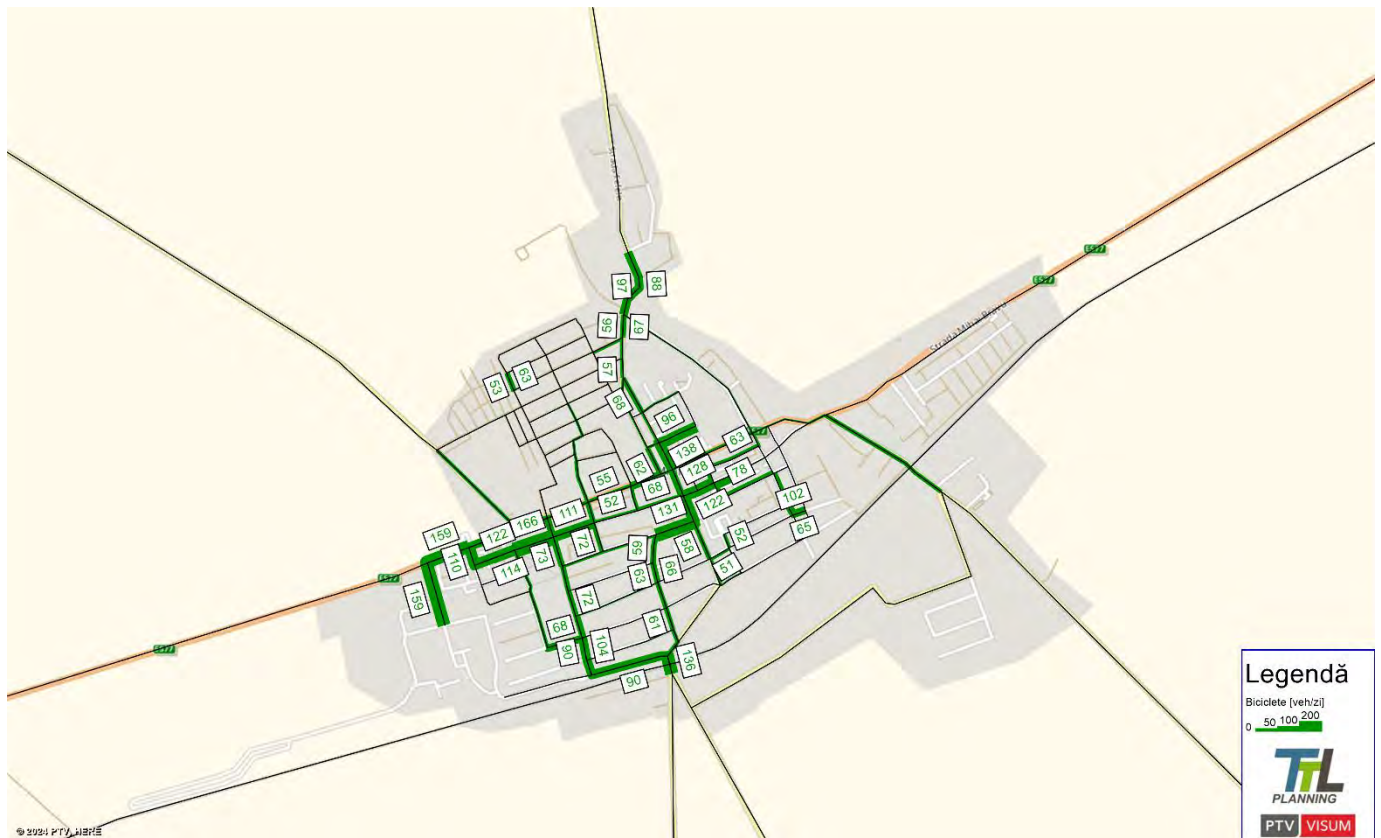


Figura 88. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi] – 2024



Figura 89. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi] – 2024

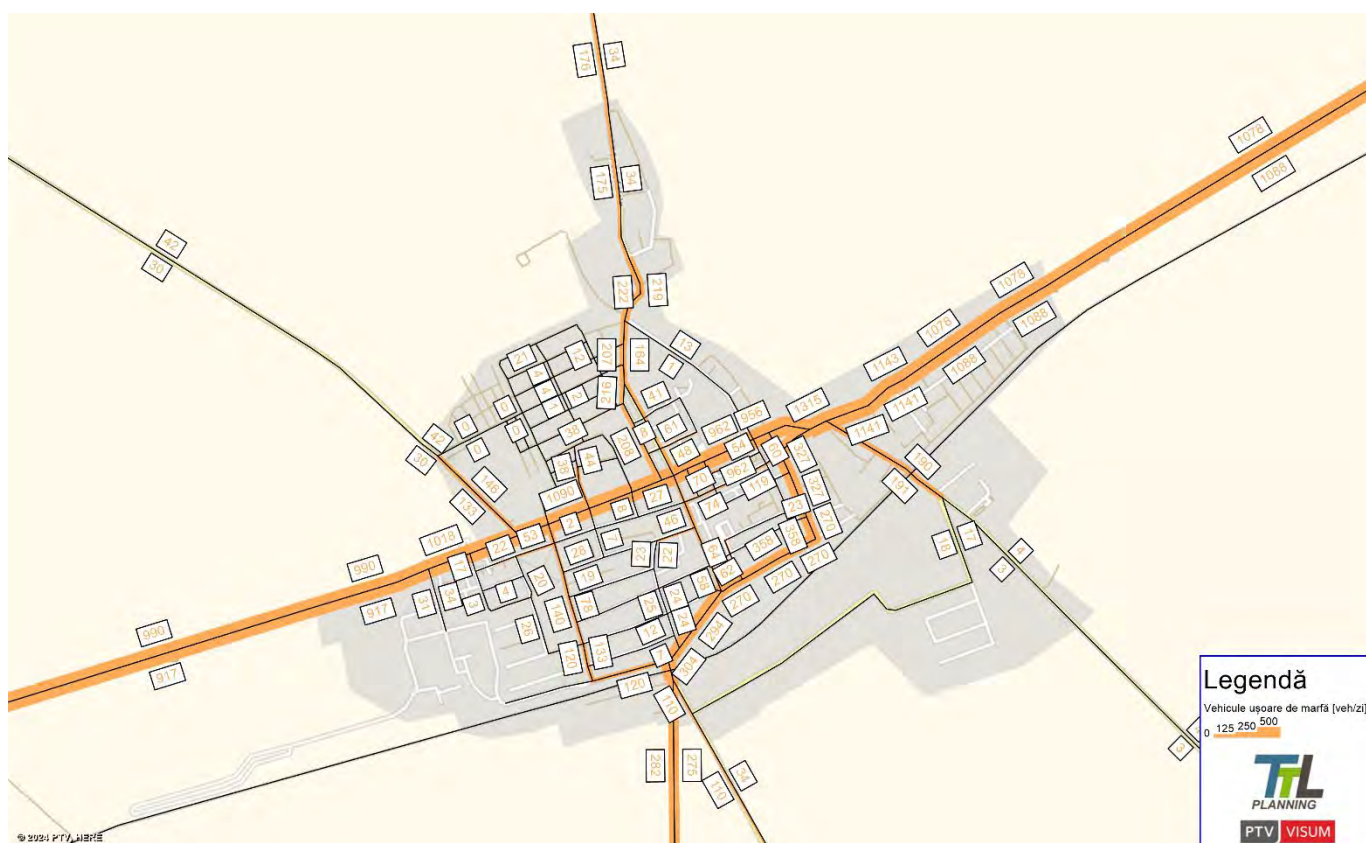
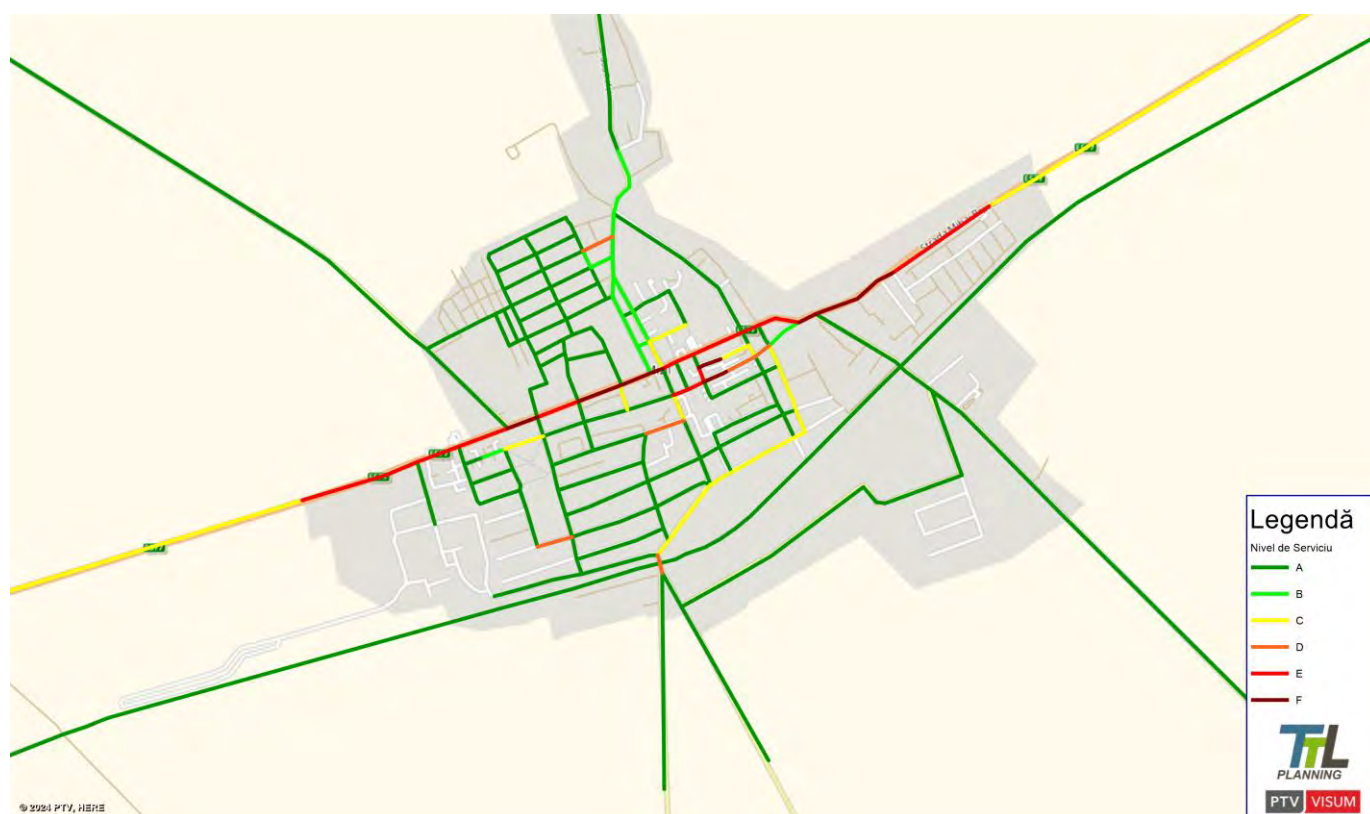


Figura 90. Nivelul de serviciu al rețelei – Anul de bază 2024



### 3.5. Calibrarea și validarea datelor

#### Calibrarea modelului

Scopul calibrării modelului este acela de a asigura că modelul de transport reflectă condițiile existente în rețeaua de transport curentă. Calibrarea este un proces iterativ, prin care modelul este continuu revizuit pentru a se asigura că reprezintă o replică suficient de precisă a condițiilor anului de bază. Procesul de validare a modelului utilizează date independente pentru a verifica modelul de transport pentru anul de bază.

Un model „adecvat scopului” atinge standardele cerute atât pentru calibrare, cât și pentru validare, pe baza criteriilor și datelor evaluate. Procesul de calibrare a modelului include verificarea succesivă a rețelei de transport a modelului, pentru a reprezenta cel mai bine condițiile existente, cum ar fi tipologia diverselor segmente de drum, capacitățile și limitările de viteză. Compararea succesivă pe tot parcursul procesului a volumelor de trafic atribuite cu volumele observate, fie la nivelul sectoarelor de drum, fie la nivelul fluxurilor de trafic din intersecții sau ambele.

Volumul cererii de transport din model este calibrat pe baza valorilor observate fie prin manipularea manuală a matricei, adică analizarea fiecărui arc aferent rețelei de transport din model ori fie automatizat prin estimarea matricei.

În urma calibrării cererii de transport cu volumele observate, modelul este comparat cu datele de validare independente, care ar putea fi sub formă de volume contorizate pe arcele grafului rețelei de transport a modelului, înregistrări ale duratelor de deplasare pe arce sau comportamente observate în rutarea traficului. Figura 90 prezintă ciclul de calibrare și validare a modelului.

Procesul de calibrare și validare a modelului include mai multe iterații între cele două niveluri de analiză.

Figura 91. Procesul de calibrare și validare a modelului

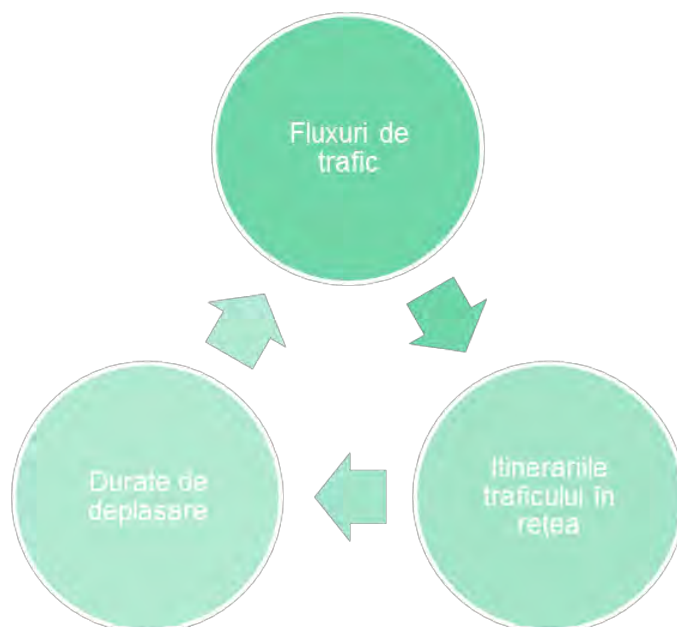
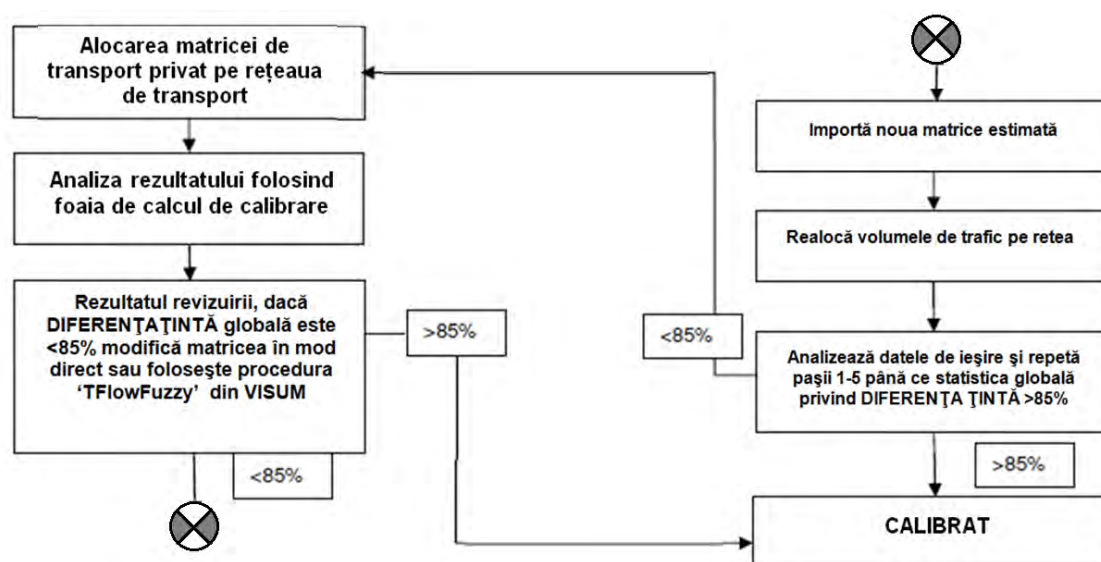


Figura 92. Procesul de calibrare a modelului de transport pentru matricea de transport privat



Criteriul de calibrare este ca diferența dintre fluxul modelat și cel observat să fie mai mică de 15% și valoarea GEH să fie sub 5 pentru peste 85% din segmentele de drum.

Procesul de calibrare realizat pe baza volumelor de trafic consideră utilizarea indicatorului GEH (grad de încredere), calculate pe baza următoarei formule:

$$GEH = \sqrt{\frac{2(M-C)^2}{M+C}}, \text{ unde:}$$

M – volumul de trafic înregistrat (observat)

C – volumul de trafic calculat (modelat)

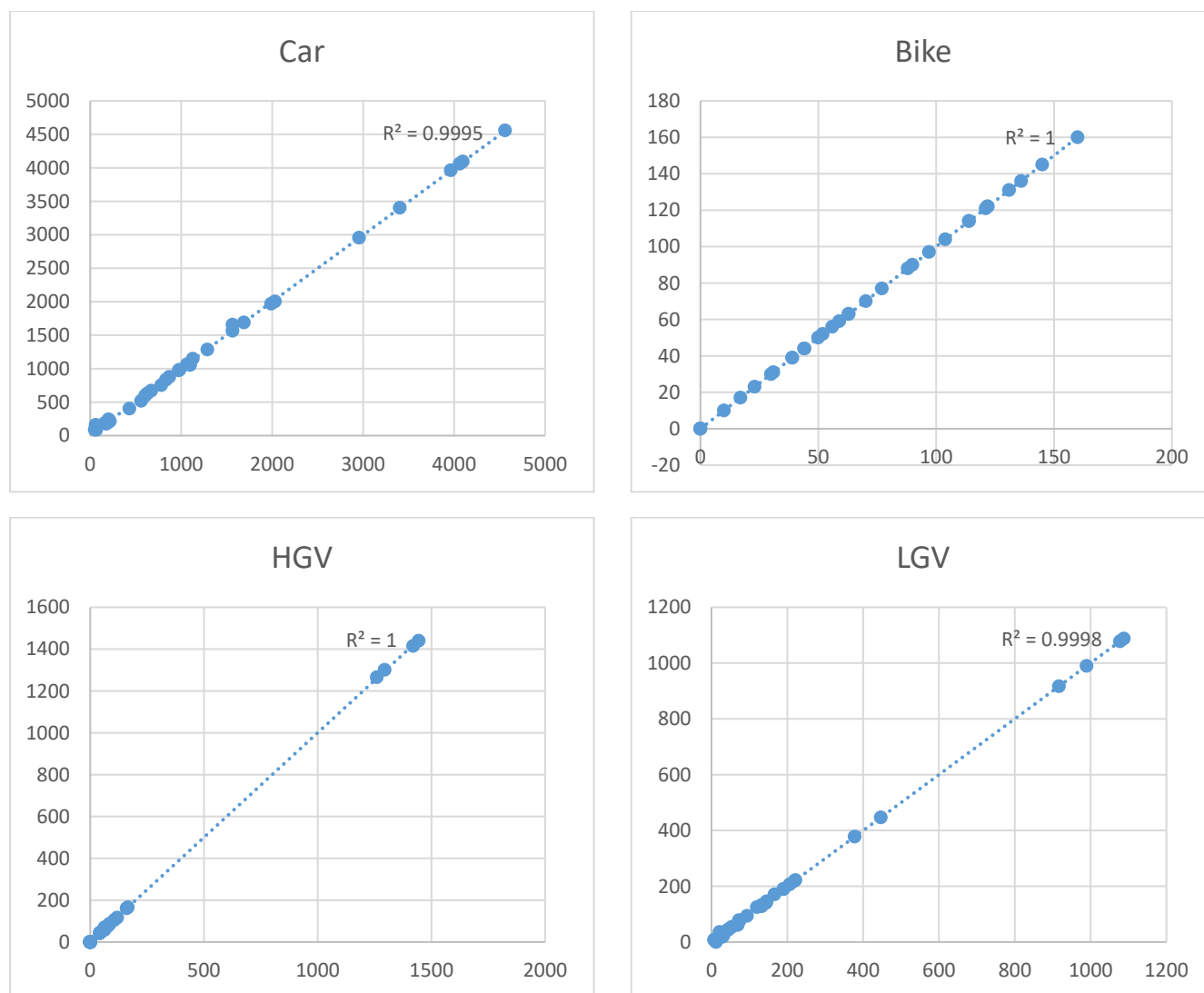
Datele de trafic culese au fost utilizate în procedura de calibrare pentru matricele de transport. În hărțile de mai jos sunt prezentate arcele rețelei utilizate în procesul de calibrare.

Rezultatele calibrării demonstrează o corelație bună între volumele de trafic modelate și cele contorizate evidențiind că peste 97% din fluxurile modelate sunt în marja de diferență de 15% față de fluxurile observate atât pentru autoturismele de pasageri, cât și pentru vehiculele de marfă, cu o abatere medie pătratică (R2) de peste 0.99 pentru toate modurile de transport.

*Figura 93. Sectoare de drum urban considerate în procesul de calibrare*



Figura 94. Corelație între fluxurile modelate și cele observate



Rezultatele finale ale procesului iterativ de calibrare aferent fiecărui mod de deplasare considerat sunt prezentate tabelar mai jos:

Tabel 16. Calibrarea modelului de transport

| Mod de transport | Sectoare de drum | Sectoare calibrate GEH<5 | Procentaj Calibrare | Trafic observat (veh/zi) | Trafic modelat (veh/zi) | Diferența (veh/zi) | Diferența procentuală | GEH mediu |
|------------------|------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------|-----------------------|-----------|
| Autoturism       | 34               | 30                       | 88.24%              | 45282                    | 45136                   | -146               | -0.32%                | 0.69      |
| HGV              | 17               | 17                       | 100%                | 6524                     | 6520                    | -4                 | -0.06%                | 0.05      |
| LGV              | 33               | 30                       | 90.91%              | 7435                     | 7453                    | 18                 | 0.25%                 | 0.21      |
| Biciclete        | 30               | 30                       | 100%                | 2311                     | 2311                    | 0                  | 0.00%                 | 0.00      |

## Validarea modelului

Validarea presupune compararea unui set de date independent față de datele modelate prin modelul de transport. Pentru acest proces s-au considerat duratele de deplasare pe principalele coridoare de tranzit. Criteriul de validare este ca diferența dintre valorile observate și cele modelate să nu depășească 15% din valoarea observată. Rezultatele sintetice ale validării fluxurilor de trafic sunt prezentate mai jos.

Tabel 17. Validarea modelului de transport

| AXA DE TRANSPORT                           | DURATE MEDII DE DEPLASARE (MIN) |                 |           |
|--------------------------------------------|---------------------------------|-----------------|-----------|
|                                            | VALORI OBSERVATE                | VALORI MODELATE | DIFERENȚE |
| T1: CF DJ 102D – Str. Țepeș Vodă           | 6                               | 5               | -1        |
| T2: Str. Mihai Bravu – Str. Agatha Bacovia | 5                               | 6               | +1        |
| T3: DN1B – Str. 24 Ianuarie                | 3                               | 3               | 0         |
| T4: Bd. Gării – Str. Alba Iulia x DN 1B    | 5                               | 4.5             | -0.5      |
| T5: Str. Eroilor – Str. Bradului x DN 1B   | 8                               | 8.5             | +0.5      |

S-a constatat că duratele de deplasare înregistrate pe modurile de transport folosite ca set de date pentru validare se situează în marja considerată de criteriu de validare, astfel diferența dintre duratele de deplasare modelate și cele observate nu depășește 15%. Astfel, se consideră că modelul de transport prezintă o imagine corespunzătoare asupra deplasărilor urbane.

Se concluzionează că modelul de transport este adecvat scopului și este dezvoltat în conformitate cu tendințele demografice și socio-economice ale orașului, putând fi folosit în analizele de impact din cadrul PMUD.

### 3.6. Prognoze

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

Orașul Mizil nu se află direct pe principalele coridoare de tranzit național, însă este situat la o distanță de aproximativ 6 km de Autostrada A7 București - Ploiești – Pașcani. Cu toate acestea, poziția sa geografică în zona de câmpie a județului Prahova îl plasează pe un coridor regional ce conectează județele Prahova și Buzău, precum și regiunile sudice cu cele nord-estice ale țării. Traficul de tranzit în continuă creștere afectează calitatea vieții locuitorilor, în lipsa unor infrastructuri adecvate pentru a prelua și a gestiona aceste fluxuri de trafic, creând aglomerație și probleme de mobilitate urbană.

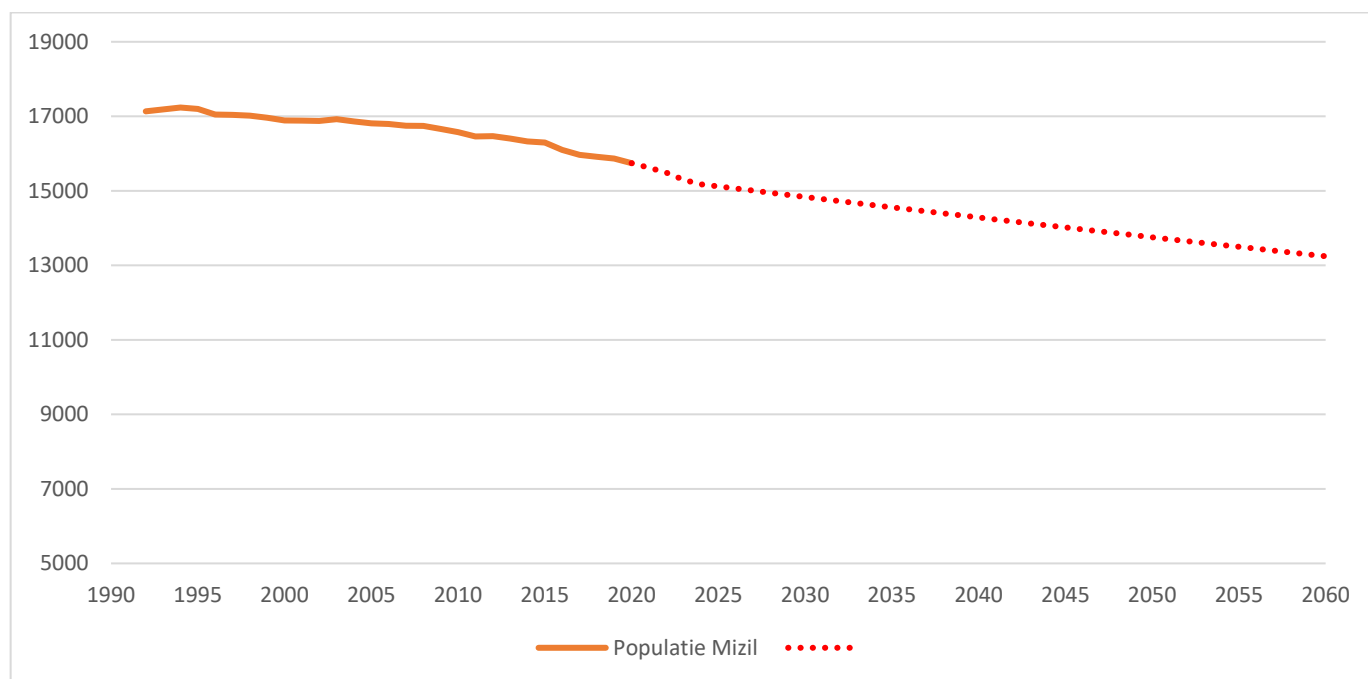
În prezent, orașul Mizil nu dispune încă de o alternativă completă pentru traficul de tranzit, dar centura ocolitoare se află în execuție și este așteptată să fie finalizată anul viitor. Aceasta va permite devierea traficului de tranzit de pe principalele relații dintre Ploiești, Buzău și Urziceni, eliminând aglomerația din centrul localității. După finalizarea acesteia, traficul urban va fi

considerabil decongestionat, îmbunătățind calitatea vieții locuitorilor, și va fi luată în considerare la codificarea scenariilor de referință pentru dezvoltarea infrastructurii urbane.

În ceea ce privește infrastructura de transport nemotorizat, au fost deja înființate piste de biciclete pe unele dintre drumurile județene din jurul orașului Mizil, oferind o alternativă sigură pentru deplasările pe aceste rute. Cu toate acestea, în prezent nu există proiecte concrete care să vizeze extinderea infrastructurii de biciclete în interiorul orașului, ceea ce limitează opțiunile pentru utilizatorii acestui mod de deplasare în mediul urban.

Demografic, orașul se află e o pantă descendentă a populației încă din anul 1992, având câteva creșteri în anii 2000, 2009 și 2022 față de anii precedenți acestora care ies din această tendință descendent-liniară. Conform prognozelor INS, populația județului Prahova este estimată să scadă cu 10% în anul 2030, raportat la anul 2020, ceea ce reprezintă o scădere anuală de 1%. În orașul Mizil ținând seama de evoluția ultimilor 30 de ani, este de așteptat ca populația să aibă o scădere mult mai lină, de aproximativ 0.38% pe an, până în anul 2060.

Figura 95. Evoluția demografică în perioada 1992 – 2024 și prognoza până în 2060



În vederea analizei și prognozării indicatorilor socio-economici s-au avut în vedere indicii de creștere stabiliți de către instituțiile abilitate. Conform Direcției Generale de Afaceri Economice și Financiare, în trimestrul I al anului 2024 au fost stabiliți următorii indici pentru perioada 2024 – 2028:

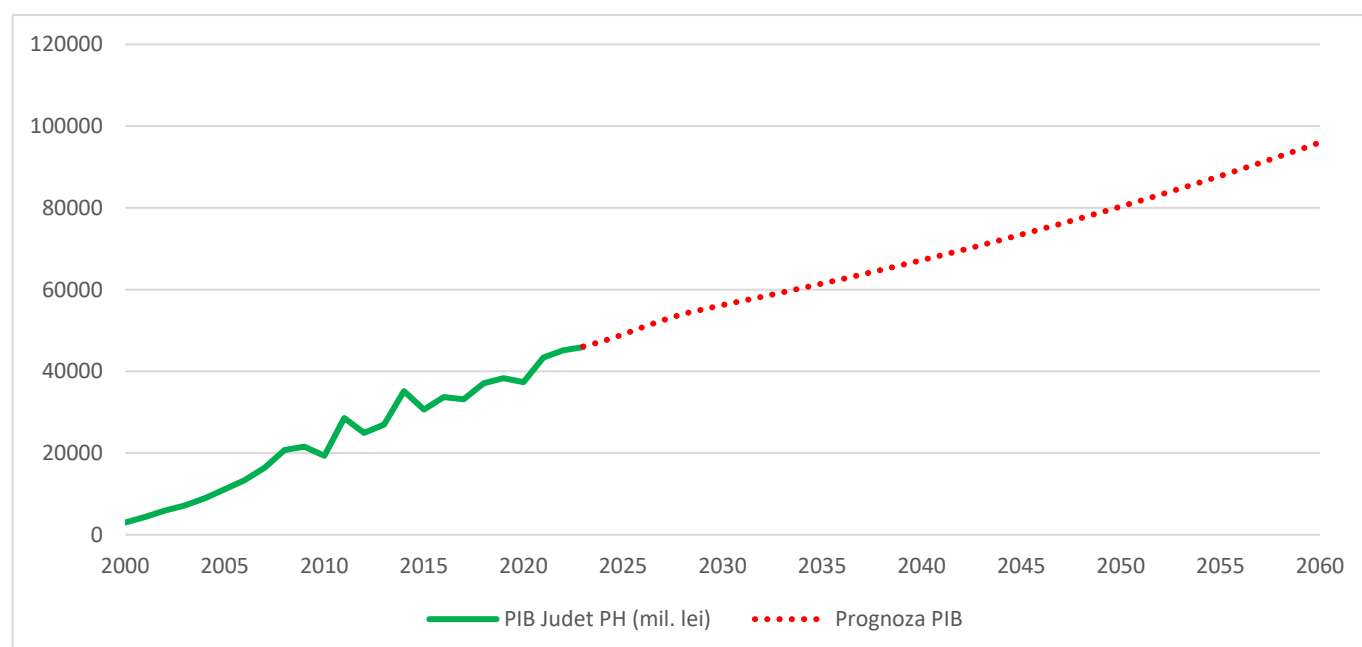
Tabel 18. Evoluția indicilor de PIB și inflație

|                                                   | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---------------------------------------------------|------|------|------|------|
| <b>CREȘTEREA PIB</b><br>(%, DE LA UN AN LA ALTUL) | 1.8  | 2.9  | 3.2  | 3.7  |
| <b>INFLAȚIA</b><br>(%, DE LA UN AN LA ALTUL)      | 9.7  | 5.8  | 3.6  | 2.9  |

Evoluția PIB și a inflației indică o tendință de redresare economică pentru perioada 2023-2026, cu o creștere a Produsului Intern Brut de la 1,8% în 2023 la 3,7% în 2026. Această evoluție sugerează că, după un an dificil din punct de vedere economic, urmează o perioadă de expansiune și stabilizare. În paralel, inflația, care în 2023 este la un nivel ridicat de 9,7%, este prognozată să scadă treptat până la 2,9% în anul 2026, ceea ce reflectă eficiența politicilor de stabilizare a prețurilor. Aceste proiecții indică o economie în proces de consolidare, în care creșterea economică și controlul inflației merg mână în mână, oferind perspective mai bune pentru dezvoltare sustenabilă și stabilitate financiară pe termen lung.

Pe termen lung, prognozele The Economist Intelligence Unit arată creșteri medii ale PIB de 2% pe an până în anul 2030 și de 1.8% pe an în perioada 2031 – 2050, valoarea medie a creșterii pe intervalul 2020 – 2060 fiind de 1.9% pe an. Factorii de prognoză utilizați în obținerea acestor rate de creștere au fost actualizați pentru a lua în calcul impactul economic al schimbărilor climatice.

Figura 96. Evoluția și prognoza PIB în perioada 2000 – 2060



Această evoluție sugerează o perspectivă optimistă pentru dezvoltarea economică a județului Prahova, cu un PIB în continuă creștere pe termen lung. Prognoza indică o expansiune economică constantă, ceea ce ar putea reflecta stabilitatea economică anticipată și impactul unor posibile reforme sau investiții semnificative în regiune. Astfel, PIB-ul județului Prahova este prognozat să

se apropie de 100.000 milioane de lei până în 2060, ceea ce subliniază o viziune de dezvoltare economică durabilă.

În urma analizelor efectuate utilizând indicii de evoluție pentru populație și PIB s-au obținut următorii factori de creștere utilizați în dezvoltarea matricelor pentru anii de prognoză ai modelului, raportați la anul de bază 2024.

*Tabel 19. Factorii de creștere pentru PIB și populație*

| AN   | EVOLUȚIE<br>PIB | ELASTICITATE | FACTOR<br>PIB | EVOLUȚIE<br>POP. | ELASTICITATE | FACTOR<br>POP. | FACTOR<br>PROGNOZĂ |
|------|-----------------|--------------|---------------|------------------|--------------|----------------|--------------------|
| 2027 | 1.10871         | 0.80         | 1.08606       | 0.98872          | 0.95         | 0.93928        | 1.02012            |
| 2030 | 1.18696         |              | 1.14696       | 0.97756          |              | 0.92868        | 1.06516            |
| 2035 | 1.29770         |              | 1.23180       | 0.95925          |              | 0.91128        | 1.12252            |
| 2040 | 1.41877         |              | 1.32291       | 0.94127          |              | 0.89421        | 1.18296            |
| 2050 | 1.69586         |              | 1.52585       | 0.90634          |              | 0.86102        | 1.31379            |
| 2060 | 2.02707         |              | 1.75993       | 0.87269          |              | 0.82906        | 1.45908            |

### 3.6.1. Rețeaua prognozată de transport urban – dezvoltare și perspectiva de referință

Pentru analizele de prognoză au fost dezvoltate două scenarii de referință („business as usual”) pentru orizontul de timp 2027, în corelație cu noul exercițiu bugetar de Fonduri Europene Nerambursabile, precum și pentru anul de perspectivă 2035, plecând de la anul de bază 2024, asupra căruia au fost aplicați factorii de prognoză matricelor de transport.

Astfel, scenariile de referință reprezintă modele care țin cont de dezvoltarea socio-economică și urbanistică prognozată pentru anii 2027 și 2035 și reprezintă puncte de plecare în analiza impactului scenariilor de mobilitate pentru fiecare dintre orizonturile de prognoză la care se vor raporta beneficiile obținute în diverse scenarii de investiție analizate.

Scenariile de referință țin seama de proiectele mature care se află deja în curs de implementare, astfel că din punct de vedere al rețelei de infrastructuri urbane, scenariile de referință țin seama de punerea în funcțiune a variantei ocolitoare și a autostrăzii A7 din anul 2025. Astfel, matricele de cerere pentru anii de prognoză depind de matricele calibrate din modelul de transport pentru anul de bază, de factorii de creștere și de influența noilor dezvoltări urbane deja prevăzute, fiind asigurată robustețea rezultatelor. Această metodă este una general acceptată în domeniu, oferind un instrument de analiză comparativă între diversele scenarii de lucru și care oferă totodată un grad de încredere crescut.

### 3.6.2. Prognoza matricelor de mobilitate pentru scenariul de referință

Matricele O/D pentru anii de prognoză pentru modurile urbane de deplasare vor fi calculate pe baza datelor socio-economice prognozate, în vreme ce matricele 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 acest sens se folosește un model de distribuție Furness. Procedura permite ca pentru celulele matricei origine-destinație să se poată estima numărul viitor de deplasări. Procedura este una iterativă realizată în două etape și anume:

- celulele matricei de bază pe fiecare rând sunt multiplicare de factorul de creștere al zonei aferente, calculul repetându-se pentru fiecare rând în parte al matricei, astfel se obțin toate deplasările viitoare generate de fiecare zonă.
- celulele matricei de bază pe fiecare coloană sunt multiplicare de factorul de creștere al zonei aferente, calculul repetându-se pentru fiecare coloană în parte a matricei, astfel se obțin toate deplasările viitoare atrase de fiecare zonă.

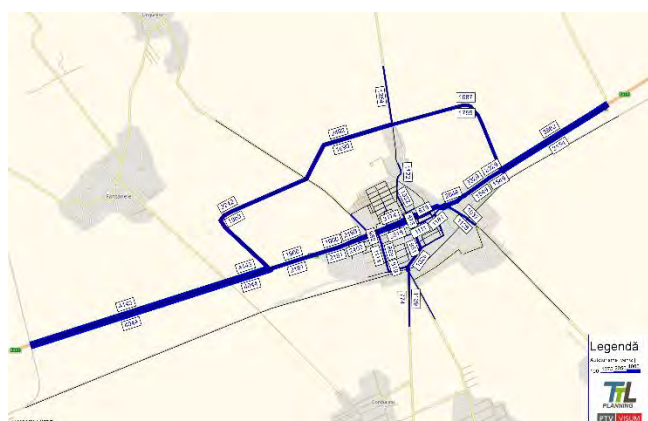
Procedura se oprește atunci când totalul rândurilor și coloanelor este similar (într-o marjă de câteva deplasări) față de totalul deplasărilor prognozate de origine și de destinație. Acest model converge repede către o soluție. Matricea origine-destinație pentru anii de prognoză depinde astfel de matricele calibrate din modelul de transport și de factorii de creștere. Factorii de creștere s-au constituit pe baza prognozelor demografice și socio-economice, dar și pe baza influențelor în traficul generat la nivel metropolitan al localităților și județelor țării.

Tabel 20. Perechile O-D din matricele modale

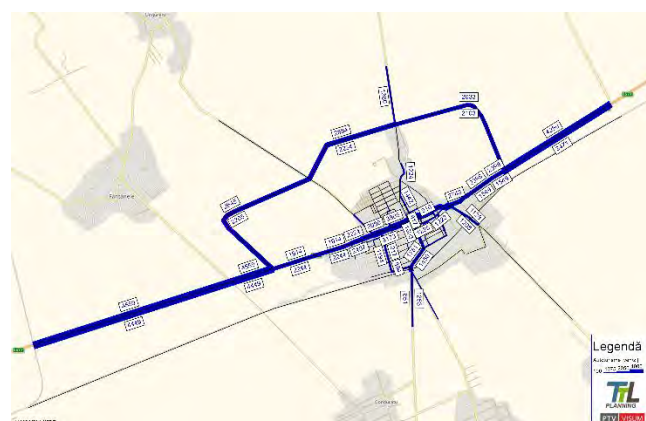
| AN                         | 2024 – VALORI ZILNICE  |                   | 2027 – VALORI ZILNICE  |                   | 2035 – VALORI ZILNICE  |                   |
|----------------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| MIJLOC DE TRANSPORT        | DEPLASĂRI (PERECHI OD) | REPARTIȚIE MODALĂ | DEPLASĂRI (PERECHI OD) | REPARTIȚIE MODALĂ | DEPLASĂRI (PERECHI OD) | REPARTIȚIE MODALĂ |
| Bicicleta                  | 2388                   | 5.64%             | 1395                   | 3.33%             | 1428                   | 3.24%             |
| Autoturism                 | 25974                  | 61.40%            | 25121                  | 60.04%            | 26734                  | 60.70%            |
| Mers pe jos                | 13942                  | 32.96%            | 15321                  | 36.62%            | 15879                  | 36.06%            |
| <b>Total intern</b>        | <b>42304</b>           | <b>100%</b>       | <b>41838</b>           | <b>100%</b>       | <b>44041</b>           | <b>100%</b>       |
| Autoturism (trafic extern) | 23836                  | -                 | 24315                  | -                 | 26756                  | -                 |
| Vehicule de marfă          | 7859                   | -                 | 8536                   | -                 | 9681                   | -                 |

Pe termen mediu se observă o scădere lină a mobilității generale, însă pe termen lung, până în anul 2035 este prezentată o creștere a numărului de deplasări față de anii 2024 și 2027. Repartițiile modale rămân în mare parte aceleași, cu o creștere de 4% a deplasărilor pietonale pentru ambii ani de prognoză, o scădere de 2% a deplasărilor cu bicicleta și un număr aproximativ constant, de 61% a deplasărilor cu autoturismul personal pentru anii 2027 și 2035.

*Figura 97. Afectarea cererii de transport pe rețea - Autoturisme [veh/zi]*

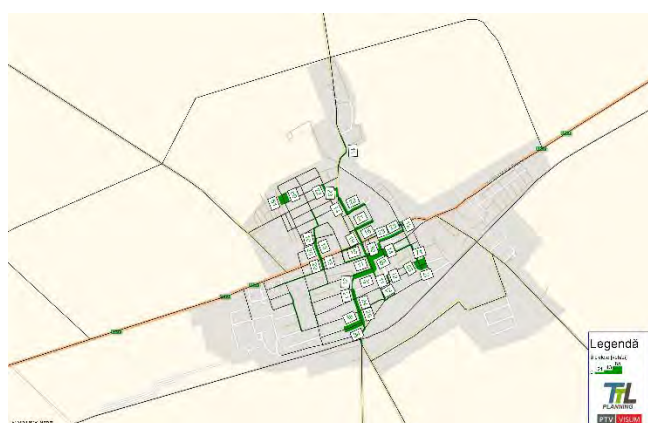


(a) Anul 2027

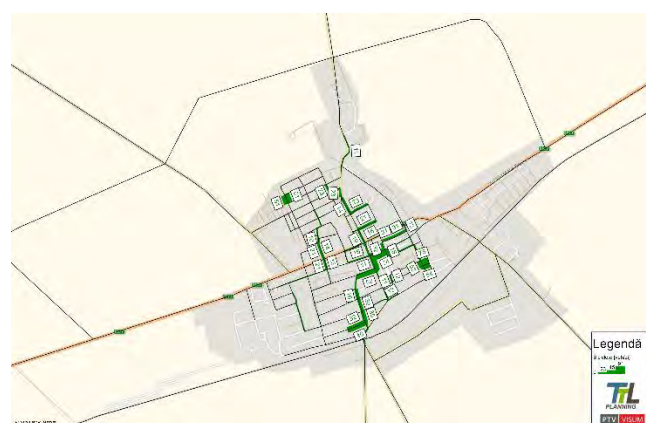


(b) Anul 2035

*Figura 98. Afectarea cererii de transport pe rețea - Biciclete [veh/zi]*



(a) Anul 2027



(b) Anul 2035

*Figura 99. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule grele de marfă [veh/zi]*



(a) Anul 2027



(b) Anul 2035

Figura 100. Afectarea cererii de transport pe rețea – Vehicule ușoare de marfă [veh/zi]

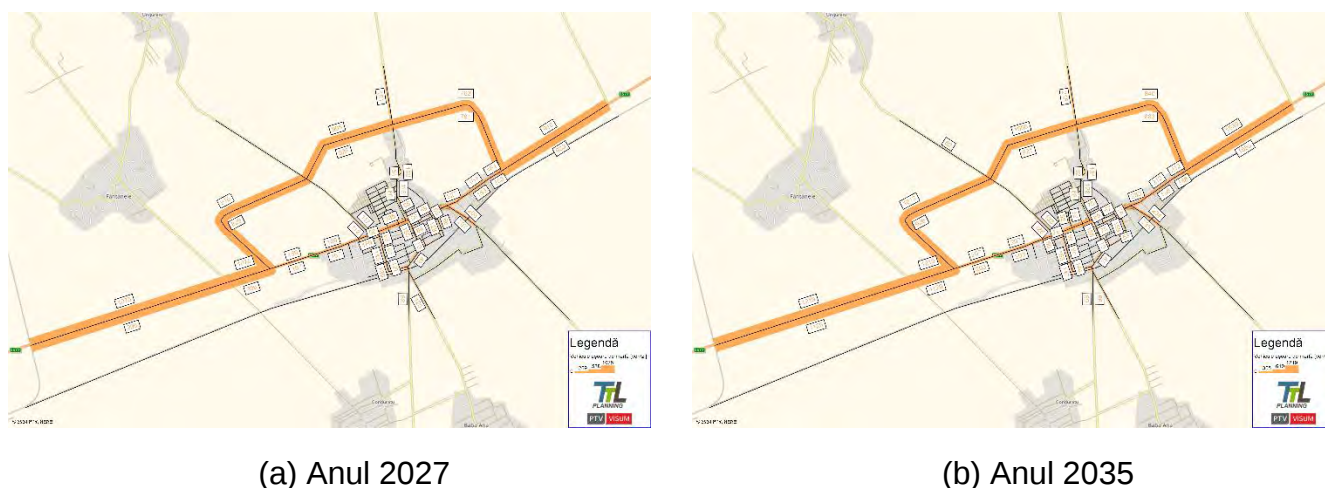
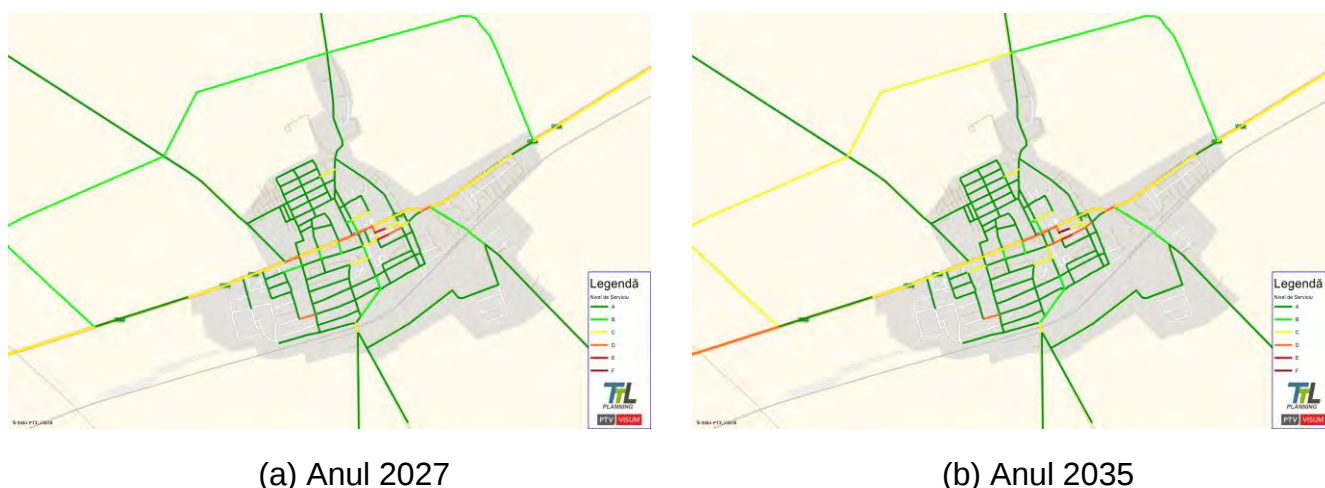


Figura 101. Nivelul de serviciu al rețelei



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

Modelul de transport este un instrument “vii”, întrucât prin secvența de proceduri realizată (calibrată și validată) poate simula comportamentul utilizatorilor odată cu modificarea structurii sau caracteristicilor rețelei. Având în vedere situația specifică orașului, în care scenariul de referință pentru anii de prognoză cuprinde proiecte care să afecteze cererea sau oferta de transport, se constată că scenariul de referință este potrivit pentru a efectua o testare a modelului, prin șoseaua ocolitoare a orașului Mizil care urmează să fie finalizată.

Pentru a testa modelul de transport și pentru a demonstra elasticitatea acestuia, se va considera simularea unei situații concrete, evaluarea constând în identificarea sensibilității modelului la modificările create prin compararea a două situații, respectiv:

- Situația fără proiect (existentă) – Constă în menținerea rețelei actuale la parametri existenți, fără aducerea de modificări;
- Situația cu proiect (testată) – propune construirea viitoare rute ocolitoare a orașului Mizil care va face legătura între șoseaua DN 1B Vest – DJ 102K – DJ 100H – DN 1B Est.

Figura 102. Mărimea fluxurilor total de trafic – scenariul fără proiect – prognoză 2035

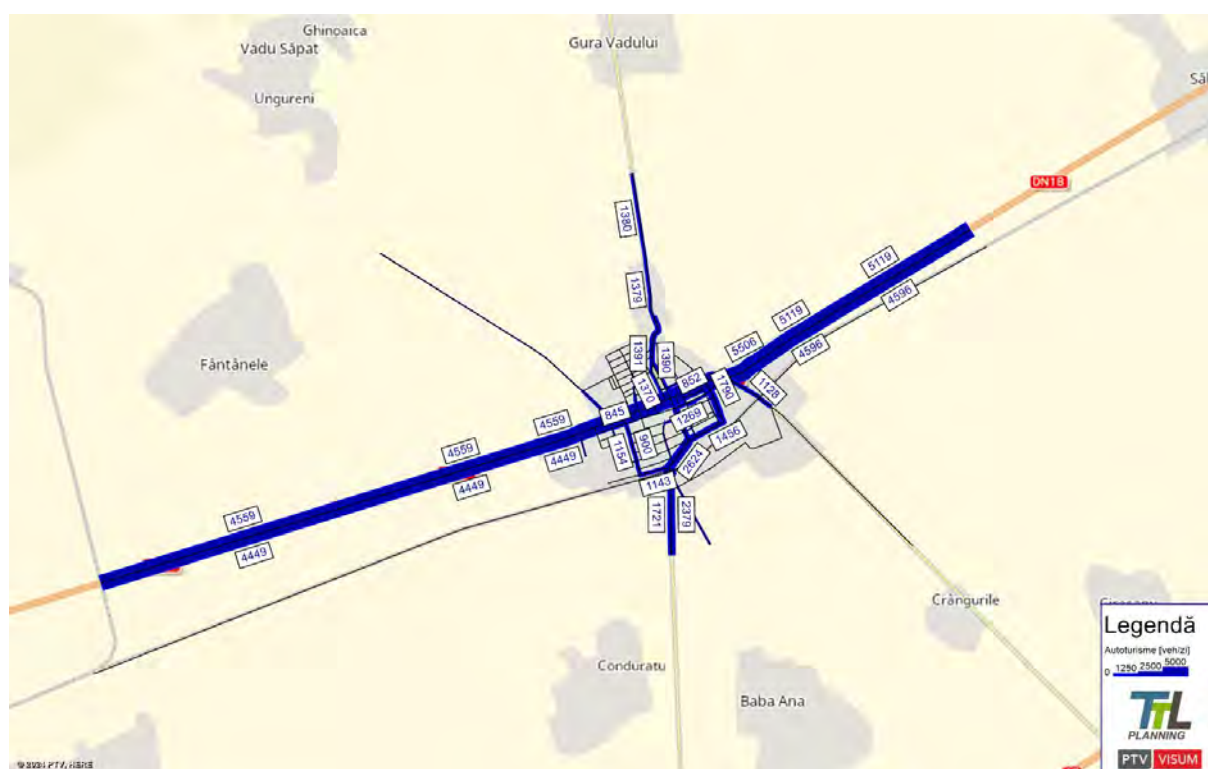


Figura 103. Mărimea fluxurilor totale de trafic – scenariul cu proiect – prognoză 2035



Figura 104. Fluxuri de trafic – Diferențe cu / fără proiect – prognoză 2035



Din analiza diferenței de fluxuri de trafic între scenariul cu proiect și cel fără proiect pentru anul 2035, se observă o redistribuire semnificativă a volumului de vehicule care tranzitează orașul Mizil. Traficul de tranzit este redistribuit către ruta ocolitoare nou creată, ceea ce reduce congestionarea șoselei centrale a orașului și îmbunătățește accesibilitatea pentru rezidenți.

Această schimbare indică funcționalitatea ridicată a modelului de transport implementat, demonstrând capacitatea acestuia de a acomoda diferite scenarii de proiecte și de a răspunde cerințelor de mobilitate urbană. Astfel, modelul poate fi utilizat pentru evaluarea și optimizarea altor proiecte viitoare, contribuind la un plan de dezvoltare urbană sustenabilă.

## 4. Evaluarea impactului actual al mobilității urbane

Evaluarea impactului actual al mobilității se realizează pe baza scenariului de referință, descris în capitolul de prognoze. De asemenea, sunt folosite informații statistice aferente anului de bază pentru a putea fundamenta evoluțiile indicatorilor considerați.

Din perspectiva rețelei de transport și a serviciului de transport asociat, scenariile de referință includ punerea în funcțiune a variantei de ocolire, alte intervenții majore nefiind prevăzute, sistemul de infrastructuri, alături de sistemul de servicii de transport sunt considerate a rămâne similare scenariului de bază. Acest scenariu consideră că pe termen mediu și lung caracteristicile tehnice ale străzilor, precum și cele ale serviciilor de transport se vor menține la nivelul situației actuale prin lucrări de întreținere curentă.

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, iar în cazul orașelor de dimensiuni reduse, cum este și cazul orașului Mizil, alternativele sustenabile sunt foarte la îndemână. 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 de pe urma creșterii volumelor de trafic, a reducerii calității 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 oferă adesea alternative mai bune, nu doar în ceea ce privește emisiile, ci și viteza acestor mijloace care ar putea înlocui cu ușurință majoritatea deplasărilor cu autoturismul, dat fiind că în raport cu dimensiunile orașului și amplasarea centrelor de interes, acestea au o lungime redusă de sub 4 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, cu atât mai mult cu cât suprafața redusă a orașului reprezintă un mediu ideal pentru astfel de deplasări.

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

Principalii indicatori prezentați și detaliați în capitolele 4.1. – 4.5., care se vor regăsi și în analizele măsurilor propuse, fie ca indicatori de bază, fie ca indicatori suport în dimensionarea efectelor proiectelor (în capitolele 7.2.-7.6.) sunt:

- Indicatorii globali de performanță ai rețelei (eficiență economică) – 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 prezintă mai jos cei doi indicatori de performanță global ai rețelei:

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

Acești indicatori vor fi folosiți în metodologia de selectare a proiectelor, precum și în evaluarea impactului mobilității pentru scenariile propuse. Pentru o prezentare elocventă a situației traficului general și pentru a utiliza un set de indicatori macroscopici în descrierea eficienței economice, se prezintă mai jos cei doi indicatori de performanță global ai rețelei.

În cazul orașului Mizil, pe termen lung durata petrecută în trafic de autoturisme va cunoaște o scădere dată de indicele de motorizare prognozat să scadă în interiorul orașului odată ce șoseaua ocolitoare și autostrada vor fi finalizate, însă dacă nu se vor lua măsuri privind descurajarea utilizării mijloacelor de transport privat prin măsuri de creștere a siguranței deplasărilor pietonale și cu bicicleta, aceste valori optimiste se pot agrava într-un mod foarte rapid și îngrijorător.

Fără o planificare urbană și o guvernare adecvată, la nivelul zonelor urbane funcționale, orașul se va dezvolta în mod necontrolat conducând la apariția zonelor izolate, greu accesibile în alt mod decât cu autoturismul, ceea ce contribuie la creșterea distanțelor de deplasare și, implicit, la dependența de autoturismele personale.

Tabel 21. Indicatori globali de performanță ai rețelei – 2024 – 2035

|                               | MOD DE TRANSPORT          | UNITATE DE MĂSURĂ | 2024   | 2027   | 2035   |
|-------------------------------|---------------------------|-------------------|--------|--------|--------|
| DURATA TOTALĂ A DEPLASĂRIILOR | Autoturisme Total Rețea   | veh·h/zi          | 2834   | 2256   | 2523   |
|                               | Autoturisme Trafic Intern | veh·h/zi          | 2306   | 1059   | 1620   |
|                               | Deplasări Pietonale       | căl·h/zi          | 3718   | 4086   | 4234   |
|                               | Deplasări cu Bicicleta    | căl·h/zi          | 107    | 16     | 17     |
|                               | Vehicule Grele de Marfă   | veh·h/zi          | 660    | 568    | 660    |
|                               | Vehicule Ușoare de Marfă  | veh·h/zi          | 583    | 586    | 567    |
|                               | Transport Public          | căl·h/zi          | 0      | 0      | 0      |
| DISTANȚA PARCURSĂ             | Autoturisme Total Rețea   | veh·km/zi         | 120711 | 140791 | 155494 |
|                               | Autoturisme Trafic Intern | veh·km/zi         | 81306  | 41381  | 76967  |
|                               | Deplasări Pietonale       | căl·km/zi         | 14872  | 16343  | 16938  |
|                               | Deplasări cu Bicicleta    | căl·km/zi         | 1558   | 231    | 241    |
|                               | Vehicule Grele de Marfă   | veh·km/zi         | 31549  | 39939  | 45959  |
|                               | Vehicule Ușoare de Marfă  | veh·km/zi         | 26163  | 35262  | 39872  |
|                               | Transport Public          | căl·km/zi         | 0      | 0      | 0      |

## 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. Sistemele de transport existente în orașul Mizil sunt transportul de marfă și transportul privat. În cadrul acestor sisteme funcționează sistemele de transport motorizat rutier, feroviar și nemotorizat. Modurile de transport motorizate utilizate la nivelul rețelei urbane a orașului Mizil 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 și pe șoselele tranzitate de traficul greu;
- poluarea solului și a apei, prin dizolvarea emisiilor;
- ocuparea unor suprafețe de teren din intravilan pentru parcuri;
- schimbarea peisajului eco-urban;
- generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatori, 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<sub>x</sub>, CO, SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> rezultate din transportul rutier, cum ar fi cererea și oferta de autoturisme, necesitățile de mobilitate individuală, disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice alternative de transport în comun, precum și costurile asociate deținerii unui autoturism proprietate personală.

În realizarea infrastructurii rutiere se folosesc mari cantități de materiale (multe fiind energointensive). 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 provin din transportul rutier.

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

- modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport public și nemotorizat;
- 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 rutier pentru perioada analizată, astfel încât pentru fiecare arteră sunt calculate atât nivelul zgomotului cât și valoarea altor poluanți degajați nocivi precum s-a putut observa în tabelul de mai jos.

*Tabel 22. Valorile poluanților generate de modurile de transport pe bază de combustibili fosili*

|                                             | 2024   | 2027   | 2035   |
|---------------------------------------------|--------|--------|--------|
| CO <sub>2</sub> e Total Rețea [tone / an]   | 10,050 | 11,807 | 12,414 |
| CO <sub>2</sub> e Trafic Intern [tone / an] | 6,744  | 2,390  | 5,844  |

Din perspectiva gazelor cu efect de seră, se constată că pe termen lung emisiile vor crește cu până la 25% la nivelul întregii rețele analizate. La nivelul arterelor urbane, se observă o scădere

de 75% pe termen mediu (2027), respectiv 14% în anul 2035, aceste scăderi fiind generate de către șoseaua de ocolire a orașului și autostrada A7 către Buzău, rolul acestora fiind de a prelua o mare parte din traficul de tranzit care momentan se desfășoară pe DN 1B, șosea care împarte orașul Mizil. Instrumentul de calcul utilizat în evaluare ține seama de tendința de înnoire a parcului auto și de tranziția către vehicule cu nivel redus de emisii (hibrid, electrice sau alți combustibili alternativi), tendință încurajată și de politicile europene și naționale prin acordarea de stimulente pentru achiziționarea unor astfel de vehicule.

Astfel, indicatorul CO<sub>2</sub>e va fi folosit în analizele ulterioare pentru selectarea și prioritizarea proiectelor, ca indicator aferent obiectivului de mediu (indicatorul fiind relevant și din prisma obiectivelor stabilite în axa de finanțare).

Segmentele de populație cea mai afectată de expunerea la monoxid de carbon o reprezintă: copiii, vârstnicii, persoanele cu boli respiratorii și cardiovasculare, persoanele anemice, fumătorii. 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 sânge distribuit în organism;
- reducerea acurateții vizuale și capacității fizice;
- oboseală acută;
- dificultăți respiratorii și dureri în piept persoanelor cu boli cardiovasculare;
- iritabilitate, migrene, respirație rapidă, lipsa de coordonare, greață, amețală, confuzie, reduce capacitatea de concentrare.

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, hidroelectrică, 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 CO<sub>2</sub>, 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 diverselor politici și proiecte, sunt zonele riverane principalelor artere intens circulate din oraș.

### 4.3. Accesibilitate

Principalul indicator al accesibilității este reprezentat de cererea de transport, exprimată ca numărul de deplasări în capitolele anterioare. Evoluția cererii de transport este consecință a nivelului de acces oferit de rețeaua urbană de transport și serviciile asociate acestuia. 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, prezentată pentru scenariul de referință mai jos.

Tabel 23. Indicator de accesibilitate – cererea de transport pentru scenariul de referință

| MOD DE TRANSPORT                                            | UNITATE DE MĂSURĂ | 2023  | 2027  | 2035  |
|-------------------------------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|
| Autoturism Total                                            | Deplasări / zi    | 49810 | 49437 | 53490 |
| Autoturism Trafic Intern                                    |                   | 25974 | 25121 | 26734 |
| Deplasări Pietonale                                         |                   | 13942 | 15321 | 15879 |
| Deplasări cu Bicicleta                                      |                   | 2388  | 1395  | 1428  |
| Vehicule Grele de Marfă                                     | Vehicule / zi     | 3222  | 3499  | 3969  |
| Vehicule Ușoare de Marfă                                    |                   | 4637  | 5036  | 5712  |
| <b>TOTAL Cerere Transport Durabil (Bicicletă și pe jos)</b> | Deplasări / zi    | 16330 | 16716 | 17307 |

Principalele deficiențe și probleme din perspectiva accesibilității sunt lipsa infrastructurii dedicate deplasărilor nemotorizate, în special a pistelor și benzilor pentru biciclete.

Suplimentar față de cererea de transport a fost evaluată și accesibilitatea spațială pentru cele două moduri nemotorizate, respectiv bicicletă și deplasări pietonale. În figurile de mai jos sunt prezentate izocronele de accesibilitate în raport cu centrul orașului. Reperul considerat este zona Primăriei orașului Mizil, iar pentru deplasare s-a considerat o viteză a deplasărilor pietonale de 4 km/h, respectiv 18 km/h pentru deplasările cu bicicleta.

Figura 105. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul cu bicicleta față de centrul orașului

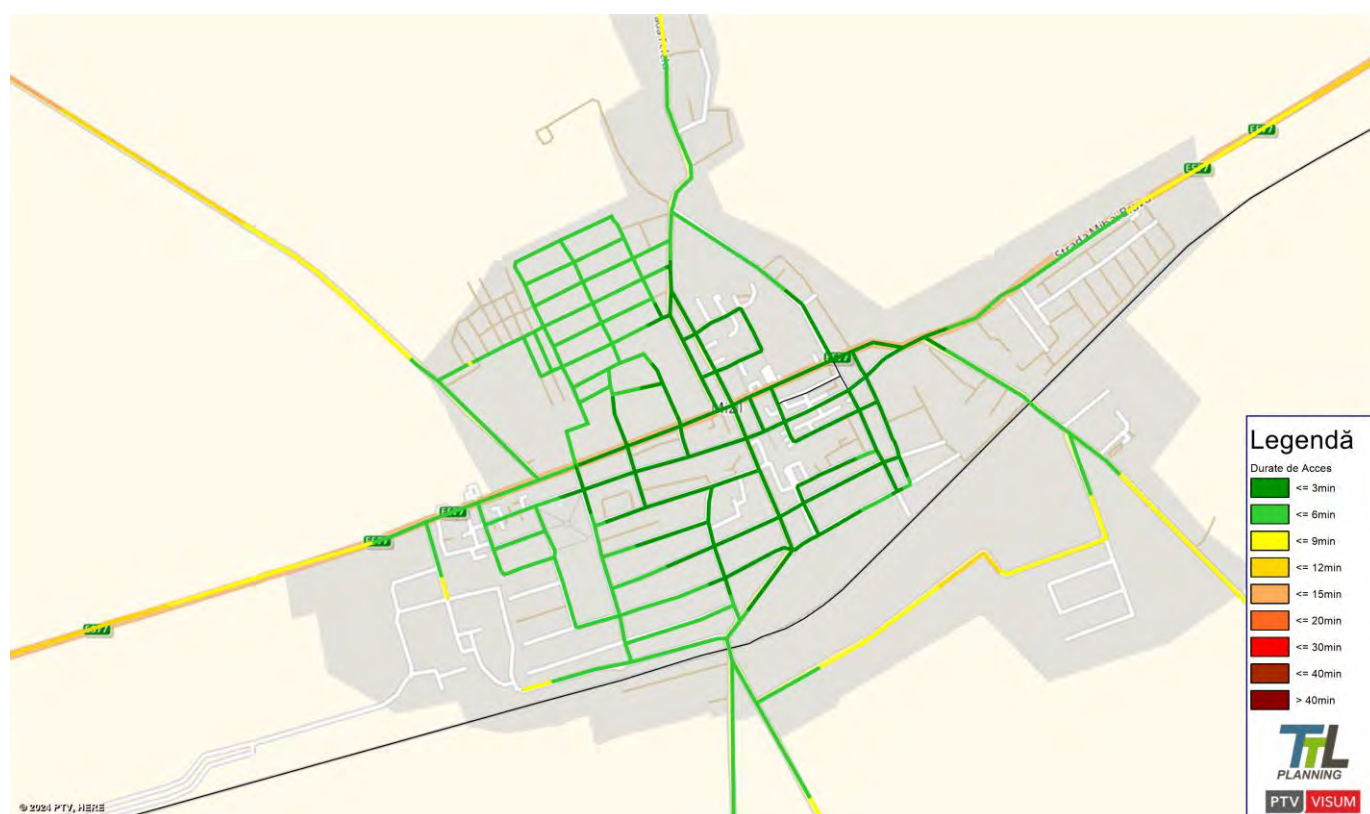
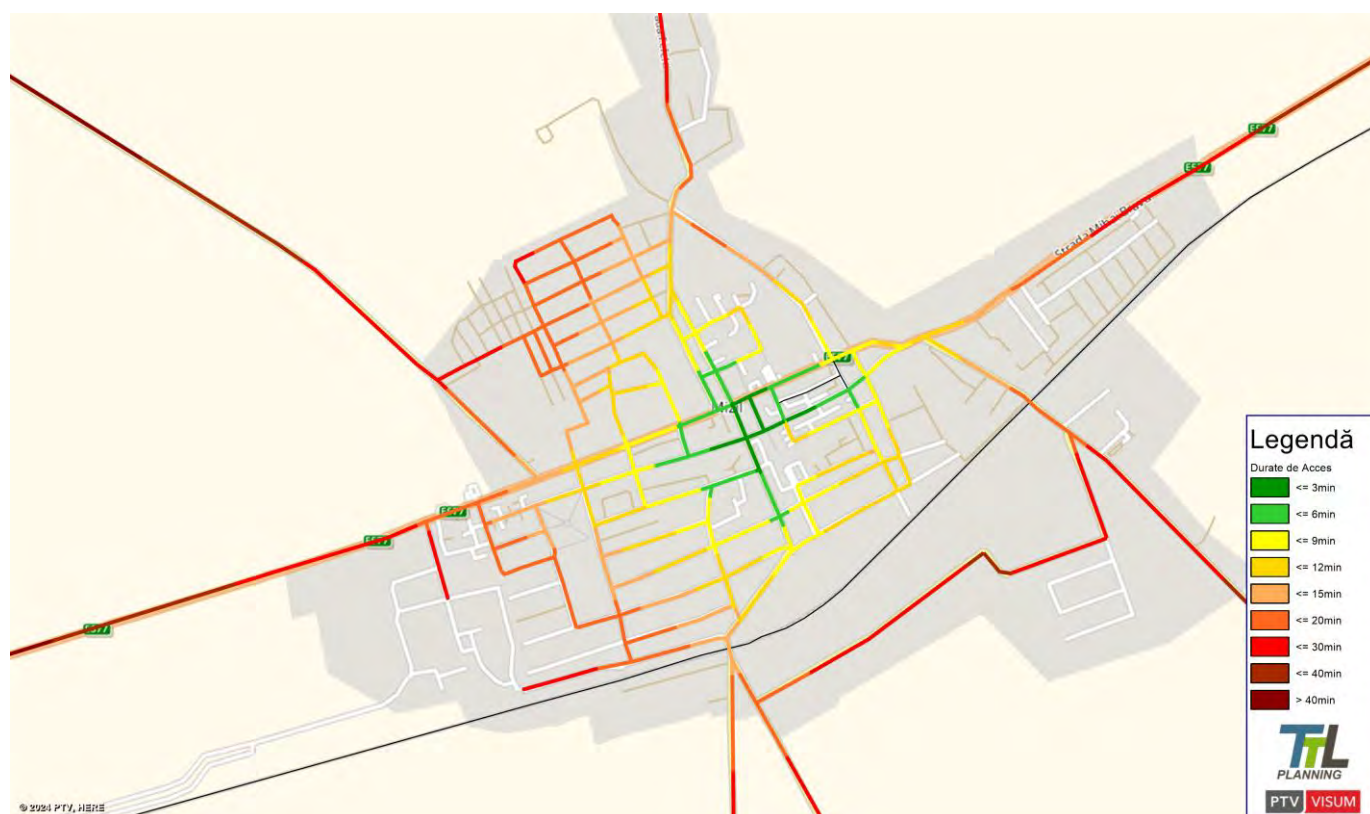


Figura 106. Accesibilitatea rețelei rutiere pentru mersul pe jos față de centrul orașului



Pentru deplasările pietonale centrul orașului are un indice de accesibilitate satisfăcător, putând fi atins în 15-20 minute din toate cartierele de locuințe dense. Pentru zonele periferice duratele de deplasare cresc până la 30 de minute, în timp ce pentru zonele îndepărtate o deplasare pietonală până în zona centrală durează peste 50 de minute, ceea ce nu este o variantă atractivă.

#### 4.4. Siguranță

Din analiza datelor de mobilitate s-a relevat că aproximativ 65% din deplasările interne efectuate zilnic la nivelul anului de bază sunt realizate utilizând mijloacele de transport motorizat. Ca urmare a numărului mare de autoturisme aflate în trafic, precum și ponderea mare a deplasărilor nemotorizate (cu precădere pietonale), sunt înregistrate o serie de accidente rutiere.

Deoarece nu au fost disponibile statistici anuale cu privire la numărul de accidente petrecute pe raza orașului Mizil, au fost folosite date care oferă numărul total de accidente din anul 2010 până în anul 2023. Astfel, s-a constatat că pe raza orașului Mizil au avut loc în ultimii 13 ani un număr total de 267 de accidente, dintre care 192 dintre ele s-au soldat cu răniți ușor, 57 de accidente cu persoane rănite grav și 18 accidente soldate cu decese.

În continuare, este prezentat numărul de accidente din ultimii 10 ani pentru fiecare tip de accident și tipul de victime din fiecare accident.

Tabel 24. Numărul și tipul de accidente în orașul Mizil

| NR. CRT | CAUZA PRODUCERII                                         | TOTAL ACCIDENTE | MORȚI | RĂNIȚI GRAV | RĂNIȚI UȘOR |
|---------|----------------------------------------------------------|-----------------|-------|-------------|-------------|
| 1       | Abateri pietoni                                          | 35              | 5     | 12          | 18          |
| 2       | Neacordare prioritate vehicule                           | 40              | 0     | 6           | 34          |
| 3       | Neacordare prioritate pietoni                            | 32              | 1     | 7           | 24          |
| 4       | Abateri bicicliști                                       | 27              | 1     | 6           | 20          |
| 5       | Nerespectare distanță între vehicule                     | 23              | 0     | 3           | 20          |
| 6       | Abateri conducători din atelaje                          | 14              | 0     | 2           | 12          |
| 7       | Imprudență/ nesupraveghere copii                         | 12              | 1     | 2           | 9           |
| 8       | Alte abateri conducători auto                            | 11              | 3     | 4           | 4           |
| 9       | Neasigurare direcție de mers                             | 13              | 2     | 2           | 9           |
| 10      | Conducere sub influența alcoolului                       | 12              | 0     | 2           | 10          |
| 11      | Neasigurare mers înapoi                                  | 8               | 0     | 0           | 8           |
| 12      | Viteza neadaptată la condițiile de drum/ neregulamentară | 6               | 1     | 2           | 3           |
| 13      | Depășire neregulamentară                                 | 10              | 3     | 2           | 5           |
| 14      | Alte preocupări conducători auto                         | 7               | 0     | 1           | 6           |
| 15      | Conducere fără permis                                    | 3               | 0     | 3           | 0           |
| 16      | Adormire la volan                                        | 4               | 0     | 2           | 2           |
| 17      | Conducere agresivă                                       | 1               | 0     | 0           | 1           |
| 18      | Conducere imprudentă                                     | 1               | 0     | 0           | 1           |
| 19      | Întoarcere neregulamentară                               | 3               | 0     | 1           | 2           |
| 20      | Defecțiuni tehnice vehicul                               | 1               | 0     | 0           | 1           |
| 21      | Folosire incorectă a luminilor autor                     | 3               | 1     | 0           | 2           |

|              |                             |            |           |           |            |
|--------------|-----------------------------|------------|-----------|-----------|------------|
| 22           | Abateri pasageri / călători | 1          | 0         | 0         | 1          |
| <b>TOTAL</b> |                             | <b>267</b> | <b>18</b> | <b>57</b> | <b>192</b> |

Pe baza datelor statistice parțiale disponibile la nivelul orașului Mizil, dar și pe baza tendințelor din orașele similare, principalele cauze ale producerii accidentelor includ:

- Abateri pietoni;
- Neacordare prioritate vehicule;
- Neacordare prioritate pietoni;
- Abateri bicicliști;
- Nerespectare distanță între vehicule.

În vederea cuantificării impactului mobilității asupra siguranței la nivelul scenariului de referință, se va considera numărul anual de accidente, raportat la prestația la nivel de rețea, conform tabelului de mai jos:

Tabel 25. Indicator siguranță – număr de accidente – orașul Mizil

|                         | 2024   | 2027  | 2035   |
|-------------------------|--------|-------|--------|
| Prestație – veh.km / an | 118933 | 51598 | 112256 |
| Număr accidente / an    | 17     | 7     | 16     |

Se constă ca numărul de accidente prognozat în anul 2027 se înjumătățește comparativ cu anul 2024, datorită rerutării traficului de tranzit pe nouă șosea ocolitoare și viitoarea autostradă A7. Cu toate acestea, numărul de accidente este prognozat să crească pentru o perioadă mai mare de timp, din cauza creșterii traficului local și a celui de tranzit din interiorul orașului.

Din analiza tuturor datelor legate de siguranța rutieră, problema care trebuie rezolvată cu prioritate este cea legată de numărul mare al accidentelor în care sunt implicați pietonii și bicicliștii. Această problemă ilustrează vulnerabilitatea rețelei în privința asigurării deplasărilor sigure pentru principalul mijloc sustenabil de deplasare și este singura problemă determinată de performanța intrinsecă de siguranță a rețelei. Problemele de siguranță generate de celelalte cauze ale accidentelor (nerespectarea regimului de viteză, utilizarea telefonului mobil, etc.) sunt determinate de elemente comportamentale, care se pot adresa prin campanii de informare și conștientizare.

#### 4.5. Calitatea vieții

Orașul Mizil se confruntă și cu o serie de probleme generate de mașini și trafic. Una dintre ele este poluarea cu noxe, praf și zgomot, datorate traficului auto. Din analizele consultantului reiese că arterele principale de circulație sunt surse de poluare care afectează zonele de locuit, având efecte negative asupra calității vieții și a sănătății. Lipsa unei variante ocolitoare face ca traficul greu de tranzit să pătrundă pe arterele de traversare ale orașului și astfel ele devin străzi rezidențiale, culoare de trafic. De asemenea, parcările din zonele rezidențiale afectează calitatea vieții, devenind un factor de poluare vizuală și cu praf, dar și element de disconfort.

Circulația auto afectează și fondul construit, având efecte asupra patrimoniului arhitectural. Zonele protejate se degradează din cauza deplasărilor motorizate și a staționărilor vehiculelor.

Așadar, orașul are o sumă de aspecte care ar putea fi îmbunătățite din punct de vedere al mobilității:

- Dezvoltarea spațiilor publice cu potențial și extinderea traseelor pietonale;
- Reorganizarea zonelor rezidențiale cu prioritate pentru pietoni;
- Reorganizarea zonelor de parcare din cadrul zonelor de locuit.

Principalii indicatori care evaluează impactul transportului asupra calității vieții derivă din:

- Lungimea aliniamentelor și suprafețele verzi - prezența zonelor vegetale (aliniamente stradale, zone umbrite de așteptare a mijlocului de transport în comun, trotuare bordate de vegetație care să facă mai plăcute deplasările pe jos);
- Suprafața spațiilor comunitare - existența zonelor recreaționale apropiate domiciliului (zone de întâlnire a comunității vs. zone destinate parcării mașinilor);
- Modul de ocupare al terenului (spații ocupate de mașini vs. spații destinate nevoilor orașului, a pietonilor);
- Lungimea traseelor pietonale – conectarea zonelor rezidențiale cu punctele de interes;
- Lungimea traseelor rutiere – dezvoltarea rutelor alternative, care să elibereze orașul de traficul de tranzit;
- Suprafața garajelor / zonelor de staționare – transformarea zonelor de garare în zone destinate locuitorilor.

Calitatea mediului urban este în permanență supusă riscului de neglijare, atunci când se planifică sectorul transporturilor. Practicile din trecut s-au concentrat deseori pe dezvoltarea infrastructurii de transport fără a extinde schimbările/îmbunătățirile realizate, pentru creșterea calității peisajului urban, acolo unde este posibil.

Concentrarea pe utilitate și structură, în special în furnizarea unei infrastructuri de bună calitate pentru transportul motorizat, combinată cu creșterea numărului de autoturisme personale au determinat scăderea amenajărilor pentru pietoni și a calității spațiilor publice, în general.

Un mediu atractiv și confortabil, asigurat de amenajările de bază, are potențialul de a influența toate celelalte aspecte ale vieții urbane și a sistemului de transport. Siguranța este îmbunătățită atunci când spațiul urban abundă în pietoni. Accesibilitatea este îmbunătățită atunci când se iau în considerare nevoile pietonilor, deoarece toate călătoriile încep și se termină, în mod natural, în calitate de pieton.

Calitatea aerului se îmbunătățește ca rezultat al gestionării traficului și a parcărilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului nemotorizat. Chiar și eficiența sistemului economic crește, pe măsură ce mediile urbane atrag tot mai mulți utilizatori ai spațiilor urbane.

Atunci când este evaluată calitatea vieții în mediul urban, cuantificarea acestui aspect devine dificilă, întrucât de cele mai multe ori calitatea vieții se rezumă la o sumă de elemente calitative și mai puțin cantitative. Concepte precum “walkability” (accesibilitate pietonală) sau “liveability”

(calitatea locuirii) sunt des întâlnite în descrierile calitative ale vieții urbane, însă sunt dificil de exprimat într-o manieră cantitativă clară.

“Walkability” este un indicator al gradului de permisivitate al unei zone pentru deplasările pietonale. Acest indicator are beneficii economice, pentru sănătate dar și pentru mediu, promovând un mijloc de deplasare durabil, este de asemenea influențat de prezența sau de absența aleilor, trotuarelor sau zonelor pietonale, trafic și condițiile infrastructurii, modelul de utilizare al terenului, accesibilitatea oferită de clădiri, siguranța și altele.

Una dintre definițiile permisivității deplasărilor pe jos descrie măsura în care mediul construit este prietenos în favoarea persoanelor care trăiesc, cumpără, vizitează sau petrec timpul într-o anumită zonă. În vederea determinării capacității de deplasare pietonală stau la bază următoarele aspecte:

- conectivitatea străzilor;
- gradul de utilizare al terenului;
- densitatea de locuire;
- prezența cadrului vegetal;
- frecvența și varietatea clădirilor;
- intrări sau alte atracții de-a lungul fațadelor clădirilor;
- orientarea ferestrelor și a ușilor înspre stradă;
- zone recreaționale și economice apropiate domiciliului;
- atribuirea pietonului prioritate pe anumite străzi de tip shared-street;
- zone comerciale la parterul imobilelor.

Decizia individuală de deplasare pietonală este influențată de mediul construit, densitatea, diversitatea, designul, accesibilitatea destinației și distanța ce trebuie parcursă.

“Liveability” (calitatea vieții) este un concept inovativ care are ca scop măsurarea calității vieții. Acesta analizează calitatea locuirii la nivelul unui oraș pe baza mai multor criterii corelate cu bunăstarea, confortul, bunurile materiale și necesitățile unei anumite clase socioeconomice într-o anumită zonă geografică. Standardele de calitate a vieții includ factori precum venitul, calitatea și disponibilitatea ocupării forțelor de muncă, rata sărăciei, calitatea și accesibilitatea cazării, indicatori socioeconomi (precum Produsul Intern Brut, rata inflației), timpul anual disponibil pentru recreere, accesul la servicii medicale de calitate, accesul la servicii educaționale de calitate, speranța de viață, incidența îmbolnăvirii, costul bunurilor și al serviciilor, infrastructura, creșterea economică la nivel național, stabilitatea economică și politică, libertatea politică și religioasă, climatul și siguranța și altele.

Totuși, cele două concepte prezentate sunt dificil de cuantificat, acestea în final rezumându-se la percepția locuitorilor din mediul urban asupra spațiului pietonal și/sau a spațiului de recreere.

Cu toate acestea, un indicator al calității vieții a cărui valoare poate fi cuantificat matematic este nivelul de zgomot. Utilizând rezultatele modelului de transport, acesta poate fi evaluat pe baza volumelor de trafic și a prestației medii zilnice exprimată în veh.km la nivel urban.

Din perspectiva nivelului mediu de zgomot datorat traficului rutier, la nivel mediu zilnic se constată următoarele valori (Calculat funcție de viteza de deplasare și volumul de trafic pe clase de vehicule):

Tabel 26. Indicator de calitate a vieții – nivelul de zgomot

|                              | 2023  | 2027  | 2035  |
|------------------------------|-------|-------|-------|
| Nivelul Mediu de Zgomot [dB] | 64.42 | 64.18 | 64.53 |
| Nivelul Maxim de Zgomot [dB] | 77.02 | 75.94 | 76.40 |

Se constată că pe termen scurt, în zonele cu trafic intens, nivelul mediu al zgomotului înregistrează o scădere de 0.2%, fiind în continuare peste pragul de 64 dB. Față de aceste creșteri sau scăderi, aparent reduse, trebuie ținut cont de faptul că nivelul de zgomot se calculează utilizând o scară logaritmică, ceea ce înseamnă că în jurul acestor valori obținute, o creștere sau o scădere a nivelului de zgomot cu 1dB reprezintă aproape o dublare sau o înjumătățire a nivelului de zgomot.

Pentru determinarea acestor valori s-a utilizat metodologia RLS-90, elaborată de Ministerul Transporturilor din Germania, nivelul de zgomot stabilindu-se pe baza următoarei formule:

$$L_M(25) [dB] = 37.5 + 10 * \lg (M(1 + 0.082 * p)) , \text{ unde:}$$

M – volumul total de trafic pe un segment de drum;

p – procentul de vehicule de marfă din totalul de vehicule pe segment.

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în capitolele referitoare la parări și la spațiul urban, respectiv capitolele 2.2. și 2.7. Principalele probleme care influențează negativ calitatea vieții pot fi rezumate astfel:

- Nivelul ridicat de zgomot în zonele riverane arterelor majore de circulații, fiind afectate în aceeași măsură și zone cu caracter profund rezidențial;
- Străzile principale de acces în zona centrală sunt amenajate în favoarea circulației și staționării autovehiculelor;
- Dificultăți de parcurgere a traseelor cu potențial pietonal din cauza lipsei trotuarelor și inaccesibilității pentru persoane cu mobilitate redusă (în cărucior, mame cu copii în cărucior, persoane în vârstă cu dificultăți motorii);

Traseele majore care leagă punctele de interes ale orașului nu sunt amenajate ca trasee majore favorabile deplasărilor nemotorizate.

## 5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

Viziunea privind mobilitatea durabilă în orașele europene este construită în jurul conceptului de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Acesta reprezintă un cadru strategic integrat, orientat către dezvoltarea unor soluții de mobilitate eficiente, echitabile și sustenabile, care contribuie la creșterea calității vieții pentru toate categoriile sociale, sprijină dezvoltarea economică și protejează mediul, adaptându-se în același timp la provocările generate de schimbările climatice. Un PMUD este o strategie pe termen lung pentru transport și mobilitate, elaborată cu obiective și ținte clare, care urmărește îmbunătățirea accesibilității și a calității vieții la nivelul orașului.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă un cadru de acțiune coerent, multidisciplinar, orientat către implementarea unor soluții de transport eficiente, echitabile și sustenabile, aliniate cu obiectivele de dezvoltare durabilă la nivel european. Prin promovarea accesibilității, reducerea impactului negativ asupra mediului și sprijinirea incluziunii sociale, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) contribuie direct la îmbunătățirea calității vieții urbane. În același timp, acesta susține competitivitatea economică a orașelor și oferă răspunsuri concrete la provocările generate de schimbările climatice. Structurat pe termen lung și fundamentat pe obiective și indicatori clari, acesta devine un instrument esențial pentru administrarea eficientă a mobilității urbane într-un context dinamic și complex.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) propune o abordare integrată asupra mobilității urbane, abordând în mod unitar atât transportul de persoane, cât și cel de mărfuri. În centrul acestei viziuni se află echilibrul între obiectivele economice, sociale și de mediu, într-un cadru coerent, sustenabil și adaptat specificului local. Documentul se fundamentează pe valorificarea practicilor de planificare existente, fiind structurat în jurul unor principii-cheie: integrarea intersectorială, implicarea activă a părților interesate și un sistem robust de monitorizare și evaluare.

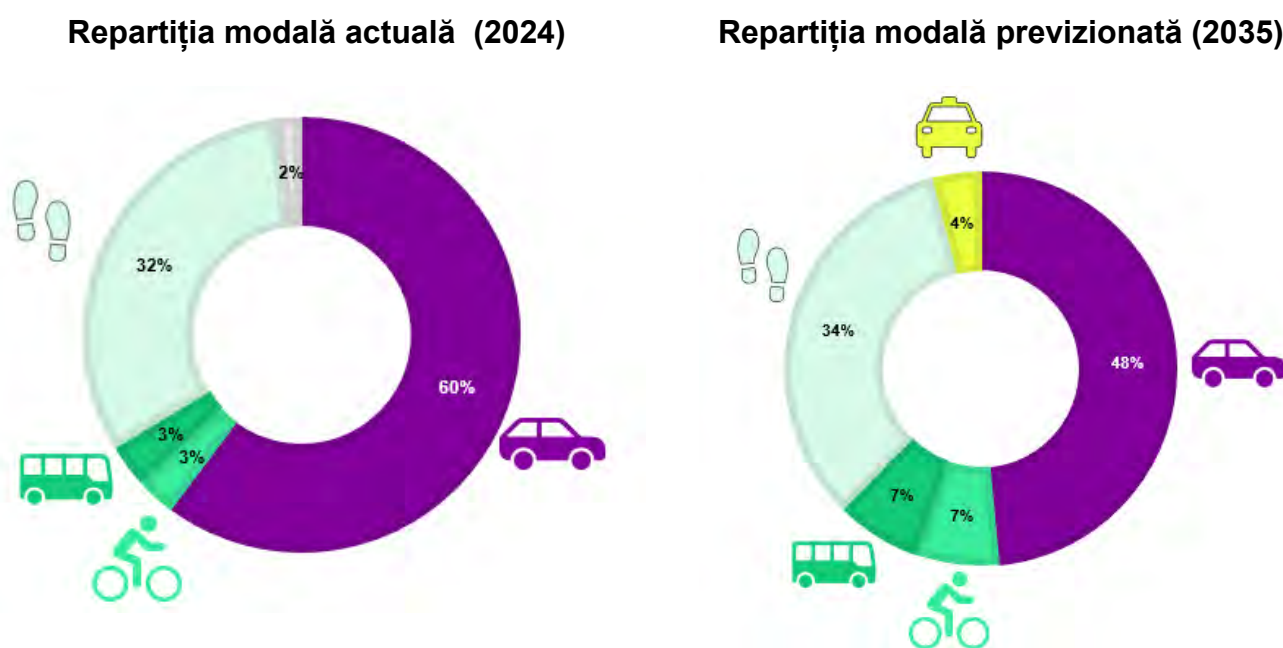
În cazul orașului Mizil, realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) urmărește conturarea unor soluții de mobilitate realiste, eficiente și sustenabile, dezvoltate în corelare cu strategiile locale deja existente și cu proiectele de investiții aflate în curs. Această abordare oferă administrației locale un instrument de lucru operațional, adaptabil și capabil să sprijine deciziile strategice privind mobilitatea urbană pe termen mediu și lung.

Viziunea și portofoliul de proiecte propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a orașului Mizil sunt structurate pe un orizont de timp extins, până în anul 2035, oferind astfel un cadru strategic de planificare pe termen lung. Totuși, pentru a asigura relevanța și adaptabilitatea documentului, este recomandată actualizarea planului și a modelului de transport cel puțin o dată la șapte ani (ideal la fiecare cinci ani), în vederea:

- adaptării proiectelor la noile tendințe socio-economice, la dinamica dezvoltării urbane și la inovațiile tehnologice din domeniul mobilității;
- recalibrării priorităților în cazul în care obiectivele stabilite sau indicatorii de performanță nu sunt atinse;
- alinierii continue la noile priorități stabilite la nivel global și european, precum și valorificării oportunităților emergente de finanțare.

Viziunea privind mobilitatea durabilă în orașul Mizil reflectă angajamentul autorităților locale de a promova un sistem de transport accesibil, sigur, durabil, incluziv și eficient, în concordanță cu nevoile actuale și viitoare ale comunității.

Figura 107. Repartiția modală actuală (2024) și repartiția modală previzionată (2035)



Sursa: Prelucrarea autorilor

## 5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

**Sigur | Durabil | Incluziv | Conectat | Eficient**

În 2030 orașul Mizil dispune de o infrastructură rutieră și de un sistem de transport **sigur, durabil, incluziv, bine conectat și eficient**, care asigură conexiuni optime (rutiere și feroviare) cu principalele noduri urbane, sprijinind totodată și dezvoltarea economică sustenabilă.

### 5.1.1. Nivelul periurban

În 2035, orașul Mizil beneficiază de conexiuni rutiere și feroviare rapide și eficiente cu principalele centre economice și urbane din regiune, precum București și Ploiești. Finalizarea autostrăzii A7, modernizarea infrastructurii feroviare, reabilitarea stației CFR și dezvoltarea unui terminal rutier-feroviar multifuncțional consolidează poziția orașului ca nod intermodal secundar de referință în cadrul rețelei TEN-T, atât pentru transportul de marfă, cât și pentru cel de pasageri.

Transportul de mărfuri este optimizat prin realizarea variantei ocolitoare a orașului și devierea fluxurilor de trafic greu în afara zonei urbane. În paralel, implementarea măsurilor de reorganizare a mobilității urbane și de prioritizare a transportului sustenabil a contribuit semnificativ la decongestionarea arterelor principale, reducerea impactului negativ asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții pentru locuitorii orașului.

Reconfigurarea gării Mizil și amenajarea unei parcuri de transfer, împreună cu dezvoltarea unei autogări moderne, contribuie fundamental la îmbunătățirea imaginii orașului și la consolidarea atractivității acestuia pentru rezidenți și vizitatori.

Conexiunea cu municipiul Ploiești este consolidată printr-un sistem de transport public județean eficient, corelat cu servicii feroviare rapide ce permit deplasarea în mai puțin de 30 de minute. În plus, dezvoltarea infrastructurii rutiere — prin modernizarea drumurilor comunale de legătură cu Autostrada Ploiești–Buzău și prin finalizarea Autostrăzii Ploiești–Brașov — va facilita accesul către principalele aeroporturi din Otopeni, Băneasa și Brașov, susținând astfel mobilitatea regională și internațională.

Mobilitatea activă este promovată prin dezvoltarea unei rețele extinse și coerente de piste de biciclete și trasee pietonale, care asigură conexiuni sigure și eficiente între cartierele orașului și principalele zone de interes. Aceste trasee sunt dotate cu facilități moderne și sunt integrate funcțional cu rețeaua de transport public, susținând tranziția către un stil de viață sănătos și reducerea dependenței de autoturism.

În paralel, fluxurile de trafic de marfă sunt optimizate prin devierea acestora către centura orașului, contribuind astfel la decongestionarea arterelor urbane și la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor. Prin implementarea acestor măsuri, orașul Mizil devine un model de dezvoltare echilibrată și sustenabilă, în care mobilitatea eficientă susține simultan competitivitatea economică, cât și calitatea mediului urban.

### **5.1.2. Nivelul local**

În anul 2025, Mizil devine un model de mobilitate sustenabilă pentru orașele de dimensiuni similare, caracterizat printr-o infrastructură rutieră modernizată, sigură și eficientă. Prin implementarea măsurilor de calmare a traficului și prioritizarea deplasărilor pietonale și cu bicicleta, orașul se transformă într-un spațiu urban accesibil, atractiv și prietenos cu mediul.

Rețeaua coerentă de trasee pentru biciclete, integrată cu sistemul de transport public local, asigură o conectivitate optimă între cartierele rezidențiale, zonele de comerciale și de interes economic și nodurile de transport. Printr-o planificare strategică și investiții direcționate, orașul Mizil menține un echilibru între siguranță, accesibilitate și protecția mediului, oferind soluții adaptate nevoilor comunității.

Zona centrală a orașului devine un punct de referință urban animat, cu zone cu prioritate deplasări nemotorizate extinse, care răspunde nevoilor de accesibilitate ale tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv al celor cu mobilitate redusă. Amenajările favorizează interacțiunile sociale și dinamizează viața comunității. Circulația autovehiculelor este reglementată prin limitarea vitezei la 30 km/h și aplicarea de măsuri eficiente de calmare a traficului, sporind astfel siguranța pietonilor și bicicliștilor.

Sistemul de transport public local deține un rol esențial în oferta de mobilitate a orașului și dispune de o flotă modernă, alcătuită din vehicule ecologice, care circulă pe trasee bine corelate cu nivelul de cerere. Stațiile sunt concepute pentru a oferi confort, siguranță și accesibilitate, fiind echipate cu sisteme de informare în timp real, ușor de identificat în peisajul urban. Înființarea acestui sistem

atractiv de transport public local, bine corelat cu cel județean, a condus la reducerea utilizării autoturismului privat și la fluidizarea traficului.

Reglementarea și optimizarea parcărilor din zona centrală susține utilizarea eficientă a spațiului public, reducând congestia și sprijinind deplasările active. Veniturile obținute din gestionarea parcărilor sunt reinvestite în proiecte de mobilitate durabilă și regenerare urbană, contribuind la dezvoltarea continuă a orașului.

Orașul Mizil se aliniază obiectivelor Viziunii Zero, prin implementarea unei rețele de străzi sigure, cu obiectivul eliminării accidentelor mortale.

Gara și autogara din Mizil funcționează ca noduri intermodale secundare în rețeaua de transport regional, asigurând conexiuni rapide și eficiente atât cu localitățile învecinate, cât și cu mari centre urbane. Împreună cu modernizarea spațiilor publice adiacente, îmbunătățește semnificativ experiența de transport pentru călători și întărește mobilitatea regională.

Pentru optimizarea fluxurilor logistice și reducerea impactului traficului greu asupra orașului, au fost dezvoltate centre de consolidare a mărfurilor, corelate cu infrastructura feroviară și rutieră majoră (șoseaua de centură, DJ 102D și conexiunea cu autostrada A7), însoțite de reglementări dedicate pentru distribuția urbană sustenabilă a mărfurilor.

Rețeaua de coridoare de mobilitate urbană durabilă asigură conexiuni sigure, directe și atractive între cartierele rezidențiale, zonele de interes și nodurile de transport, sprijinind tranziția orașului către un model de mobilitate verde, sigură și eficientă.

### **5.1.3. Nivelul cartierului**

În orizontul anului 2035, cartierele orașului Mizil devin un reper de calitate a vieții și dezvoltare urbană durabilă, oferind un echilibru între spațiile verzi, infrastructura modernă și mobilitatea sustenabilă. Se promovează un stil de viață activ, în care deplasările pietonale și cu bicicleta devin predominante, iar accesul autoturismelor este controlat pentru a spori siguranța și confortul locuitorilor.

Mobilitatea activă este susținută prin măsuri de restricționare a traficului auto și prioritizarea infrastructurii dedicate pietonilor și bicicliștilor, în special în proximitatea unităților de învățământ, unde sunt implementate soluții de calmare a traficului precum supraînălțarea trecerilor de pietoni, marcaje vizibile și optimizarea circulației. Acțiunile de regenerare urbană transformă spațiile dintre blocuri în zone atractive și bine echipate, care includ spații verzi, facilități sportive, locuri de joacă, alei pietonale și parcuri rezidențiale optimizate.

Parcărilor sunt relocate în structuri supraetajate sau semi-îngropate, eliberând teren pentru amenajarea spațiilor verzi și a facilităților comunitare. Logistica urbană este optimizată prin utilizarea vehiculelor electrice și hibride pentru livrări, cu puncte de colectare amplasate strategic, reducând presiunea asupra traficului de curierat.

Mobilitatea urbană este susținută printr-o infrastructură modernă, care include stații de încărcare pentru vehicule electrice, rastele și parcuri pentru biciclete, precum și sisteme de bike-sharing,

facilitând adoptarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul. Reconfigurarea traseelor pietonale și dezvoltarea unei rețele coerente de piste pentru biciclete asigură o conectivitate eficientă între cartiere, pe axele nord-sud și est-vest.

Viziunea este susținută de un set de **obiective strategice**, de nivel înalt, de scopuri și obiective operaționale, care ghidează dezvoltarea sustenabilă a mobilității urbane în orașul Mizil. Obiectivele strategice ale PMUD sunt formulate la nivel înalt, fiind aliniate cu politicile guvernamentale și ministeriale, directivele și recomandările Comisiei Europene, precum și cu prevederile Ghidului Jaspers pentru elaborarea PMUD. Astfel, principalele obiective strategice urmărite includ:

- **ACCESIBILITATE** – toți cetățenii beneficiază de opțiuni de transport ce le asigură accesul la destinații și servicii esențiale.
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – creșterea nivelului de siguranță rutieră și protecție pentru toți participanții la trafic, prin măsuri menite să reducă riscurile și incidentele în circulație.
- **MEDIU** – diminuează reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie
- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** – optimizarea utilizării resurselor prin creșterea eficienței economice a transportului de persoane și mărfuri, concomitent cu reducerea consumului de energie.
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – îmbunătățirea atractivității și funcționalității spațiului urban, astfel încât orașul să devină mai prietenos cu locuitorii, mai competitiv economic și mai sustenabil pentru întreaga comunitate.

## 5.2. Obiective specifice

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al orașului Mizil constituie un instrument strategic fundamental pentru dezvoltarea și implementarea unor soluții de transport eficiente, sustenabile și adaptate cerințelor comunității locale. Acesta are rolul de a ghida procesul de modernizare a infrastructurii de mobilitate, promovând accesibilitatea, siguranța și protecția mediului. În conformitate cu prevederile art. 15, alin. 13 din Ordinul 233/2016 privind aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 referitoare la amenajarea teritoriului și urbanism, cu modificările și completările ulterioare, PMUD trebuie să îndeplinească următoarele obiective<sup>59</sup>:

**OBIECTIV 1 – ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI SERVICIILOR ȘI INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT**

**OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT**

**OBIECTIV 3 - ASIGURAREA UNUI NIVEL OPTIM DE ACCESIBILITATE ÎN CADRUL LOCALITĂȚII ȘI ÎN CADRUL ZONELOR PERIURBANE**

<sup>59</sup> Conform Ordinului 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism

## **OBIECTIV 4 - ASIGURAREA UNUI MEDIU SIGUR PENTRU POPULAȚIE**

## **OBIECTIV 5 - ASIGURAREA ACCESIBILITĂȚII TUTUROR CATEGORIILOR DE PERSOANE, INCLUSIV PENTRU PERSOANELE CU DIZABILITĂȚI**

### **5.3. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor**

Selecția proiectelor incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al orașului Mizil se realizează printr-un proces riguros și structurat, care asigură alinierea acestora la prioritățile locale, regionale și strategice, și anume:

- **Monitorizarea gradului de implementare a proiectelor din portofoliul PMUD (2021-2027)**
- **Analiza documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului în vigoare**
- **Priorități reieșite din analiza situației existente a mobilității urbane a orașului Mizil**
- **Discuții în cadrul grupurilor de lucru**
- **Identificarea proiectelor aflate în curs de pregătire la nivelul autorității publice locale sau a altor instituții publice**
- **Propuneri formulate de echipa de specialiști**

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

Cadrul strategic pentru mobilitatea urbană durabilă în următorii 10 ani se fundamentează pe o serie de indicatori cheie, care trebuie monitorizați permanent, și care reprezintă și țintele asumate de autoritatea publică locală.

Pentru a putea ajunge la o distribuție modală echilibrată, care să susțină modurile de deplasare sustenabile, în următorii ani este esențial să se continue și să se intensifice eforturile pentru optimizarea sistemului de transport public precum, și pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate deplasărilor active și a dotărilor complementare, așa cum vom detalia în capitolele următoare.

Direcțiile de acțiune propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al orașului Mizil sunt corelate cu cele 5 obiective ale PMUD stabilite prin Ordinul 233/ 2016 pentru aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism (cu modificările și completările ulterioare).

Direcțiile de acțiune reprezintă grupări acțiuni asociate concepute pentru a maximiza eficacitatea și eficiența în atingerea obiectivelor organizaționale. Printr-o abordare integrată, acestea facilitează alinierea resurselor și optimizarea proceselor, contribuind astfel la concretizarea viziunii strategice.

### 6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Direcțiile de acțiune reprezintă grupări acțiuni asociate concepute pentru a maximiza eficacitatea și eficiența în atingerea obiectivelor organizaționale. Printr-o abordare integrată, acestea facilitează alinierea resurselor și optimizarea proceselor, contribuind astfel la concretizarea viziunii strategice.

#### OBIECTIV 1 – ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI SERVICIILOR ȘI INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT

- Crearea unor legături rutiere noi în zonele nedeservite
- Reconfigurarea Gării Mizil ca nod intermodal
- Realizare autogară în orașul Mizil ca nod intermodal

#### OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT

- Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană durabilă
- Dezvoltarea dotărilor complementare deplasărilor cu bicicleta
- Înființarea sistemului de bike-sharing

#### OBIECTIV 4 - ASIGURAREA UNUI MEDIU SIGUR PENTRU POPULAȚIE

- Reabilitarea rețelei rutiere

- Reabilitarea intersecțiilor principale
- Reconfigurarea intersecțiilor dintre infrastructura rutieră majoră și infrastructura feroviară
- Îmbunătățirea siguranței în vecinătatea unităților de învățământ și a instituțiilor publice
- Reducerea vitezei de deplasare în zonele de locuințe individuale
- Introducerea cursurilor de educație rutieră pentru folosirea bicicletei în siguranță (Școala Velo)

## **OBIECTIV 5 - ASIGURAREA ACCESIBILITĂȚII TUTUROR CATEGORIILOR DE PERSOANE, INCLUSIV PENTRU PERSOANELE CU DIZABILITĂȚI**

- Dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru deplasări nemotorizate (pietoni și bicicliști)
- Reabilitarea infrastructurii pietonale existente și accesibilizarea acestora pentru utilizatorii cu mobilitate limitată

### **6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale**

#### **OBIECTIV 1 – ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI SERVICIILOR ȘI INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT**

- Implementarea unui sistem de management al traficului
- Elaborarea unui regulament de logistică locală

#### **OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT**

- Reglementarea și optimizarea parcărilor în zona centrală
- Elaborarea și implementarea politicii de parcare
- Promovarea mobilității urbane durabile

#### **OBIECTIV 4 – ASIGURAREA UNUI MEDIU SIGUR PENTRU POPULAȚIE**

- Introducerea zonelor cu limitare de viteză de-a lungul coridoarelor de mobilitate, în zonele cu locuințe individuale
- Introducerea unei zone cu Nivel Scăzut de Emisii (ZNSE)
- Introducerea infrastructurii pentru încărcarea vehiculelor electrice

### **6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale**

- Realizarea unei structuri de gestiune a parcărilor la nivelul autorității publice locale (APL)

### **6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale**

#### **OBIECTIV 2 – REDUCEREA NECESITĂȚILOR DE TRANSPORT MOTORIZAT, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ȘI REDUCEREA CONSUMULUI DE ENERGIE PENTRU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT**

- Realizarea unei structuri de gestiune a parcărilor la nivelul APL

#### 6.4.1. La scară periurbană/metropolitană

Având în vedere dimensiunile reduse ale orașului Mizil și influența limitată asupra localităților învecinate, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2024–2035 propune în principal direcții de acțiune dezvoltate la nivel local.

#### 6.4.2. La scara localităților de referință

- Înființarea sistemului de transport public local
- Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate (pietonale și velo)
- Îmbunătățirea siguranței rutiere
- Optimizarea utilizării spațiului urban prin reducerea suprafeței alocate parcarii

#### 6.4.3. La nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

- Regenerarea cartierelor de locuințe colective (cu prioritate pentru deplasări nemotorizate)
- Realizarea autogării ca nod intermodal
- Reconfigurarea Gării Mizil ca nod intermodal

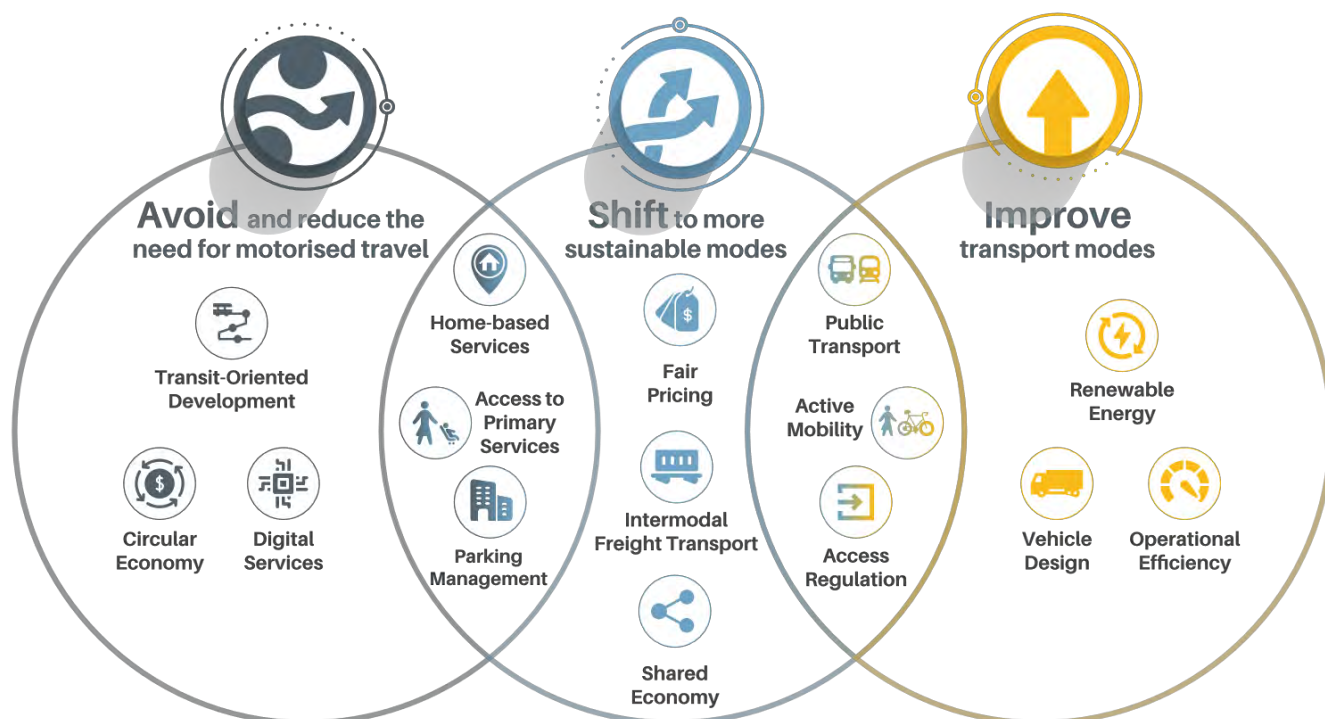
## 7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

Pentru a realiza o evaluare clară și detaliată a impactului mobilității la cele trei niveluri teritoriale analizate, au fost elaborate trei scenarii distincte. Acestea au fost conturate pe baza direcțiilor de acțiune prioritare și a unor linii directoare strategice majore, având ca punct de plecare obiectivele mobilității durabile.

Fiecare scenariu de mobilitate a fost definit pentru a aborda în mod specific principalele provocări identificate în sistemul de transport, fiind structurat astfel încât să permită optimizarea acestuia. Scenariile iau în considerare proiectele aflate în derulare și urmăresc să genereze contribuții semnificative în dezvoltarea rețelei de transport public, extinderea și diversificarea serviciilor aferente, precum și în creșterea calității și siguranței deplasărilor pietonale și cu bicicleta.

Scenariile alternative de mobilitate sunt formulate ca ansambluri coerente de măsuri, dezvoltate în conformitate cu *abordarea ASI (AVOID-SHIFT-IMPROVE)*, un instrument recunoscut la nivel internațional pentru fundamentarea politicilor de mobilitate urbană durabilă. Fiecare scenariu include intervenții specifice care urmăresc: evitarea sau reducerea necesității deplasărilor nenecesare, prin integrarea planificării teritoriale cu politicile de urbanism și mobilitate (*Avoid*); orientarea comportamentului de mobilitate către moduri de transport sustenabile, precum transportul public, deplasările nemotorizate și partajate (*Shift*); respectiv optimizarea infrastructurii și a serviciilor de transport existente, prin modernizare, digitalizare și creșterea performanței operaționale (*Improve*). Această abordare integrată permite configurarea unor soluții adaptate contextului local, care contribuie la creșterea eficienței sistemului de mobilitate, reducerea impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții urbane.

*Figura 108. Abordarea ASI (Avoid-Shift-Improve) - conceptualizare*



Sursa: <https://slocat.net/asi/>

Scenariile alternative de dezvoltare a mobilității urbane sunt structurate progresiv, reflectând niveluri diferite de implicare, resurse alocate și impact preconizat asupra sistemului de transport. Acestea sunt descrise după cum urmează:

- **Scenariul „Do Minimum”:** presupune o intervenție de bază, cu obiectivul de a promova mobilitatea durabilă prin măsuri punctuale, menite să răspundă provocărilor imediate din domeniul mobilității urbane. Strategia include investiții limitate, dar cu impact direct, în infrastructura pietonală, rețele pentru biciclete, sisteme de gestionare a parcurii și îmbunătățirea serviciilor de transport public. Sunt vizate în principal proiecte aflate în faze avansate de planificare, cu grad ridicat de fezabilitate și sprijin din partea administrației publice locale și a comunității.
- **Scenariul „Do Something”:** propune o abordare intermediară, orientată către implementarea unui portofoliu echilibrat de proiecte pe termen mediu. Acest scenariu combină măsuri de promovare a mobilității active și colective cu acțiuni de gestionare a cererii de transport. Sunt avute în vedere extinderea infrastructurii pietonale și velo, modernizarea rețelei rutiere, optimizarea managementului traficului și reorganizarea parcurii. În plus, scenariul include intervenții urbanistice precum regenerarea locuințelor colective din zona centrală și soluții pentru eficientizarea transportului de marfă, inclusiv reglementări pentru livrări și dezvoltarea unor centre de consolidare a mărfurilor.
- **Scenariul „Do Maximum”:** implică mobilizarea unor resurse financiare, instituționale și tehnice considerabile, în vederea transformării profunde a sistemului de mobilitate urbană. Acesta integrează proiecte de amploare, cu impact structural major, precum reconfigurarea Gării Mizil ca nod intermodal, realizarea unui terminal de mărfuri rutier-feroviar și alte investiții menite să modernizeze fundamental infrastructura de transport și să stimuleze dezvoltarea urbană durabilă.

Intervențiile propuse în fiecare scenariu sunt detaliate în capitolul Planul de Acțiune și includ măsuri în următoarele domenii:

- Rețea stradală,
- Transport public și feroviar
- Sisteme de parcare,
- Regenerare urbană,
- Siguranță rutieră,
- Transport de marfă,
- Mijloace alternative de mobilitate,
- Electromobilitate,
- Managementul traficului,
- Transport intermodal,
- Aspecte instituționale.

Impactul implementării fiecărui scenariu este analizat pe baza proiectelor propuse și a termenelor de realizare, conform celor cinci criterii stabilite în analiza situației existente: eficiență economică, impact asupra mediului, accesibilitate, siguranță și calitatea vieții.

### 7.1. Eficiența economică

În ceea ce privește evaluarea eficienței economice, conform recomandărilor ghidului JASPERS, principalii indicatori de evaluare sunt:

- Durata totală de deplasare pe moduri de transport, exprimată în ore/zi, beneficiul economic fiind dat de economia de timp rezultată din diferența între diversele scenarii și scenariul de referință;
- Distanța totală de deplasare pe moduri de transport, exprimată în km/zi, beneficiul economic fiind dat de diminuarea distanțelor parcurse de vehiculele aflate în sistem la nivelul unei zile, rezultată din diferența între diversele scenarii și scenariul de referință.

Din punct de vedere al duratelor totale de deplasare și al distanțelor de deplasare zilnice, acestea au următoarea variație:

Tabel 27. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2027

|                                | Mod de transport          | U.M.     | Scenariu referință | Scenariu minim | Scenariu mediu | Scenariu maxim |
|--------------------------------|---------------------------|----------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Durată totală deplasări</b> | Autoturisme Total         | veh·h/zi | 2256               | 2210           | 2209           | 2199           |
|                                | Autoturisme Trafic Intern | veh·h/zi | 1059               | 1006           | 1006           | 943            |
|                                | Deplasări Pietonale       | pas·h/zi | 4086               | 3556           | 3528           | 4073           |
|                                | Deplasări cu Bicicleta    | pas·h/zi | 16                 | 17             | 17             | 19             |
|                                | Vehicule Grele de Marfă   | veh·h/zi | 568                | 570            | 570            | 569            |

|                          |                           |           |        |        |        |        |
|--------------------------|---------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|
|                          | Vehicule Ușoare de Marfă  | veh·h/zi  | 586    | 474    | 474    | 474    |
| <b>Distanța parcursă</b> | Autoturisme Total         | veh·km/zi | 140791 | 140108 | 140065 | 141769 |
|                          | Autoturisme Trafic Intern | veh·km/zi | 41381  | 40188  | 40197  | 37530  |
|                          | Deplasări Pietonale       | pas·km/zi | 16343  | 14224  | 14112  | 16294  |
|                          | Deplasări cu Bicicleta    | pas·km/zi | 231    | 241    | 244    | 272    |
|                          | Vehicule Grele de Marfă   | veh·km/zi | 39939  | 40134  | 40134  | 40208  |
|                          | Vehicule Ușoare de Marfă  | veh·km/zi | 35262  | 34905  | 34912  | 33839  |

La nivelul orizontului de timp 2027, impactul dintre scenariile minim și mediu este similar, cu o scădere de 5% a duratelor de deplasare cu autoturismul la nivel urban și o scădere de 3% a distanțelor de deplasare cu autoturismul. În cazul scenariului maxim, scăderile sunt de 11% în cazul duratelor de deplasare și de 9.3% în cazul distanțelor de deplasare.

Tabel 28. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2035

|                                | Mod de transport          | U.M.      | Scenariu referință | Scenariu minim | Scenariu mediu | Scenariu maxim |
|--------------------------------|---------------------------|-----------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Durață totală deplasări</b> | Autoturisme Total         | veh·h/zi  | 2523               | 2209           | 2472           | 2461           |
|                                | Autoturisme Trafic Intern | veh·h/zi  | 1620               | 1006           | 1069           | 1009           |
|                                | Deplasări Pietonale       | pas·h/zi  | 4234               | 3528           | 3685           | 3645           |
|                                | Deplasări cu Bicicleta    | pas·h/zi  | 17                 | 17             | 17             | 19             |
|                                | Vehicule Grele de Marfă   | veh·h/zi  | 660                | 570            | 662            | 661            |
|                                | Vehicule Ușoare de Marfă  | veh·h/zi  | 567                | 474            | 553            | 552            |
| <b>Distanța parcursă</b>       | Autoturisme Total         | veh·km/zi | 155494             | 140065         | 154657         | 156204         |
|                                | Autoturisme Trafic Intern | veh·km/zi | 76967              | 40197          | 42353          | 39927          |
|                                | Deplasări Pietonale       | pas·km/zi | 16938              | 14112          | 14739          | 14579          |
|                                | Deplasări cu Bicicleta    | pas·km/zi | 241                | 244            | 254            | 283            |
|                                | Vehicule Grele de Marfă   | veh·km/zi | 45959              | 40134          | 46143          | 46326          |
|                                | Vehicule Ușoare de Marfă  | veh·km/zi | 39872              | 34912          | 39481          | 38419          |

Se constată că la nivelul anului 2035, scenariul minim duce la o scădere de aproximativ 34% a duratelor de deplasare cu autoturismul la nivel urban, iar de aproximativ 47% în cazul distanțelor de deplasare, similare cu valorile din scenariul mediu. În cazul scenariului maxim, acesta oferă o reducere de 49% a duratelor de deplasare și de 37% în cazul distanțelor de deplasare. Aceste reduceri sunt în mare parte datorită noii autostrăzi și variantei ocolitoare a orașului Mizil, care vor scuti orașul de mare parte din traficul de tranzit de pe șoseaua DN1B, dar și proiectelor care ajută la decongestionarea traficului și descurajarea utilizării autoturismului personal în avantajul unor variante mai atractive, cum ar fi transportul public sau bicicleta.

## 7.2. Impactul asupra mediului

Evaluarea impactului asupra mediului are la bază calculul cantităților de gaze cu efect de seră emise la sursă, exprimate în tone CO<sub>2</sub> echivalent pe baza următoarelor ipoteze:

- Variația prestației anuale totală exprimată în vehicule·km;
- Compoziția traficului – autoturisme, vehicule de marfă și vehicule de transport public;
- Parametri de consum de combustibil și alți parametri conform Eurostat sau ghidului de calcul aferent Master Planului Național.

Tabel 29. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2027

|                                        | Scenariu referință | Scenariu minim | Scenariu mediu | Scenariu maxim |
|----------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Total CO<sub>2</sub>e [tone/an]</b> | 11807              | 11531          | 11530          | 11675          |
| <b>Intern CO<sub>2</sub>e</b>          | 2390               | 2205           | 2205           | 2333           |

În anul 2027, se observă că toate scenariile alternative de mobilitate contribuie la o ușoară reducere a emisiilor totale de CO<sub>2</sub>e în comparație cu scenariul de referință. Scenariul mediu aduce cea mai bună îmbunătățire, cu o scădere de aproximativ 2.34% a emisiilor totale. În ceea ce privește emisiile interne de CO<sub>2</sub>e, cele mai bune performanțe sunt înregistrate în scenariul minim și mediu, care reduc aceste emisii cu circa 7.7% față de scenariul de referință. Aceste reduceri, deși modeste, indică o eficiență sporită a politicilor propuse în scenariile alternative.

Tabel 30. Indicatori globali de performanță a scenariilor de mobilitate – anul 2035

|                                        | Scenariu referință | Scenariu minim | Scenariu mediu | Scenariu maxim |
|----------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Total CO<sub>2</sub>e [tone/an]</b> | 12414              | 10712          | 12136          | 12319          |
| <b>Intern CO<sub>2</sub>e</b>          | 5844               | 2001           | 2054           | 2163           |

În proiecția pentru anul 2035, diferențele dintre scenariul de referință și cele alternative devin mult mai evidente, semnalând efectele cumulate ale măsurilor de mobilitate sustenabilă implementate. Emisiile totale de CO<sub>2</sub>e se reduc cu până la 13.7% în scenariul minim, ceea ce sugerează un

impact ridicat la nivel global. Cu toate acestea, în cazul emisiilor interne de CO<sub>2</sub>e, reducerea este considerabilă: scenariul minim aduce o scădere de aproximativ 65.7% față de scenariul de referință. Această diferență subliniază eficiența acțiunilor locale și regionale specifice, care au un impact mult mai mare asupra surselor directe de poluare din interiorul localității.

### 7.3. Accesibilitate

Accesibilitatea reprezintă un pilon fundamental al mobilității urbane sustenabile, având un impact direct asupra calității vieții și asupra eficienței economice a unui oraș. Principalul indicator al accesibilității, respectiv evoluția cererii de transport, reflectă gradul de adaptare a infrastructurii și serviciilor de transport la nevoile populației. Prin creșterea accesibilității modurilor de transport durabil, se urmărește nu doar reducerea dependenței de autoturismele utilizate pentru traficul intern, ci și încurajarea adoptării unor opțiuni mai sustenabile, precum transportul public, mersul pe jos și utilizarea bicicletelor.

Tabel 31. Indicatori globali de performanță în raport cu accesibilitatea – anul 2027

| Mod de transport                                            | Unitate de măsură | Scenariu de referință | Scenariu minim | Scenariu mediu | Scenariu maxim |
|-------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Autoturisme Total</b>                                    | Deplasări / zi    | 49437                 | 35077          | 35000          | 31528          |
| <b>Autoturisme Trafic Intern</b>                            |                   | 25121                 | 21425          | 21348          | 20319          |
| <b>Deplasări Pietonale</b>                                  |                   | 15321                 | 13335          | 13230          | 15275          |
| <b>Deplasări cu Bicicleta</b>                               |                   | 1395                  | 1921           | 2124           | 1371           |
| <b>Vehicule Grele de Marfă</b>                              | Vehicule / zi     | 3499                  | 3499           | 3499           | 3499           |
| <b>Vehicule Ușoare de Marfă</b>                             |                   | 5036                  | 5036           | 5036           | 5036           |
| <b>Total Cerere Transport Durabil (Bicicleta și Pe jos)</b> | Deplasări / zi    | 16716                 | 15255          | 15354          | 16647          |

Comparativ cu scenariul de referință, scenariul maxim înregistrează o scădere de 36,2% a numărului total de deplasări cu autoturisme. Traficul intern scade cu 19,1%. Deplasările pietonale scad, observându-se o creștere considerabilă a deplasărilor cu bicicleta. Numărul de vehicule de marfă rămâne constant la nivel global în toate scenariile.

Tabel 32. Indicatori globali de performanță în raport cu accesibilitatea – anul 2035

| Mod de transport                 | Unitate de măsură | Scenariu de referință | Scenariu minim | Scenariu mediu | Scenariu maxim |
|----------------------------------|-------------------|-----------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Autoturisme Total</b>         | Deplasări / zi    | 53490                 | 35000          | 37633          | 34847          |
| <b>Autoturisme Trafic Intern</b> |                   | 26734                 | 21348          | 22611          | 22513          |
| <b>Deplasări Pietonale</b>       |                   | 15879                 | 13230          | 13818          | 13668          |

|                                                             |                |       |       |       |       |
|-------------------------------------------------------------|----------------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Deplasări cu Bicicleta</b>                               |                | 1428  | 2124  | 2176  | 2448  |
| <b>Vehicule Grele de Marfă</b>                              | Vehicule / zi  | 3969  | 3499  | 3969  | 3969  |
| <b>Vehicule Ușoare de Marfă</b>                             |                | 5712  | 5036  | 5712  | 5712  |
| <b>Total Cerere Transport Durabil (Bicicleta și Pe jos)</b> | Deplasări / zi | 17307 | 15354 | 15994 | 16116 |

## 7.4. Siguranță

Principalul indicator privind siguranța îl reprezintă prestația, numărul de accidente evoluând direct proporțional cu aceasta. Prin urmare, pentru reducerea numărului de accidente și implicit creșterea siguranței, este necesară reducerea prestației (veh.km/zi) vehiculelor din transportul privat (autoturisme și vehicule de marfă).

Implementarea PMUD include măsuri care au ca scop scăderea numărului de deplasări motorizate, contribuind astfel la reducerea prestației la nivelul municipiului. Pe lângă diminuarea riscului de accidente, această abordare sprijină și decongestionarea traficului, îmbunătățind condițiile de siguranță pentru toți participanții.

Pe termen lung, monitorizarea indicatorilor de siguranță, precum numărul de accidente, severitatea acestora și locațiile cu risc ridicat, este esențială pentru adaptarea continuă a măsurilor implementate. Dezvoltarea unor campanii de conștientizare și educare a participanților la trafic, precum și aplicarea strictă a reglementărilor rutiere, completează eforturile de creștere a siguranței.

În plus, utilizarea tehnologiilor moderne, cum ar fi sistemele inteligente de management al traficului și infrastructura de semnalizare avansată, poate contribui la prevenirea incidentelor și la crearea unui mediu urban mai sigur.

Alte măsuri ce contribuie la creșterea siguranței sunt realizarea de coridoare dedicate circulației nemotorizate și / sau introducerea unor măsuri de limitare sau interzicere a accesului autoturismelor și / sau a vitezei de circulație a vehiculelor motorizate în zonele urbane cu trafic pietonal intens, dat fiind faptul că pietonii și bicicliștii reprezintă cele mai vulnerabile categorii de participanți la trafic.

Implementarea PMUD prevede scăderea numărului de deplasări motorizate, scăzând astfel prestația la nivelul municipiului și reducând implicit numărul de accidente produse.

Tabel 33. Indicatori globali de performanță în raport cu siguranța – anul 2027

|  |  | SCENARIU DE REFERINȚĂ | SCENARIU MINIM | SCENARIU MEDIU | SCENARIU MAXIM |
|--|--|-----------------------|----------------|----------------|----------------|
|--|--|-----------------------|----------------|----------------|----------------|

|                         |             |        |        |        |        |
|-------------------------|-------------|--------|--------|--------|--------|
| Prestație – veh.km / an | Total Rețea | 215992 | 215147 | 215111 | 215817 |
|                         | Zona Urbană | 51598  | 49865  | 49865  | 49028  |
| Număr accidente / an    | Total Rețea | 21     | 19     | 18     | 17     |
|                         | Zona Urbană | 7      | 7      | 6      | 6      |

În anul 2027, prestația totală a rețelei scade cu aproximativ 0.4% în scenariul maxim față de scenariul de referință. Pentru zona urbană, scăderea este de 4%.

Numărul total de accidente la nivelul rețelei scade progresiv de la scenariul de referință, ceea ce înseamnă o reducere de 15%. În zona urbană, numărul de accidente rămâne constant în scenariile de referință și minim, iar în scenariile mediu și maxim se observă o scădere treptată de până la 19% în scenariul maxim.

Tabel 34. Indicatori globali de performanță în raport cu siguranța – anul 2035

|                         |             | SCENARIU<br>DE<br>REFERINȚĂ | SCENARIU<br>MINIM | SCENARIU<br>MEDIU | SCENARIU<br>MAXIM |
|-------------------------|-------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Prestație – veh.km / an | Total Rețea | 241325                      | 215111            | 240281            | 240949            |
|                         | Zona Urbană | 112256                      | 49865             | 52565             | 51812             |
| Număr accidente / an    | Total Rețea | 23                          | 19                | 21                | 20                |
|                         | Zona Urbană | 16                          | 7                 | 7                 | 6                 |

În 2035, prestația totală a rețelei înregistrează o scădere de 10,8% în scenariul minim comparativ cu scenariul de referință. Pentru zona urbană, prestația se reduce cu 55,57%. Numărul total de accidente scade de la 23 în scenariul de referință la 19 în scenariul minim, marcând o reducere de 15%. În zona urbană, se observă o scădere a accidentelor semnificativă de 58.3% în medie pe scenariu.

Chiar dacă variațiile în prestație sunt moderate la nivelul întregii rețele, scăderile în numărul de accidente – în special în zona urbană – sunt semnificative și evidențiază un impact important în ceea ce privește siguranța rutieră.

## 7.5. Calitatea vieții

Calitatea vieții este un concept complex și greu cuantificabil, fiind influențată de factori diverși, precum amenajările urbane, calitatea mediului, aspectul estetic al orașului și accesibilitatea infrastructurii. Îmbunătățirea calității vieții este un obiectiv central al PMUD, având în vedere că modul în care oamenii interacționează cu spațiul urban afectează sănătatea, bunăstarea și percepția asupra comunității.

Un indicator important prin care calitatea vieții poate fi analizată este nivelul mediu al zgomotului. Circulația vehiculelor motorizate reprezintă o sursă principală de poluare fonică, iar arterele rutiere

intens circulate sunt adesea cele mai zgomotoase zone. Reducerea poluării fonice poate fi realizată printr-o serie de măsuri integrate, inclusiv amenajarea perdelelor de vegetație cu rol antifonic. Aceste perdele nu doar că reduc nivelul zgomotului, dar contribuie și la îmbunătățirea calității aerului și la crearea unui mediu urban mai plăcut vizual.

Pe lângă măsurile de reducere a zgomotului, limitarea vitezei de circulație și încurajarea utilizării modurilor de transport nemotorizate, cum ar fi bicicletele sau mersul pe jos, reprezintă o prioritate strategică. De asemenea, transformarea unor zone urbane cu funcțiuni dedicate autoturismelor în spații pietonale sau semi pietonale (împărțite cu autovehiculele, dar în care componenta pietonală deține prioritate maximă) poate avea un impact pozitiv semnificativ asupra calității vieții, prin reducerea poluării fonice și a emisiilor, precum și prin crearea unor spații publice mai atractive și mai sigure pentru locuitori.

Tabel 35. Indicatori globali de performanță în raport cu nivelul de zgomot – anul 2027

|                              | Scenariul de referință | Scenariul minim | Scenariul mediu | Scenariul maxim |
|------------------------------|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Nivelul Mediu de Zgomot [dB] | 64.18                  | 65.00           | 63.10           | 61.74           |
| Nivelul Maxim de Zgomot [dB] | 75.94                  | 75.94           | 75.18           | 75.18           |

În anul 2027, nivelul mediu de zgomot în scenariul minim este de 65 dB, reprezentând o creștere de aproximativ 1,28% față de scenariul de referință. În scenariul mediu, nivelul mediu de zgomot scade cu 1,69%, iar în scenariul maxim se înregistrează cea mai mare scădere, de 3.8%. Chiar dacă aceste scăderi procentuale pot părea mici, ele generează un impact semnificativ asupra mediului sonor perceput, contribuind la îmbunătățirea confortului acustic urban.

Tabel 36. Indicatori globali de performanță în raport cu nivelul de zgomot – anul 2035

|                              | Scenariul de referință | Scenariul minim | Scenariul mediu | Scenariul maxim |
|------------------------------|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Nivelul Mediu de Zgomot [dB] | 64.53                  | 65.33           | 63.41           | 61.95           |
| Nivelul Maxim de Zgomot [dB] | 76.40                  | 76.40           | 75.64           | 75.64           |

În anul 2035, nivelul mediu de zgomot în scenariul maxim coboară la 61.95 dB, ceea ce înseamnă o scădere de 4% față de valoarea de referință. Și în acest caz, chiar dacă variațiile par reduse, ele reflectă diferențe relevante în percepția zgomotului la nivelul comunității. În ceea ce privește nivelul maxim de zgomot, scenariul minim păstrează valoarea de referință, iar scenariile mediu și maxim indică o scădere de 1%.

# Componenta de nivel operaţional

## Etapa 2



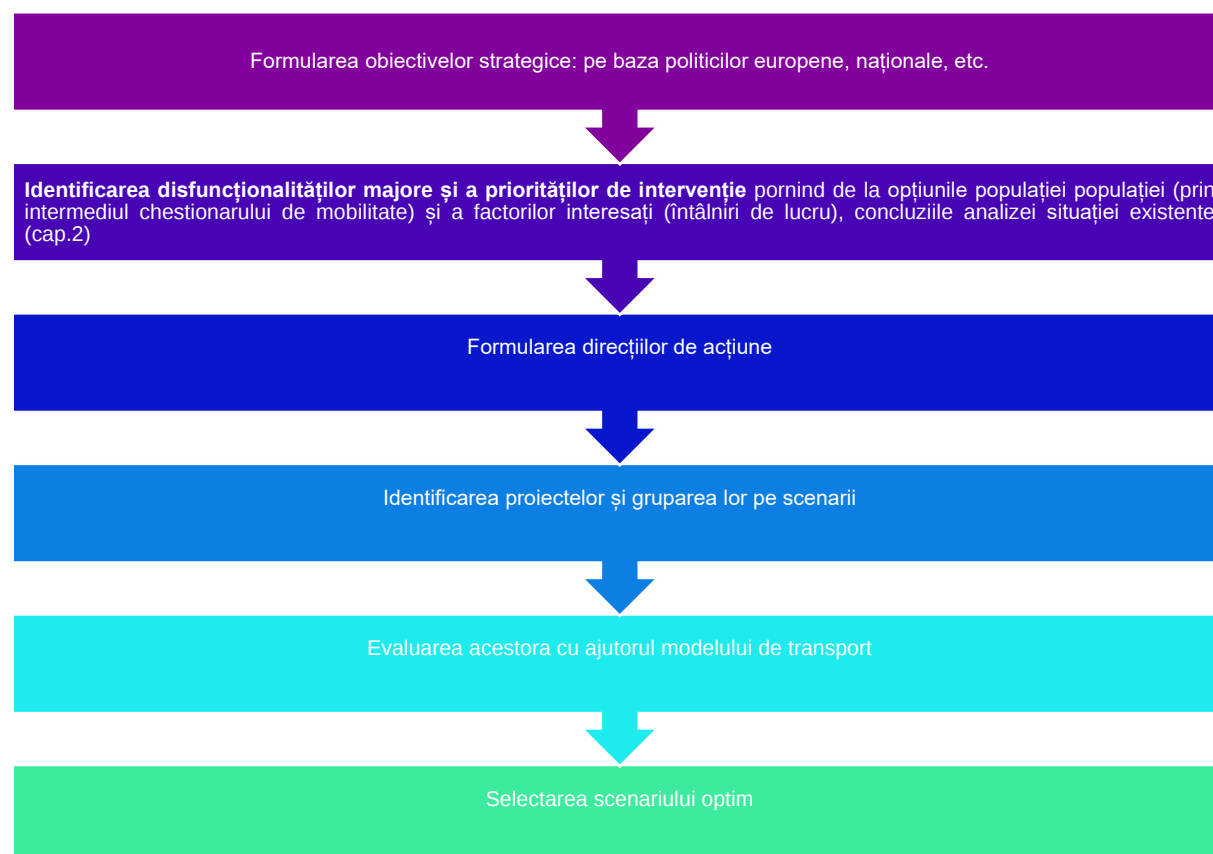
# 1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

## 1.1. Cadrul de prioritarizare

Procesul de prioritarizare a proiectelor incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al orașului Mizil are la bază o abordare strategică, structurată în mai multe etape esențiale. În prima fază, proiectele sunt grupate în scenarii de dezvoltare, ceea ce permite identificarea scenariului optim din perspectiva impactului asupra mobilității urbane și sustenabilității investițiilor, care poate fi implementat pe termen scurt și mediu (2027-2030).

Ulterior, proiectele din lista scurtă sunt ierarhizate în funcție de prioritate, având în vedere atât impactul acestora asupra sistemului de transport, cât și necesarul de fonduri sau cofinanțare (în cazul proiectelor cofinanțate din fonduri europene) din bugetul local. În fiecare an, prioritizarea investițiilor va fi actualizată pe baza unei metodologii clare, care reflectă atât evoluția necesităților locale, cât și oportunitățile de finanțare disponibile.

Figura 109. Ilustrarea metodologiei de prioritarizare a proiectelor și selecție a scenariului optim



Evaluarea scenariilor alternative de mobilitate se bazează pe criteriile principale prevăzute în Ordinul 233/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001, privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism (cu modificările și completările ulterioare). Aceste criterii sunt structurate astfel:

**Accesibilitate:** evaluarea nivelului de acces la serviciile de transport public, incluzând extinderea rețelilor prin crearea de stații și linii noi în zone slab deservite, asigurarea disponibilității vehiculelor adaptate pentru persoanele cu mobilitate redusă, precum și îmbunătățirea accesibilității financiare prin măsuri precum subvenții sau alte facilități de natură economică;

**Siguranță și securitate:** reducerea numărului de accidente, victime și persoane rănite, concomitent cu îmbunătățirea generală a nivelului de siguranță rutieră;

**Eficiență economică:** diminuarea gradului de congestie și îmbunătățirea accesului către zone de interes major, cum ar fi centrele de ocupare a forței de muncă, instituțiile publice și alte dotări urbane esențiale;

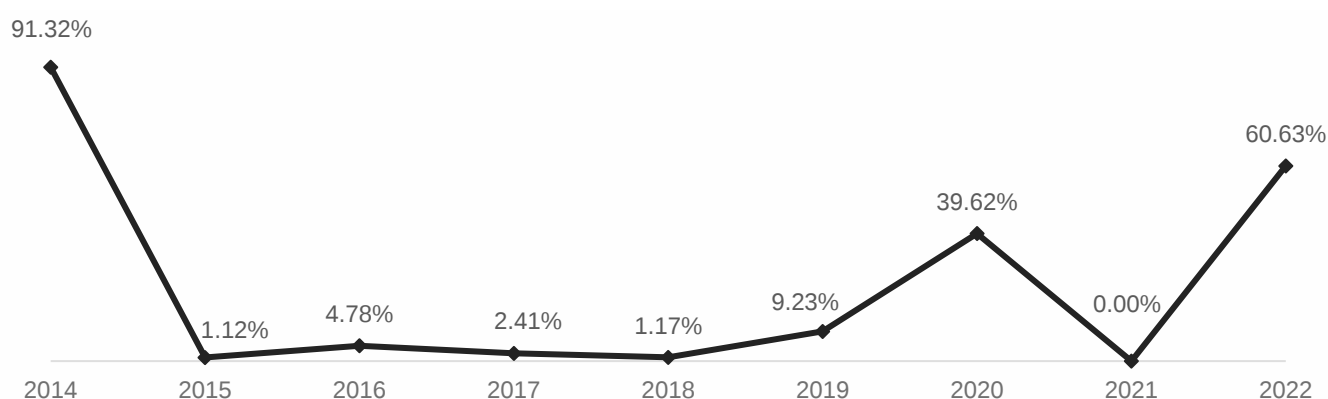
**Calitatea vieții:** scăderea nivelului de poluare fonică generată de traficul rutier și ameliorarea condițiilor de mediu urban prin măsuri care contribuie la un ambient mai sănătos și mai plăcut pentru locuitori.

## 1.2. Anvelopa bugetară

Bugetul destinat investițiilor este constituit atât din fondurile proprii alocate de instituție prin bugetul său, cât și din sursele externe de finanțare atrase pentru susținerea dezvoltării unității administrativ-teritoriale (UAT). În cadrul analizei, valoarea totală a investițiilor include cheltuielile de capital, precum și contribuțiile financiare provenite din fonduri europene sau din partea altor donatori.

Conform datele prezentate în graficul următor, Orașul Mizil nu a beneficiat în mod considerabil de fonduri nerambursabile pentru finanțarea bugetului de investiții în perioada analizată. Între anii 2015 și 2021, se remarcă o capacitate redusă a administrației locale în atragerea finanțărilor externe nerambursabile. Totuși, spre finalul anului 2022 se evidențiază o schimbare pozitivă, moment în care fondurile nerambursabile au ajuns să reprezinte 60,63% din totalul bugetului de investiții. Această evoluție reflectă o creștere semnificativă a eficienței instituției în accesarea fondurilor externe în cadrul perioadei de programare 2014–2021, comparativ cu intervalul 2007–2013.

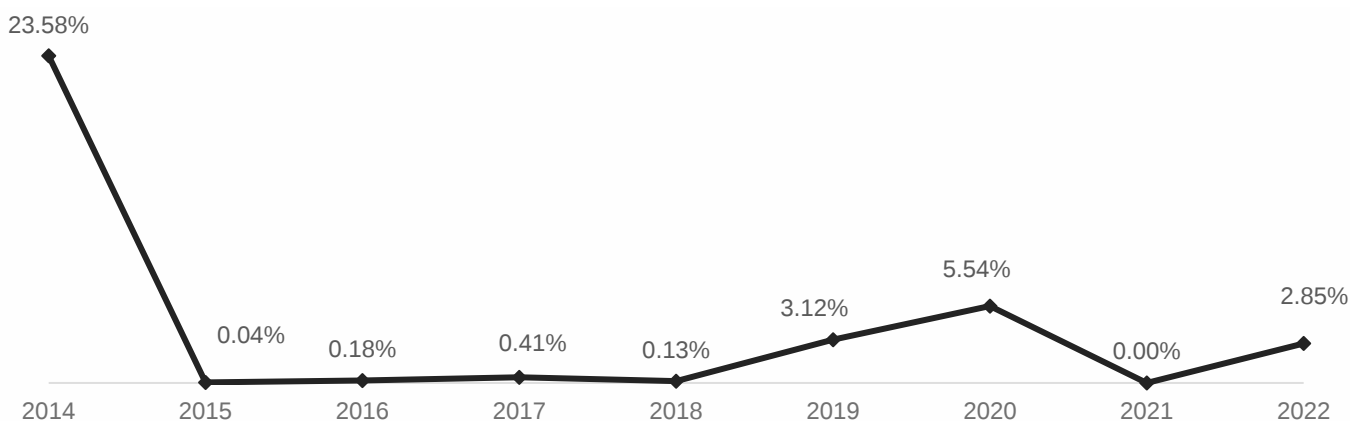
Figura 110. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile în bugetul de investiții al Orașului Mizil, (%)



Sursa: MDLPA

În ceea ce privește capacitatea de atragere a fondurilor nerambursabile la nivelul județului Prahova, Primăria Orașului Mizil s-a evidențiat pozitiv în perioada de programare 2019–2020. Potrivit datelor prezentate în figura următoare, în anul 2020 instituția a reușit să atragă 5,54% din totalul fondurilor nerambursabile accesate de Unitățile Administrativ-Teritoriale din întreg județul.

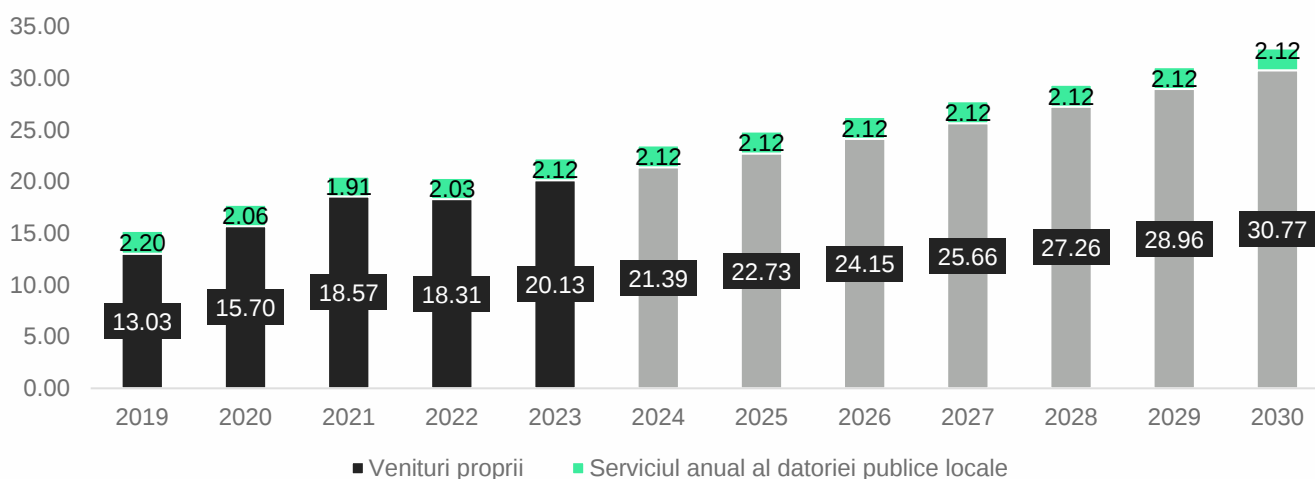
Figura 111. Evoluția ponderii fondurilor nerambursabile atrase la nivelul Orașului Mizil, (%)



Sursa: MDLPA

În figura de mai jos sunt prezentate valorile aferente serviciului datoriei publice pentru fiecare an, raportate la veniturile proprii ale Primăriei Orașului Mizil, pentru perioada 2019–2023, precum și previziunile pentru orizontul de timp 2024–2030.

Figura 112. Quantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, mil. Lei



Sursa: Primăria Municipiului Mizil

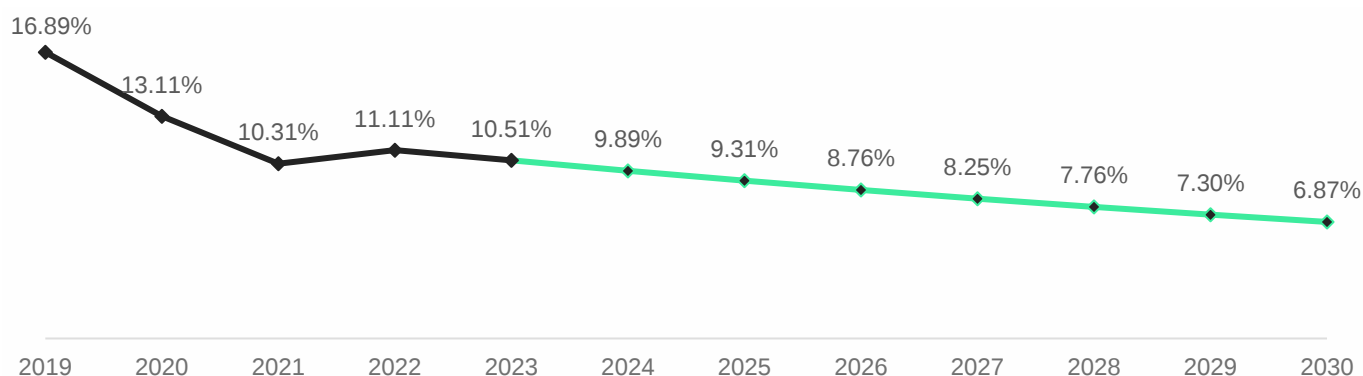
\*Pentru previziunile valorii veniturilor proprii pentru orizontul de timp 2024 – 2030 a fost luată în considerare o rată medie anuală de creștere compusă calculată pe baza datelor istorice, respectiv 6.25%.

\*\*Previziunile pentru orizontul de timp 2024 - 2030 au fost realizate în contextul în care valoarea serviciului datoriei publice locale se menține relativ la nivelul valorii înregistrate la finele anului 2023.

Potrivit prevederilor Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, serviciul datoriei publice locale – care include ratele de capital, dobânzile

și comisioanele aferente împrumuturilor contractate de unitățile administrativ-teritoriale – nu trebuie să depășească 30% din veniturile proprii ale bugetului local, incluzând și sumele defalcate din impozitul pe venit destinate echilibrării bugetare. Această constrângere legală are rolul de a menține echilibrul financiar al administrațiilor locale și de a preveni acumularea unui nivel nesustenabil al datoriei. În situațiile în care acest prag este depășit, contractarea de noi împrumuturi este condiționată de obținerea unei aprobări speciale din partea Ministerului Finanțelor. Conform datelor prezentate în figura următoare, în perioada 2019–2023, cheltuielile aferente serviciului datoriei publice locale s-au menținut sub limita de 30% din veniturile proprii încasate.

Figura 113. Cuantumul împrumuturilor din totalul veniturilor proprii, (%)



Sursa: Primăria Municipiului Mizil

În perioada 2025–2030, Primăria Orașului Mizil dispune de capacitatea necesară pentru a finanța investițiile locale prin contractarea de credite, dacă va fi nevoie. Potrivit datelor tabelul următor, menținerea nivelului actual al serviciului anual al datoriei publice locale permite instituției să își extindă gradual capacitatea de accesare a unor noi linii de finanțare, în măsura în care veniturile proprii vor înregistra o creștere.

Tabel 37. Capacitatea de accesare a liniilor de credit pe orizontul de timp 2025 – 2030, Lei

|                                                      | 2025       | 2026       | 2027       | 2028       | 2029       | 2030       |
|------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Previziuni venituri proprii <sup>1</sup> , din care: |            |            |            |            |            |            |
| 30% din venituri proprii                             | 22,726,829 | 24,147,255 | 25,656,459 | 27,259,988 | 28,963,737 | 30,773,970 |
|                                                      | 6,818,048  | 7,244,176  | 7,696,937  | 8,177,996  | 8,689,121  | 9,232,191  |

|                                                                     | 2025             | 2026             | 2027             | 2028             | 2029             | 2030             |
|---------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Serviciul anual al datoriei publice locale                          | 2,115,701        | 2,115,701        | 2,115,701        | 2,115,701        | 2,115,701        | 2,115,701        |
| <b>Total capacitate obținere credite (30% din venituri proprii)</b> | <b>4,702,347</b> | <b>5,128,475</b> | <b>5,581,236</b> | <b>6,062,295</b> | <b>6,573,420</b> | <b>7,116,490</b> |

<sup>1</sup>Conform situației privind calculul gradului de îndatorare al bugetului local

În vederea implementării PMUD, au fost analizate trei scenarii alternative. Acestea sunt de tip cumulativ, ceea ce înseamnă că scenariul 2 integrează măsurile propuse în scenariul 1, iar scenariul 3 le include pe cele din scenariile 1 și 2. În urma evaluărilor efectuate, scenariul 2 a fost ales drept variantă optimă pentru implementarea planului de mobilitate urbană durabilă. Valoarea totală a investiției aferentă scenariului 2 este aproximativ 339,471,375.00 Lei pe orizontul de timp 2025 – 2030.

Tabel 38. Scenarii aferente realizării investițiilor la nivelul UAT pentru orizontul de timp 2025 - 2035, Lei

| Scenariul                                                               | Valoarea (Lei)     | Orizont de implementare |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|
| Scenariul 1 (minimul necesar investiții)                                | 534,098,125 Lei    | 2025 – 2027             |
| Scenariul 2                                                             | 339,471,375.00 Lei | 2028 – 2030             |
| <b>Scenariul 1 + Scenariul 2 (nivelul optim de investiții)</b>          | <b>873,569,500</b> | <b>2025 – 2030</b>      |
| Scenariul 3                                                             | 525,424,250 lei    | 2031 – 2035             |
| Scenariul 1 + Scenariul 2 + Scenariul 3 (maximul necesar de investiții) | 1,398,993,750      | 2025 – 2035             |

Sursa: Prelucrare proprie

Pentru a asigura finanțarea investițiilor prevăzute în Scenariul 2, se propun următoarele surse de acoperire a cheltuielilor: alocarea a 30% din veniturile proprii anuale ale instituției pentru cheltuieli de capital; menținerea serviciului datoriei publice (rambursarea creditelor) sub plafonul de 20% din veniturile proprii – o măsură care oferă flexibilitate instituției pentru a accesa, la nevoie, noi împrumuturi în situații de dificultate financiară; și utilizarea fondurilor nerambursabile pentru acoperirea diferenței necesare implementării investițiilor incluse în Scenariul 2.

Tabel 39. Surse de finanțare pentru investițiile necesare realizării Scenariului 2, Lei

| Surse finanțare                                  | Scenariul 1 (2025 – 2027) | Scenariul 2 (2028 – 2030) | Total Scenariul 1 + Scenariul 2 (2025 – 2030) |
|--------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|
| Cheltuieli de capital (30% din venituri proprii) | 21,759,163                | 26,099,308                | 47,858,472                                    |
| Credite (maxim 20% din venituri proprii)         | 8,159,005                 | 11,052,436                | 19,211,442                                    |

| Surse finanțare        | Scenariul 1 (2025 – 2027) | Scenariul 2 (2028 – 2030) | Total Scenariul 1 + Scenariul 2 (2025 – 2030) |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|
| Fonduri nerambursabile | 174,500,124               | 403,190,437               | 577,690,561                                   |
| <b>Necesar</b>         | <b>204,418,293</b>        | <b>440,342,182.50</b>     | <b>644,760,470.50</b>                         |

Sursa: Prelucrare proprie

Având în vedere datele istorice, pe parcursul perioadei analizate, Primăria Orașului Mizil a finanțat investiții la nivel local preponderent din surse proprii. Având în vedere faptul că investițiile planificate pentru orizontul de timp 2025 – 2030 necesită o valoare semnificativă a fondurilor publice, se recomandă instituției alocarea unei sume mai mari din veniturile proprii către implementarea acestui program (aproximativ 30%), accesarea unor linii noi de credite în limita a 20% din veniturile proprii și demersuri pentru creșterea capacității de atragere a fondurilor europene pentru investiții în orașul Mizil. Capacitatea de atragere a fondurilor europene este principala componentă a instituției prin care se vor putea asigura resursele financiare necesare implementării programului în orizontul de timp stabilit.

## 2. Planul de acțiune

Acest capitol oferă o analiză detaliată a măsurilor și acțiunilor esențiale pentru implementarea viziunii și obiectivelor de mobilitate urbană durabilă. De asemenea, sunt prezentate modalitățile prin care aceste măsuri se aliniază și se integrează între ele, pentru a asigura un impact optim. Un aspect esențial al acestui capitol este evidențierea interdependențelor dintre diversele inițiative, ceea ce garantează o abordare coerentă și sinergică, menită să susțină un sistem de mobilitate eficient și sustenabil.

### 2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

| COD | PROIECT                                            | VALOARE (€)     | RESPONSA BIL            | ORIZONT | SURSĂ FINANȚARE                                        |
|-----|----------------------------------------------------|-----------------|-------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| R1  | Program multianual de reabilitare străzi - Etapa 1 | 22,556,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2027    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

|    |                                                                                                                                                                                                  |                 |                         |      |                                                        |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------------|
| R2 | Program multianual de reabilitare străzi - Etapa 2                                                                                                                                               | 18,952,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| R3 | Amenajare drum comunal DC 76A pentru asigurarea legăturii dintre autostrada A7 și DN 1B (E577)                                                                                                   | 1,662,300.00 €  | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| R4 | Realizarea de legături rutiere noi (zona Parc Fotovoltaic) - prelungire str. Lunii până la str. Aurel Vlaicu, alea Trandafirilor, prelungire str. Aurel Vlaicu până la DJ 102K                   | 2,000,000.00 €  | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| R5 | Realizare legătură rutieră între DJ 102H și DJ 102D (str. Spicului) pe traseul drumului de exploatare agricolă De 252                                                                            | 6,500,000.00 €  | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| R6 | Program multianual de reabilitare poduri rutiere (cartier Fefeiei)                                                                                                                               | 1,500,000.00 €  | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| R7 | Program multianual de reconfigurare a intersecțiilor dintre drumurile județene (DJ) și calea ferată (CF) - intersecție bld. Gării (DJ 102D) - str. Spicului (DJ 102D) - str. Recoltei (DJ 100C), | 10,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

|    | zona str. Eroilor (DJ 102H)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                 |                                |      |                                                        |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------|------|--------------------------------------------------------|
| R8 | Program multianual de modernizare a intersecțiilor din orașul Mizil în vederea fluidizării traficului și îmbunătățirii siguranței rutiere: intersecția str. Mihail Kogălniceanu - str. Tohani - str. Gh. Doja, str. N. Bălcescu - str. 24 Ianuarie, str. G. Ranetti - str. 24 Ianuarie - str. Tudor Vladimirescu, str. Spicului - str. Abatorului | 5,000,000.00 €  | Primăria Orașului Mizil        | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| R9 | Program pentru îmbunătățirea conexiunilor pentru deplasări nemotorizate peste barierele antropice: pasaj subteran/suprateran la intersecția str. M. Bravu (DN1B) cu Bd. Unirii                                                                                                                                                                    | 10,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil, CNAIR | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

Figura 114. Etapizarea lucrărilor de întreținere și de reparații a infrastructurii rutiere



Sursa: Prelucrarea consultantului

În contextul transformărilor la nivel regional și urban în curs, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) urmărește implementarea unui set coerent de măsuri care să răspundă atât nevoilor imediate de modernizare a infrastructurii, cât și exigențelor de conectivitate și sustenabilitate pe termen mediu și lung.

Intervențiile propuse sunt etapizate și integrate într-o viziune strategică a mobilității urbane, având ca scop optimizarea rețelei rutiere, îmbunătățirea siguranței circulației și facilitarea accesului către infrastructura majoră de transport.

Pentru perioada imediat următoare, **cu orizontul de implementare stabilit până în anul 2027**, principalele intervenții în domeniul infrastructurii rutiere sunt orientate spre optimizarea modului de utilizare a rețelei stradale prin intermediul unui **program multianual de reabilitare a străzilor (R1)**. Acest program completează inițiativa aflată în prezent în implementare, detaliată în capitolul 2.2., și vizează cu prioritate reabilitarea străzilor din zona de nord a orașului.

Tot în acest interval, **în vederea îmbunătățirii nivelului de siguranță rutieră în zonele de intersecție cu infrastructura feroviară și a eliminării conflictelor de trafic generate de traversările la nivel**, se propune **reconfigurarea acestor puncte critice prin realizarea de pasaje denivelate (R7)**. Acestea vor fi completate de implementarea unui sistem de semnalizare inteligentă, adaptat conform standardelor de siguranță în vigoare, cu scopul de a gestiona eficient fluxurile de trafic și de a preveni incidentele.

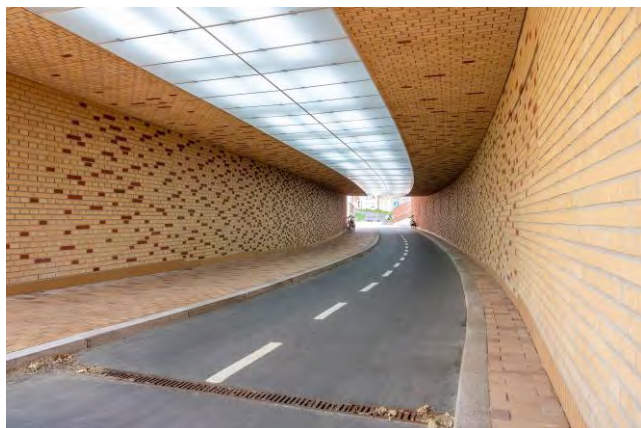
Pentru **orizontul anului 2030** (termen mediu), prioritățile de intervenție se concentrează tot în zona de nord a orașului, în proximitatea Parcului Fotovoltaic, și urmăresc **creșterea conectivității rutiere și îmbunătățirea accesibilității** într-un areal cu infrastructură rutieră subdezvoltată, caracterizată printr-o rețea fragmentată și străzi cu îmbrăcăminte provizorie (pământ). În acest scop, se propune prelungirea străzii Lunii și a aleii Trandafirilor până la strada Aurel Vlaicu, extinderea acesteia până la strada Vadu Săpat (DJ 102K), precum și dezvoltarea unei conexiuni rutiere suplimentare (R4). Complementar, este avută în vedere reconfigurarea intersecțiilor dintre străzile Aurel Vlaicu și Ana Ipătescu cu strada Vadu Săpat, în vederea optimizării fluxurilor de trafic și a îmbunătățirii siguranței rutiere.

Pe **termen lung**, cu un orizont de implementare stabilit pentru anul **2035**, intervențiile majore urmăresc integrarea orașului Mizil într-o rețea regională de transport competitivă. În acest sens, este prevăzută amenajarea **drumului comunal DC 76A, care va asigura o legătură directă și eficientă între autostrada A7 și drumul național DN 1B (E577) – R3**, facilitând astfel fluxurile de mărfuri și persoane. De asemenea, extinderea capacității de circulație periurbană va fi susținută prin **realizarea unei conexiuni rutiere între DJ 102H și DJ 102D (strada Spicului), utilizând traseul actualului drum de exploatare agricolă DE 252 (R5)**.

În paralel cu investițiile în infrastructura rutieră, este propus și un program dedicat îmbunătățirii condițiilor pentru deplasări nemotorizate. Astfel, pentru depășirea barierelor antropice majore, se propune **amenajarea unui pasaj pietonal și pentru deplasări cu bicicleta la intersecția dintre strada Mărășești (DN1B) și Bulevardul Unirii (R9)**. Soluția tehnică propusă constă în amenajarea unui pasaj subteran, care va asigura condiții de deplasare sigure pentru utilizatorii

modurilor active de transport, precum și pentru persoanele cu mobilitate redusă, în special în zonele cu trafic rutier intens.

*Figura 115. Exemplu de pasaj pentru deplasări nemotorizate care subtraversează o infrastructură rutieră majoră – Universitatea Aarhus (Danemarca) proiectat de CF Møller Architects*



Sursa: <https://www.cfmoller.com/p/Northern-underpass-i3786.html>

## 2.2. Transport public

| COD | PROIECT                                                                                     | VALOARE (€)    | RESPONSABIL             | ORIZONT | SURSĂ FINANȚARE                                        |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| TP1 | Înființare serviciu de taxi cu 5 autoturisme                                                | 55,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil | 2027    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TP2 | Înființarea unui operator de transport public local și a liniilor de transport public local | 90,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil | 2027    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TP3 | Achiziționarea a 3 autobuze electrice (2+1) de 6 sau 8 m                                    | 1,250,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2027    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TP4 | Construire autobază pentru transportul public cu stație de încărcare electrică              | 1,200,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2027    | Fonduri europene, buget local,                         |

|     |                                                                                                  |                |                         |      | alte surse de finanțare                                |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------------|
| TP5 | Modernizarea punctelor de staționare a transportului public existente (3 stații)                 | 260,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TP6 | Construirea punctelor noi de staționare ale transportului public pe traseele propuse (17 stații) | 775,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TP7 | Costuri de operare a transportului public local (orizont 2030)                                   | 2,275,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TP8 | Costuri de operare a transportului public local (orizont 2035)                                   | 2,355,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TP9 | Achiziționarea unui sistem de e-ticketing, carduri contactless, automat de bilete                | 700,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

Așa cum a fost evidențiat și în capitolul dedicat analizei situației existente, orașul Mizil nu dispune, în prezent, de un serviciu de transport public local. De aceea, echipa de consultanți alături de autoritatea publică locală consideră oportună implementarea unui astfel de serviciu, cu scopul de a răspunde nevoilor de mobilitate sustenabilă ale populației. Orizontul de implementare propus pentru acest sistem este anul 2027.

Sistemul de transport public este conceput pentru a conecta principalele puncte de interes ale orașului — Primăria, unități de învățământ, magazine, zone comerciale și industriale — cu zonele rezidențiale, oferind o alternativă ecologică, incluzivă și cu costuri reduse pentru utilizatori.

În cadrul modelului de transport elaborat, proiectul a fost modelat prin localizarea în primul rând a unor stații preliminare, situate în proximitatea principalelor puncte de interes din oraș și a zonelor rezidențiale.

Rețeaua de transport public propusă este organizată în jurul a două coridoare principale:

- **Linia 1 - Coridorul Nord-Sud:** traseul pornește din cartierul Fefeiei, parcurge pe strada Tohani și str. Mihai Bravu (DN1B). apoi coboară pe strada Democrației, încheindu-și semicursa la Gara Mizil. Returul se realizează pe strada 24 Ianuarie și Mihail Kogălniceanu, oferind o accesibilitate sporită către instituțiile publice principale (Primăria orașului Mizil) și instituțiile de învățământ din proximitate (Liceul Tehnologic Tase Dumitrescu).
- **Linia 2 - Coridorul Est-Vest:** traseul îl urmează pe cel al străzii Mihai Bravu (DN1B), având drept capăt de linie la vest fabrica de mobilă Relaxa Mizil, și la est, zona Căii Buzăului. Transferul către Linia 1 se realizează în zona centrală a orașului, în zona primăriei.

Testarea acestui proiect în cadrul modelului de transport indică o atractivitate crescută a noii, fiind realizate prognoze privind numărul zilnic de călătorii, raportate la întreg sistemul de transport public. Se preconizează un transfer modal semnificativ de la alte moduri de deplasare, precum autoturismul, ceea ce va contribui la reducerea congestiei și a nivelului de poluare urbană.

*Tabel 40. Prognoza privind numărul zilnic de călători care folosesc transportul public în orașul Mizil*

| An   | Minim | Mediu | Maxim |
|------|-------|-------|-------|
| 2027 | 138   | 134   | 132   |
| 2035 | 143   | 139   | 137   |

*Sursa: Estimările consultantului*

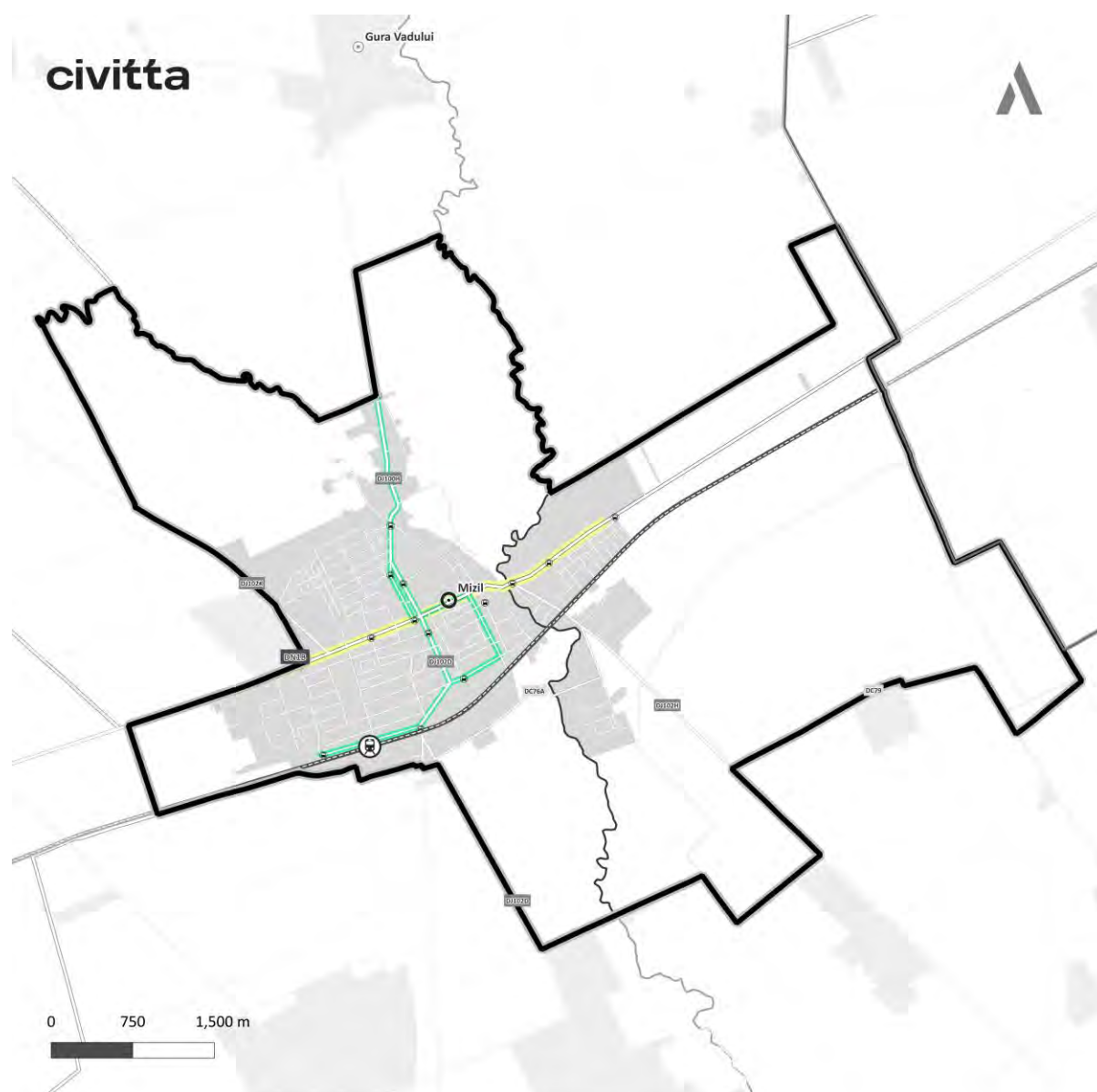
Observația privind scăderea numărului de călătorii în scenariile ulterioare este explicată prin introducerea unor proiecte alternative de mobilitate (mers pe jos, utilizarea bicicletei), care contrabalansează parțial utilizarea transportului public.

În vederea menținerii sau chiar creșterii atractivității și sustenabilității sistemului de transport public, sunt propuse următoarele măsuri complementare, dintre care amintim:

- menținerea unui standard ridicat de curățenie în mijloacele de transport;
- introducerea unui sistem digitalizat de achiziționare a билетelor;
- acordarea de abonamente gratuite sau subvenționate pentru persoane vârstnice și elevi;
- introducerea unui sistem de monitorizare GPS a vehiculelor pentru optimizarea planificării călătoriilor.

Corelarea acestor măsuri cu respectarea riguroasă a programului de circulație și cu adaptarea continuă la nevoile de mobilitate ale cetățenilor orașului Mizil va contribui la creșterea numărului de utilizatori ai sistemului de transport public pe termen lung.

Figura 116. Rețeaua de transport public propusă



#### Rețeaua de transport public propusă

##### Limite

- Limita județului Prahova
- Limită UATB
- Limita orașului Mizil
- Perimetru construit, 2020

##### Reteaua de localități

- Oraș
- Sat reședință de comună

##### Rețeaua hidrografică

- Râuri

##### Infrastructura rutieră

- Drum național
- Drum județean
- Drum comunal
- Străzi locale

##### Infrastructura feroviară

- Linie de cale ferată
- Gară

##### Rețeaua transport public

- Stație
- Linia 1
- Linia 2

Sursa: Prelucrarea consultantului

## 2.3. Transport de marfă

| COD | PROIECT                                                                                                                         | VALOARE (€)     | RESPONSABIL                     | ORIZONT | SURSĂ FINANȚARE                                        |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| TM1 | Extinderea utilizării soluțiilor de livrare prin sisteme de auto-ridicare                                                       | N/A             | Operatori servicii de livrare   | 2027    | -                                                      |
| TM2 | Implementarea unui regulament de logistică locală (după finalizarea variantei ocolitoare)                                       | 40,000.00 €     | Primăria Orașului Mizil         | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TM3 | Crearea centrelor de consolidare al mărfurilor - Etapa 1: în proximitatea variantei ocolitoare                                  | 25,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil         | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TM4 | Crearea centrelor de consolidare al mărfurilor - Etapa 2: în proximitatea DJ 102D                                               | 30,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil         | 2035    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TM5 | Reglementarea programului de livrări în zona centrală                                                                           | 40,000.00 €     | Primăria Orașului Mizil         | 2027    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TM6 | Implementarea restricțiilor de greutate pentru camioanele care traversează orașul inclusiv sistem de control al traficului greu | 500,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil         | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| TM7 | Dezvoltarea unui terminal intermodal Mizil (rutier-feroviar)                                                                    | 50,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil, CFR SA | 2035    | Fonduri europene, buget local,                         |

|  |  |  |  |  |                         |
|--|--|--|--|--|-------------------------|
|  |  |  |  |  | alte surse de finanțare |
|--|--|--|--|--|-------------------------|

În vederea necesității optimizării fluxurilor de transport de marfă și a reducerii impactului traficului greu asupra rețelei stradale și calității vieții urbane, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) propune un set coerent de intervenții etapizate, corelate cu dezvoltarea infrastructurii și cu obiectivele de mobilitate sustenabilă ale orașului Mizil.

În etapa imediat următoare, **până în 2027**, se vor implementa măsuri de reglementare operațională, cu impact imediat asupra traficului de marfă, în special în zona centrală. **Extinderea utilizării soluțiilor de livrare prin sisteme de auto-ridicare (TM1)**, presupune amplasarea sistemelor automate de livrare (lockere) în puncte cheie din oraș, pentru a reduce necesitatea deplasărilor multiple ale autovehiculelor de curierat în interiorul orașului și pentru a încuraja livrările de proximitate cu impact redus. În paralel, **reglementarea programului de livrări în zona centrală (TM5)**, va introduce unui program clar de livrări pentru această zonă, limitând accesul vehiculelor de marfă în intervale orare prestabilite (de exemplu, livrări doar în intervalul 06:00–10:00 și 17:00–20:00). Această măsură are drept scop descongestionarea traficului în orele de vârf și reducea impactului asupra spațiilor pietonale din centrul orașului. Proiectul se corelează direct cu **regulamentul de logistică locală (TM2)**, care va stabili condițiile de acces și operare pentru transportul de marfă urban, detaliat în secțiunea următoare. De asemenea, va fi încurajată treptată acceptare a vehiculelor electrice sau hibride, în concordanță cu inițiativa de implementare a unei **Zone cu Emisii Scăzute (ZNSE) în zona centrală (MNG2)**, contribuind astfel la reducerea poluării și promovarea unui mediu urban mai curat și mai sustenabil.

Pe termen mediu, **orizont 2030**, măsurile vizează reorganizarea fluxurilor logistice la o scară mai amplă, odată cu finalizarea variantei ocolitoare a orașului. Astfel, strategia PMUD pentru optimizarea transportului de marfă urban propune realizarea primului **centru de consolidare a mărfurilor (TM3)** în proximitatea variantei ocolitoare, în funcție de disponibilitatea terenurilor aflate în proprietatea autorității publice locale. Acest centru va avea rolul de a prelua, sorta și redistribui mărfurile către destinațiile finale din oraș, utilizând vehicule de capacitate redusă și cu impact redus asupra mediului, cum ar fi vehicule electrice sau hibride. Scopul principal al acestei măsuri este reducerea volumului de trafic greu în interiorul orașului, protejarea infrastructurii rutiere, scăderea emisiilor poluante și creșterea eficienței operațiunilor de livrare urbană.

Proiectul se corelează direct cu **regulamentul de logistică locală (TM2)**, care va reglementa accesul și condițiile de operare pentru transportul de marfă urban, asigurând un flux logistic eficient și sustenabil. De asemenea, acest proiect este complementar cu **implementarea restricțiilor de greutate și a sistemului de control al traficului greu (TM6)**, măsuri care vor contribui la protejarea infrastructurii urbane și la o gestionare eficientă a traficului greu. Împreună, aceste intervenții vor sprijini o gestionare integrată și optimizată a transportului de marfă, contribuind la o dezvoltare urbană sustenabilă a orașului Mizil.

În paralel, după finalizarea variantei ocolitoare, va fi **elaborat și aplicat un regulament local de logistică locală (TM2)** care va stabili traseele permise pentru transportul de marfă, tipologiile de vehicule autorizate și condițiile specifice de operare (intervalele orare, tonajele maxime admise, regimul de livrări în zonele sensibile urbanistic). Implementarea acestui regulament va contribui

la îmbunătățirea siguranței rutiere, protejarea infrastructurii și reducerea poluării, având un impact pozitiv asupra calității vieții în zonele rezidențiale și centrale.

În vederea protejării infrastructurii rutiere urbane și reducerii emisiilor poluante generate de traficul greu, se propune **aplicarea unor restricții de tonaj pentru vehiculele de mare tonaj (TM6)** care tranzitează orașul Mizil. Măsurile vor fi susținute prin implementarea unor soluții tehnologice de control automatizat, incluzând sisteme de cântărire dinamică în mers, monitorizare video și recunoaștere automată a numerelor de înmatriculare. Componenta dedicată managementului traficului greu va fi integrată în cadrul proiectului **Implementarea unui sistem integrat de management al traficului (MNG1)**, ca parte a unei abordări coerente de smart mobility la nivel urban. Această integrare va permite o operare unitară a tuturor subsistemelor de monitorizare și control al traficului, asigurând eficiență operațională, optimizarea investițiilor și îmbunătățirea serviciilor publice de mobilitate.

Pentru anul 2035, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) propune consolidarea integrării orașului Mizil în rețelele regionale de transport multimodal. În acest context, se preconizează realizarea centrelor de consolidare a mărfurilor în cadrul Etapei a II-a (**TM4**), în proximitatea DJ 100C în funcție de disponibilitatea terenurilor deținute de autoritatea publică locală. Această dezvoltare a infrastructurii logistice existente va permite acomodarea unor volume mai mari de marfă și va sprijini o distribuție urbană sustenabilă, contribuind astfel la eficientizarea operațiunilor de livrare și la reducerea impactului asupra traficului urban.

Totodată, se propune realizarea unui **terminal intermodal rutier-feroviar (TM7)**, amplasat în apropierea infrastructurii feroviare existente. Această investiție este deosebit de importantă în contextul în care orașul Mizil face parte din rețeaua TEN-T (Rețeaua de Transport Trans-Europeană), iar terminalul va sprijini conectivitatea cu rețelele de transport regionale și europene, oferind o soluție integrată și eficientă pentru fluxurile de marfă. Acesta va facilita transferul de mărfuri între transportul feroviar și cel rutier, având ca scop reducerea semnificativă a transportului greu pe drumurile urbane. Terminalul va permite transferul mărfurilor care vin pe șoseaua de centură a orașului, respectiv de pe autostrada A7 (tronsonul Ploiești-Buzău), către transportul feroviar. Prin această măsură, se va contribui la desconggestionarea traficului și la reducerea emisiilor poluante, sprijinind astfel dezvoltarea unei rețele de transport intermodal eficientă și sustenabilă pentru orașul Mizil.

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

### 2.4.1. Deplasări cu bicicleta

| COD     | PROIECT                                                   | VALOARE (€)    | RESPONSABIL             | ORIZONT | SURSA FINANȚARE                |
|---------|-----------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|---------|--------------------------------|
| NMT_V_1 | Coridor de mobilitate urbană durabilă<br>- Etapa 1, 5 km: | 1,130,850.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2027    | Fonduri europene, buget local, |

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                |                         |      |                                                        |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------------|
|         | bld. Unirii - str. N. Bălcescu (tronson cuprins între str. Erou Iancu Nicolae - bld. Unirii) - str. Erou Radu Nicolae - bld. Gării - str. Ștefan cel Mare (până la intersecția cu str. Blajului) - str. Spicului (DJ 100C) - conexiune cu pista realizată de CJ, str. Vadu Săpat (DJ 102 k) - conexiune cu pista realizată de CJ |                |                         |      | alte surse de finanțare                                |
| NMT_V_2 | Coridor de mobilitate urbană durabilă - Etapa 2, 3.70 km: str. Alba Iulia -str. Victoriei - str. Ștefan cel Mare (până la intersecția cu str. Blajului), str. N. Bălcescu - str. Stadionului - str. 1 Mai - str. Spitalului - str. M. Basarab - str. Maior Ivanovici                                                             | 865,125.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_V_3 | Coridor de mobilitate                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1,608,750.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene,                                      |

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |            |                            |      |                                                                    |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------|------|--------------------------------------------------------------------|
|         | urbană durabilă<br>- Etapa 3, 7.20<br>km: str. N.<br>Bălcescu<br>(conexiune cu<br>str. Mihai<br>Bravu) - str.<br>Blajului - str. M.<br>Kogălniceanu -<br>str. 24 Ianuarie<br>- str. Teilor - str.<br>Țepeș Vodă -<br>str. Zorile - str.<br>Bradului - str.<br>Ana Ipătescu -<br>str. M. Bravu -<br>str. N. Bălcescu<br>(tronsonul<br>cuprins între str.<br>Victoriei - str. M.<br>Bravu) |            |                            |      | buget local,<br>alte surse de<br>finanțare                         |
| NMT_V_4 | Program<br>multianual de<br>amenajare<br>rastele pentru<br>biciclete în<br>vecinătatea<br>unităților de<br>învățământ<br>(liceu), 25 de<br>locuri (Etapa 1)                                                                                                                                                                                                                              | 5,000.00 € | Primăria<br>Oraşului Mizil | 2027 | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare |
| NMT_V_5 | Program<br>multianual de<br>amenajare<br>rastele pentru<br>biciclete în<br>vecinătatea<br>instituțiilor<br>publice, a<br>centrelor<br>comerciale și în<br>punctele de                                                                                                                                                                                                                    | 5,000.00 € | Primăria<br>Oraşului Mizil | 2030 | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare |

|          |                                                                                                                   |                |                         |      |                                                        |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------------|
|          | interes, 25 de locuri (Etapa 2)                                                                                   |                |                         |      |                                                        |
| NMT_V_6  | Program de amenajare parări securizate pentru biciclete în zonele de locuințe colective: zona centrală (Etapa 1)  | 200,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_V_7  | Program de amenajare parări securizate pentru biciclete în zonele de locuințe colective: cartier Teilor (Etapa 2) | 235,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_V_8  | Program "Biciclete pentru elevi"                                                                                  | 10,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_V_9  | Campanii de promovare a mersului pe bicicletă în rândul populației                                                | 100,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_V_10 | Școala velo - cursuri de mers pe bicicletă și educație rutieră                                                    | 62,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_V_11 | Înființare sistem de bike-sharing                                                                                 | 1,100,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local,                         |

|          |                                   |                |                         |      | alte surse de finanțare                                |
|----------|-----------------------------------|----------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------------|
| NMT_V_12 | Dezvoltare sistem de bike-sharing | 1,100,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

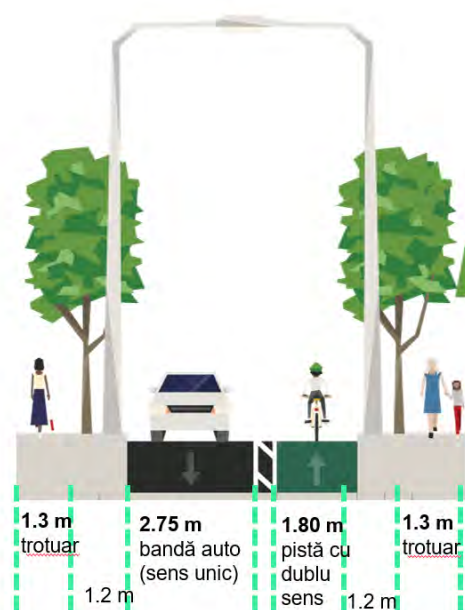
În contextul dezvoltării infrastructurii și serviciilor dedicate pentru deplasările cu bicicleta, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) preconizează implementarea unor măsuri esențiale pe termen scurt și mediu, cu scopul de a crea un sistem coerent și eficient de transport pentru bicicliști.

Pe termen scurt (**până în 2027**) se vor implementa măsuri cheie pentru încurajarea și promovarea deplasărilor cu bicicleta în orașul Mizil. Rețeaua principală de piste de biciclete va fi configurată ca parte a coridoarelor de mobilitate urbană durabilă, realizate în trei etape aferente orizonturilor de timp menționate.

**Coridorul de mobilitate urbană durabilă (NMT\_V\_1)** aferent primei etape va fi realizat predominant pe direcția nord-sud și va include amenajarea unei infrastructuri dedicate pe un tronson de 5 km. Acesta va conecta zone cheie ale orașului, inclusiv zona centrală cu gara Mizil și cu cartierul Fefeiei, precum str. Vadu Săpat, și str. Recoltei cu cu piste de biciclete existente în afara orașului pe DJ 100C și DJ 102K), facilitând astfel circulația în siguranță a utilizatorilor de biciclete.

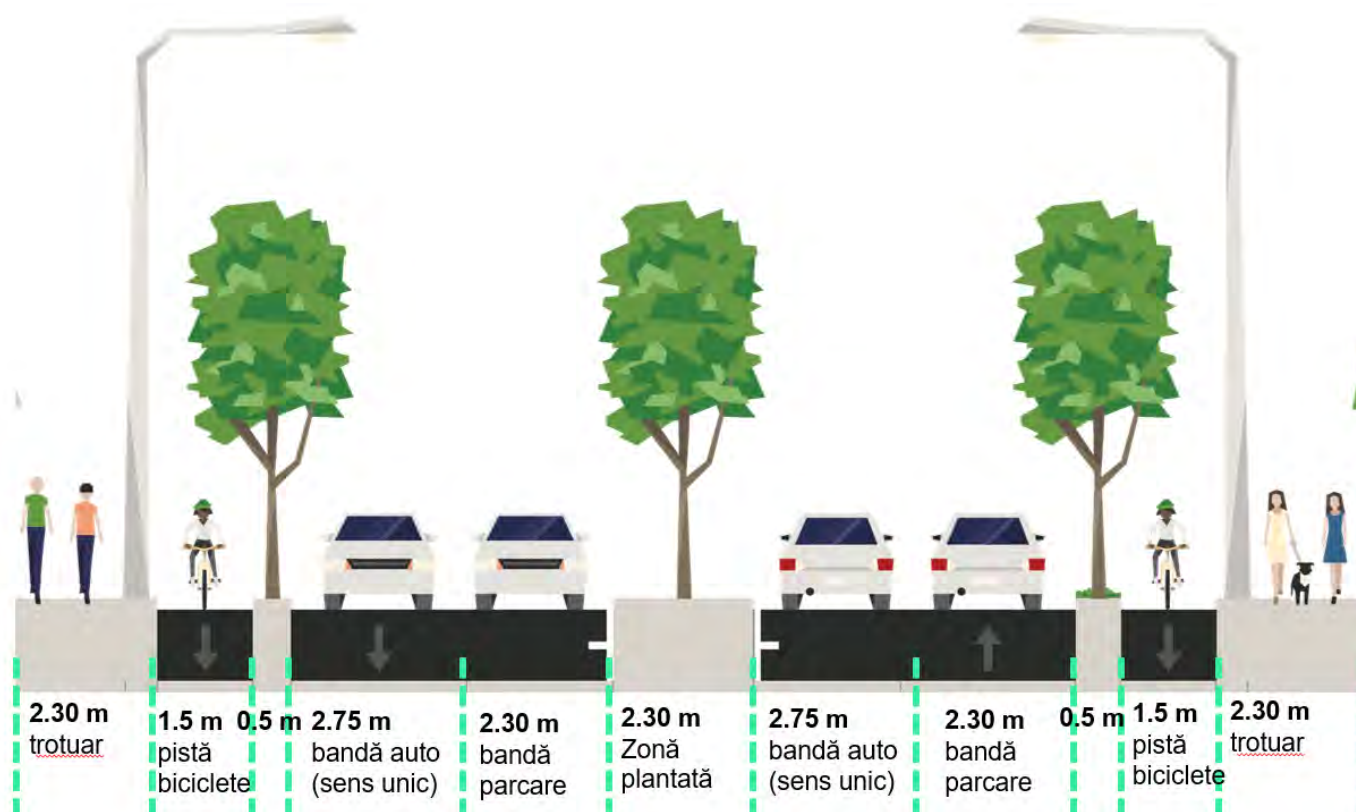
Termenul de coridor de mobilitate desemnează o infrastructură dedicată, care integrează mai multe moduri de transport sustenabile, cum ar fi mersul pe jos, utilizarea bicicletelor și transportul public. Scopul principal al acestui coridor este de a promova mobilitatea activă în mediul urban, și de a contribui la diminuarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și, totodată, la crearea unor orașe mai verzi și mai sustenabile.

Figura 117. Propunere reconfigurare profil str. Nicolae Bălcescu (orizont 2027)



Sursa: Prelucrarea consultantului folosind StreetMix

Figura 118. Propunere reconfigurare profil str. Blajului (orizont 2035)

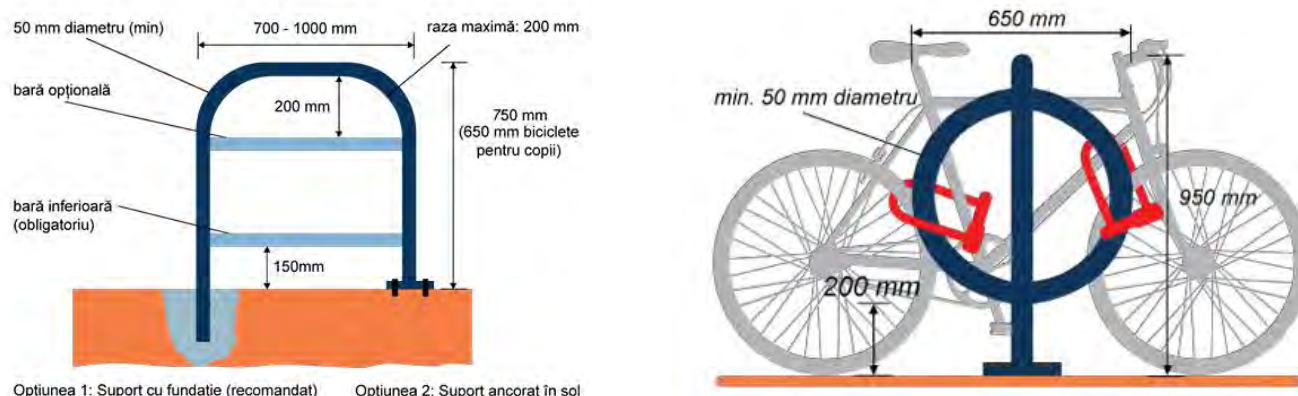


Sursa: Prelucrarea consultantului folosind StreetMix

Pentru realizarea acestor coridoare este necesară reconfigurarea unor străzi cu sens unic pentru autoturisme, asigurându-se astfel piste de biciclete într-un singur sens și infrastructură pietonală adecvată. Viteza vehiculelor în aceste zone va fi limitată la 30 km/h pentru a garanta deplasarea în condiții de siguranță și confort a utilizatorilor vulnerabili. De asemenea, proiectul va fi integrat cu programul multianual de reabilitare a infrastructurii rutiere, măsurile de siguranță rutieră și reorganizarea parcării, detaliate în capitolul 2.5.

Un program de educație rutieră **Școala Velo (NMT\_V\_10)** va fi implementat pentru elevi, cu scopul de a le oferi instruire privind siguranța în trafic și utilizarea corectă a bicicletelor. Totodată, va fi lansat un program multianual pentru **amplasarea de rastele pentru biciclete (NMT\_V\_4)**, cu 25 de locuri amenajate în apropierea liceelor din oraș. În paralel, se va derula un **program de subvenționare a bicicletelor pentru elevi (NMT\_V\_8)**, contribuind astfel la creșterea accesibilității pentru tineret și la susținerea mobilității ecologice. Aceste măsuri vor contribui semnificativ la încurajarea utilizării bicicletelor și la crearea unui mediu urban mai prietenos și accesibil pentru toți cetățenii. Se recomandă utilizarea rastelelor pentru biciclete în formă de "O" sau "U", datorită designului acestora care permite securizarea atât a cadrului, cât și a roții bicicletei. Aceste tipuri de rastele oferă un nivel superior de protecție împotriva furturilor, reducând semnificativ riscul de a deveni victima unui astfel de incident.

Figura 119. Modele de rastele recomandate – tip "U" (stânga) și tip "O" (dreapta)



Sursa: Ghid de proiectare a infrastructurii pentru biciclete<sup>60</sup>

Pe termen mediu (**până în 2030**), continuarea dezvoltării infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta va pune un accent deosebit nu doar pe extinderea și îmbunătățirea rețelelor existente, dar și pe dezvoltarea dotărilor complementare esențiale pentru susținerea mobilității active. În acest context va continua realizarea **coridoarelor de mobilitate urbană durabilă (NMT\_V\_2)**, pe direcția **est-vest** care vor îmbunătăți conectivitatea velo în zona de sud a orașului. În paralel, vor fi implementate **parcări securizate pentru biciclete în zonele de locuințe colective din centru (NMT\_V\_6)**, precum și **rastele pentru biciclete în proximitatea instituțiilor publice, a centrelor comerciale și altor puncte de interes (NMT\_V\_5)**. În plus, va fi implementat un

<sup>60</sup> Documentul este disponibil online pe site-ul oficial al Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) [www.mdlpa.ro/uploads/articole/attachments/642fe22085d91361687322.pdf](http://www.mdlpa.ro/uploads/articole/attachments/642fe22085d91361687322.pdf)

**sistem de bike-sharing (NMT\_V\_11)**, care va sprijini mobilitatea sustenabilă și va încuraja utilizarea bicicletelor de către un număr cât mai mare de cetățeni.

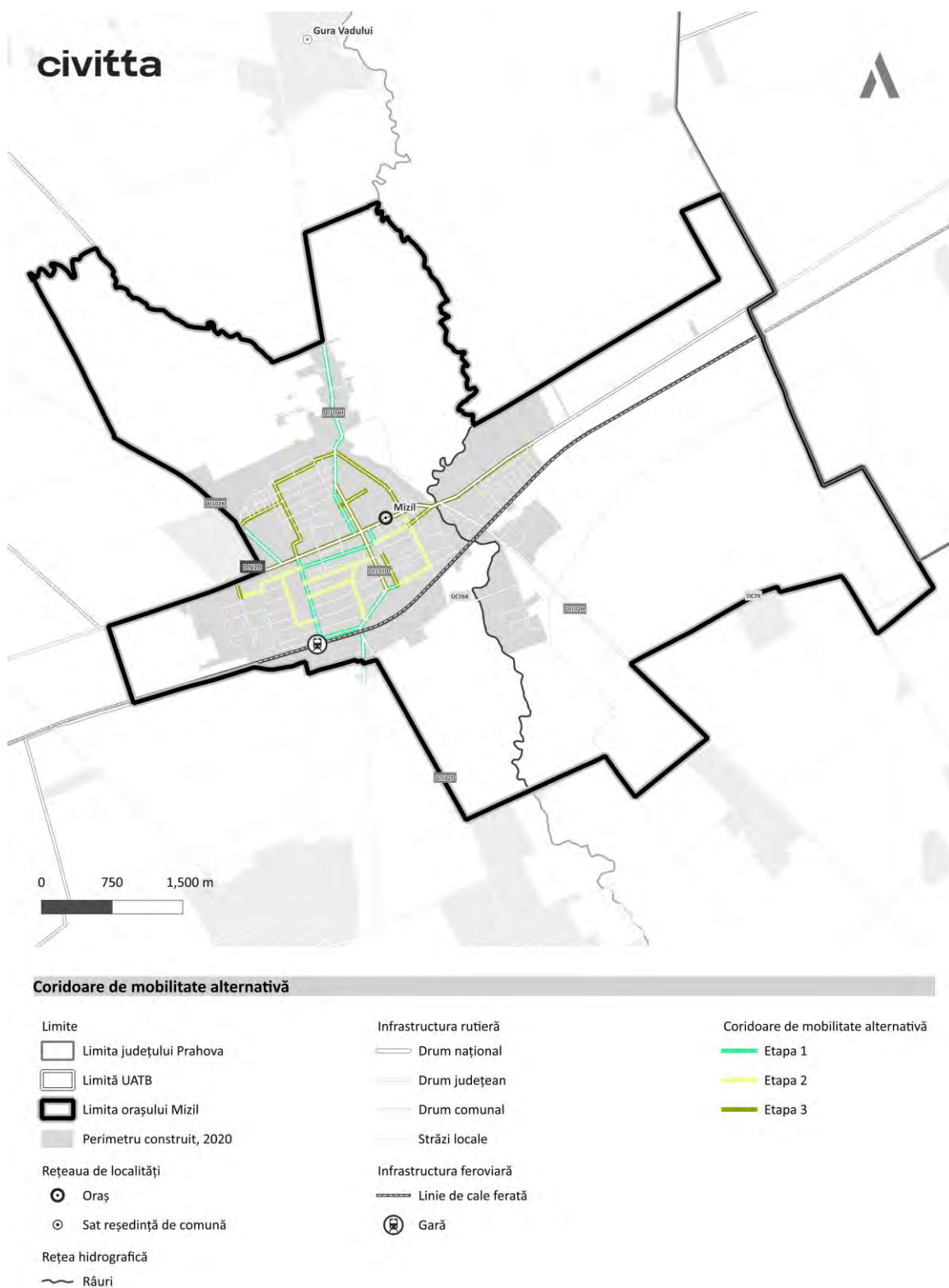
*Figura 120. Exemplu de parcare securizată pentru biciclete, care va fi amplasată în zonele de locuințe colective*



Sursa: <https://thebikestoragecompany.co.uk/>

**Până în 2035**, vor fi finalizate toate coridoarele de mobilitate urbană durabilă (**NMT\_V\_3**), iar ultima etapă va viza zona de nord a orașului și strada Mihai Bravu. De asemenea, vor fi amenajate **parcări securizate pentru biciclete în cartierele rezidențiale din afara zonei centrale (NMT\_V\_7)**, iar **sistemul de bike-sharing va fi extins (NMT\_V\_12)**, pentru a răspunde cerințelor unei populații urbane și interesului tot mai mare pentru deplasările ecologice și sustenabile.

Figura 121. Etape de realizare a coridoarelor de mobilitate urbană durabilă



Sursa: Prelucrarea consultantului

### 2.4.2. Deplasări pietonale

| COD     | PROIECT                                                                                                                                         | VALOARE (€)  | RESPONSABIL             | ORIZONT | SURSĂ FINANȚARE                                        |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| NMT_P_1 | Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale, accesibilizată pentru utilizatorii cu mobilitate limitată - Etapa 1 | 300,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2027    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_P_2 | Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii pietonale, accesibilizată pentru utilizatorii cu mobilitate limitată - Etapa 2 | 300,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_P_3 | Reconfigurarea bulevardului Unirii cu prioritate pentru deplasările nemotorizate (pietonale și cu bicicleta)                                    | 500,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| NMT_P_4 | Organizarea de evenimente în vederea promovării transportului nemotorizat (ex: "Părinți pe jos", "Orașul pe jos", etc.)                         | 150,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

|      |                                                                                                                                         |                |                         |      |                                                        |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------------|
| REG1 | Reconfigurare a spațiului public din zona locuințelor colective cu prioritate pentru deplasările nemotorizate - Etapa 1: centru         | 5,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| REG2 | Reconfigurare a spațiului public din zona locuințelor colective cu prioritate pentru deplasările nemotorizate - Etapa 2: cartier Teilor | 5,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| REG3 | Modernizarea / remodelarea pietonalului din zona centrală                                                                               | 6,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

În contextul dezvoltării și îmbunătățirii infrastructurii urbane, mobilitatea pietonală joacă un rol esențial în crearea unui mediu urban mai sustenabil și mai accesibil. Îmbunătățirea condițiilor de deplasare pentru pietoni contribuie nu doar la creșterea confortului și siguranței, dar și la reducerea emisiilor de dioxid carbon și la promovarea unui stil de viață activ. Astfel, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) include o serie de măsuri și intervenții structurale pentru modernizarea și regenerarea infrastructurii pietonale, cu scopul de a sprijini dezvoltarea unui oraș mai prietenos cu locuitorii săi.

**În perioada imediat următoare (până în 2027), intervențiile propuse se vor concentra pe îmbunătățirea infrastructurii pietonale (NMT\_P\_1), cu un accent special pe accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă.** Aceste măsuri vor viza refacerea și lărgirea trotuarelor unde sunt subdimensionate, oferind condiții de deplasare mai sigure și mai confortabile. Vor fi implementate soluții de accesibilitate, precum borduri joase, rampe de acces și semnalizări corespunzătoare. De asemenea, se vor adăuga elemente de mobilier urban, cum ar fi bănci, coșuri de gunoi și iluminat public, pentru a crea un mediu urban mai prietenos.

**Pe termen mediu (până în 2030), se va continua dezvoltarea infrastructurii pietonale (NMT\_P\_2), cu un proiect major: remodelarea Bulevardului Unirii (NMT\_P\_3), care va prioritiza utilizarea spațiului public de către pietoni și bicicliști.** Acesta va include reglementarea și optimizarea parcărilor din zona centrală (P1) și utilizarea mai eficientă a spațiilor publice, rededicându-le pentru mobilitatea activă. Proiectul va completa modernizarea actualei zone pietonale din centrul orașului (REG3), creând o zonă pietonală extinsă, sigură și atractivă.

**Simultan, vor avea loc intervenții de regenerare urbană în zonele rezidențiale colective din centrul orașului (REG1), care vizează problema utilizării ineficiente a spațiilor publice.** În prezent, parcurile și garajele ocupă o mare parte din aceste suprafețe. Prin eliminarea garajelor și reorganizarea parcărilor de reședință, aceste spații vor fi restituite locuitorilor și dedicate deplasărilor nemotorizate. Astfel, se va crea un spațiu public mai accesibil, prietenos cu pietonii și bicicliștii, contribuind la revitalizarea comunității. Regenerarea va include, pe lângă zone pietonale și piste de biciclete, și crearea de spații verzi și locuri de socializare, promovând mobilitatea activă. Succesul acestora depinde de implementarea unor proiecte complementare, precum amenajarea parcărilor (P3) și adoptarea unei politici integrate de parcare (P2), pentru fluidizarea circulației și crearea unui mediu urban sustenabil.

**Pe termen lung, intervențiile se vor concentra pe finalizarea regenerării spațiilor publice din zonele de locuințe colective din cartierul Teilor (REG2), transformând zonele existente în spații prietenoase cu pietonii.** Acestea vor include trotuare lărgite, zone verzi, locuri de odihnă și facilități de socializare, sprijinind un stil de viață activ și un mediu urban mai sustenabil. Succesul acestui proiect depinde de realizarea unui alt proiect complementare, respectiv amenajarea parcărilor de reședință în cartierul Teilor (P4), care va eficientiza utilizarea spațiilor publice.

## **2.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului / sonoră, electromobilitate)**

| COD  | PROIECT                                                                                                      | VALOARE (€)    | RESPONSABIL             | ORIZONT | SURSĂ FINANȚARE                                        |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| MNG1 | Implementarea unui sistem integrat de management al traficului (include componenta dedicată traficului greu) | 200,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| MNG2 | Implementarea unei Zone cu Emisii Scăzute (ZNSE) în zona centrală                                            | 2,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2035    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

|     |                                                                                                                                                                                   |                |                         |      |                                                        |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|------|--------------------------------------------------------|
| P1  | Reglementarea și optimizarea parcarii în zona centrală                                                                                                                            | 350,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| P2  | Politică de parcare la nivelul orașului                                                                                                                                           | 35,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil | 2027 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| P3  | Amenajare parcări rezidențiale în zona de locuințe colective din zona centrală (etapa 1)                                                                                          | 3,780,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| P4  | Amenajare parcări rezidențiale în cartier Teilor (etapa 2)                                                                                                                        | 3,780,000.00 € | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| SR1 | Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - etapa 1, în vecinătatea unităților de învățământ | 300,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2030 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| SR2 | Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - etapa 2,                                         | 300,000.00 €   | Primăria Orașului Mizil | 2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

|  |                                      |  |  |  |  |
|--|--------------------------------------|--|--|--|--|
|  | în vecinătatea instituțiilor publice |  |  |  |  |
|--|--------------------------------------|--|--|--|--|

Siguranța rutieră, optimizarea circulației și utilizarea inteligentă a spațiului public sunt componente esențiale pentru un oraș sustenabil și bine conectat. În acest sens, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune o serie de măsuri graduale pentru îmbunătățirea managementului traficului, concentrându-se pe optimizarea parcarilor, introducerea tehnologiilor inteligente și crearea de condiții mai bune pentru mobilitatea activă. Prin implementarea acestor intervenții etapizate, se urmărește fluidizarea circulației, reducerea poluării, creșterea siguranței rutiere și îmbunătățirea calității vieții urbane.

Începând cu 2027, **reglementarea și optimizarea parcarilor din zona centrală (P1)** va deveni esențială pentru fluidizarea circulației și reducerea presiunii asupra spațiului public. Intervențiile vor include revizuirea amplasamentelor existente, eliminarea parcarilor ilegale și reorganizarea eficientă a spațiilor disponibile. Se va introduce o politică integrată de parcare, bazată pe crearea de zone cu parcare tarifată, utilizarea de sisteme inteligente pentru monitorizarea disponibilității locurilor și amenajarea unor facilități de tip park-and-ride în zona Gării Mizil (ZC2). În prezent, orașul nu dispune de un sistem de tarifyare a parcarii, ceea ce duce la o utilizare ineficientă a spațiului public. În acest sens, se propune implementarea unui sistem de taxare digitală în zona centrală delimitată de străzile Mihai Bravu, Alba Iulia, Nicolae Bălcescu, Cuza Vodă, 13 Decembrie, Locotenent Gheorghe Vasile și 24 Ianuarie. Acest sistem va permite plata prin aplicații mobile și automate stradale, va impune un timp maxim de staționare în zonele cu flux intens și va include semnalizare clară și standardizată, încurajând rotația vehiculelor și utilizarea eficientă a spațiilor disponibile.

În același interval, va fi **elaborată și implementată o politică unitară de parcare la nivelul întregului oraș (P2)**, cu reguli clare privind metodele de parcare, prioritizarea parcarii pentru rezidenți în zonele aglomerate și interzicerea parcarii pe trotuare. Această politică va facilita implementarea proiectelor de regenerare urbană, contribuind la un oraș mai sigur și mai bine organizat. Străzi intens afectate de parcare neregulată, precum Blajului, Nicolae Bălcescu și Bulevardul Unirii, vor beneficia de măsuri specifice de reglementare și reamenajare.

**Până în 2030, va fi dezvoltat și implementat un sistem modern de management al traficului, adaptat caracteristicilor orașului Mizil (MNG1).** Acesta va integra tehnologii inteligente pentru monitorizarea în timp real a fluxurilor de circulație, optimizarea timpilor de semaforizare, furnizarea de informații actualizate către utilizatori și sprijinirea intervențiilor rapide în caz de incidente. Sistemul va include camere de supraveghere, senzori de trafic, semaforizare inteligentă și un centru de comandă local, permițând o gestionare proactivă și flexibilă a traficului urban, reducând timpii de deplasare și creând condiții mai sigure pentru toți participanții la trafic.

Tot până în 2030, în zonele de locuințe colective din centrul orașului va fi demarat **procesul de amenajare a parcarilor de reședință în zonele de locuințe colective din centru (P3)** și de reorganizare a spațiilor ocupate ineficient de garaje individuale, urmând ca acestea să fie demolate pentru a restitui terenul comunității și a permite extinderea infrastructurii pietonale și

velo. În paralel, va fi demarat un program de **îmbunătățire a siguranței rutiere în proximitatea unităților de învățământ (SR1)**, prin implementarea unor soluții locale cum ar fi supraînălțarea acestora, introducerea de semafoare inteligente, etc., pentru a proteja participanții vulnerabili la trafic.

Figura 122. Reglementarea și optimizarea parcurii în zona centrală



#### Reglementarea parcurii în zona centrală

##### Limite

- Limită UATB
- Limita orașului Mizil

##### Rețeaua de localități

- Oraș

##### Rețea hidrografică

- Râuri

##### Infrastructura rutieră

- Drum național
- Drum județean
- Drum comunal
- Străzi locale

##### Infrastructura feroviară

- Linie de cale ferată
- Gară

##### Zonă supusă reglementării parcurii

- Perimetrul zonei reglementate

Sursa: Prelucrarea autorilor

Până în 2035, presiunea asupra spațiului public și nevoia de locuri de parcare suplimentare vor fi abordate prin dezvoltarea de noi parări rezidențiale în zona centrală, urmată de extinderea în cartierul Teilor. Această etapă va implica desființarea garajelor existente, care ocupă ineficient terenurile urbane, și construirea de parări etajate, semi-îngropate sau subterane, adaptate specificului urban și topografiei locale. Noile structuri de parcare vor fi integrate armonios în peisajul urban, prin acoperirea cu spații verzi sau amenajări de recreere, și vor include infrastructuri moderne precum sisteme de supraveghere și control al accesului, infrastructură pentru biciclete și, acolo unde este posibil, stații de încărcare pentru vehicule electrice.

În același interval, **programul de modernizare a trecerilor de pietoni va fi extins gradual către instituțiile publice majore, precum primăria sau centrele de servicii (SR2)**. Modernizarea va include supraînălțarea trecerilor, semaforizarea inteligentă și adaptarea pentru accesibilitatea persoanelor cu mobilitate redusă, creând astfel un cadru urban mai sigur, mai accesibil și mai prietenos pentru toate categoriile de utilizatori.

Concomitent, **se va contura și implementa o zonă cu emisii scăzute (ZNSE)**, care va contribui la îmbunătățirea calității aerului și la încurajarea utilizării mijloacelor de transport nepoluante. Această zonă va fi delimitată strategic pentru a proteja nucleul urban cel mai expus poluării și va fi însoțită de măsuri de restricționare a accesului vehiculelor poluante, stimulând tranziția către forme de mobilitate durabilă. Respectarea regulilor este susținută prin tehnologii moderne de control, care pot include sisteme automate de verificare a plăcuțelor de înmatriculare, baze de date cu clasificarea ecologică a vehiculelor, soluții digitale pentru emiterea de permise sau abonamente speciale, precum și platforme online pentru informarea și înregistrarea utilizatorilor. Astfel, gestionarea traficului se realizează eficient și predictibil, fără a crea bariere fizice, dar stimulând în mod activ migrarea către un transport mai curat și durabil.

Figura 123. Propunere de delimitare a Zonei cu Emisii Scăzute (ZNSE)



#### Conturarea unei Zone cu Emisii Scăzute (ZNSE) în zona centrală

|                                                       |                                                                                                  |                                                 |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <b>Limite</b><br>Limită UATB<br>Limita orașului Mizil | <b>Infrastructura rutieră</b><br>Drum național<br>Drum județean<br>Drum comunal<br>Străzi locale | <b>Zonă cu Emisii Scăzute</b><br>Perimetru ZNSE |
| <b>Rețeaua de localități</b><br>Oraș                  | <b>Infrastructura feroviară</b><br>Linie de cale ferată<br>Gară                                  |                                                 |
| <b>Rețea hidrografică</b><br>Râuri                    |                                                                                                  |                                                 |

Sursa: Prelucrarea autorilor

## 2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

| COD | PROIECT                                                                                                                                        | VALOARE (€)     | RESPONSABIL                          | ORIZONT | SURSĂ FINANȚARE                                        |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| ZC1 | Amenajare autogară în zona Detașamentului de Pompieri (str. Ștefan cel Mare) și amenajare ca nod intermodal                                    | 20,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil              | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| ZC2 | Amenajarea Gării Mizil ca nod intermodal dotat cu parcare de transfer pentru mașini și biciclete (20-50 locuri) și a spațiului public adiacent | 37,000,000.00 € | Primăria Orașului Mizil, CNCF CFR SA | 2035    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| EL1 | Program de amenajare a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice - Etapa 1: 5 stații în zona centrală și în punctele de interes     | 305,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil              | 2027    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| EL2 | Program de amenajare a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice - Etapa 2: 7 stații în zonele de locuințe colective                | 427,000.00 €    | Primăria Orașului Mizil              | 2030    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

În contextul lipsei unei autogări amenajate pe teritoriul orașului Mizil, se propune **realizarea unei autogări moderne, amplasată strategic în zona Detașamentului de Pompieri**, pe strada Ștefan cel Mare. Această intervenție urmărește să răspundă cerințelor actuale de mobilitate la nivel județean și local, contribuind totodată la creșterea atractivității transportului public și a intermodalității.

Autogara va fi dotată cu facilități moderne, inclusiv:

- peroane acoperite și accesibile pentru autobuzele de transport județean,
- panouri digitale pentru informarea în timp real a pasagerilor,
- spații de așteptare confortabile și sigure,
- puncte de informare și vânzare bilete.

Pentru integrarea funcțională în rețeaua de mobilitate urbană, se va asigura proximitatea unei stații de transport public local, astfel încât utilizatorii să poată realiza cu ușurință transferul între rețelele de transport județean și urban.

Zona va fi echipată cu facilități pentru transportul nemotorizat, precum:

- rastele securizate pentru biciclete,
- punct de închiriere biciclete,
- accese pietonale sigure și accesibile.

Acest nod intermodal va funcționa ca un pol de conectivitate regională, contribuind la descongestionarea traficului și la încurajarea utilizării mijloacelor de transport colectiv și active.

Proiectul de **amenajare a Gării Mizil ca nod intermodal (ZC2)** vizează reabilitarea și modernizarea acesteia, cu scopul transformării într-un nod intermodal integrat, capabil să asigure conexiuni eficiente între transportul feroviar, cel rutier și modurile nemotorizate.

Intervențiile propuse includ:

- modernizarea clădirii gării, prin reabilitarea fațadelor și a spațiilor interioare destinate călătorilor;
- dotarea peroanelor cu panouri digitale de informare și sisteme de afișaj pentru orarele trenurilor;
- asigurarea traversării în siguranță a căii ferate prin pasaje pietonale conforme normelor de accesibilitate;
- reamenajarea spațiului public din fața gării, cu accent pe funcționalitate și estetică urbană.

Pentru sprijinirea mobilității intermodale, proiectul prevede:

- realizarea unei parări de tip „park & ride”, cu o capacitate între 20 și 50 de locuri pentru autoturisme;
- amenajarea unei zone dedicate parării bicicletelor, cu infrastructură corespunzătoare pentru siguranță și confort;
- accese pietonale bine definite și legături directe cu traseele de transport public urban și regional.

Prin această investiție, Gara Mizil va deveni un punct nodal atractiv și funcțional, încurajând utilizarea transportului public și reducând presiunea asupra infrastructurii rutiere urbane.

În contextul tranziției către o mobilitate mai curată și sustenabilă, orașul Mizil propune implementarea unui **program etapizat de dezvoltare a infrastructurii pentru încărcarea vehiculelor electrice (EL 1 și EL 2)**. În prezent, municipiul nu dispune de nicio stație publică de

încărcare, ceea ce constituie un obstacol major în calea adoptării transportului electric de către populație și operatorii economici.

Pentru a răspunde acestei nevoi stringente, programul propune:

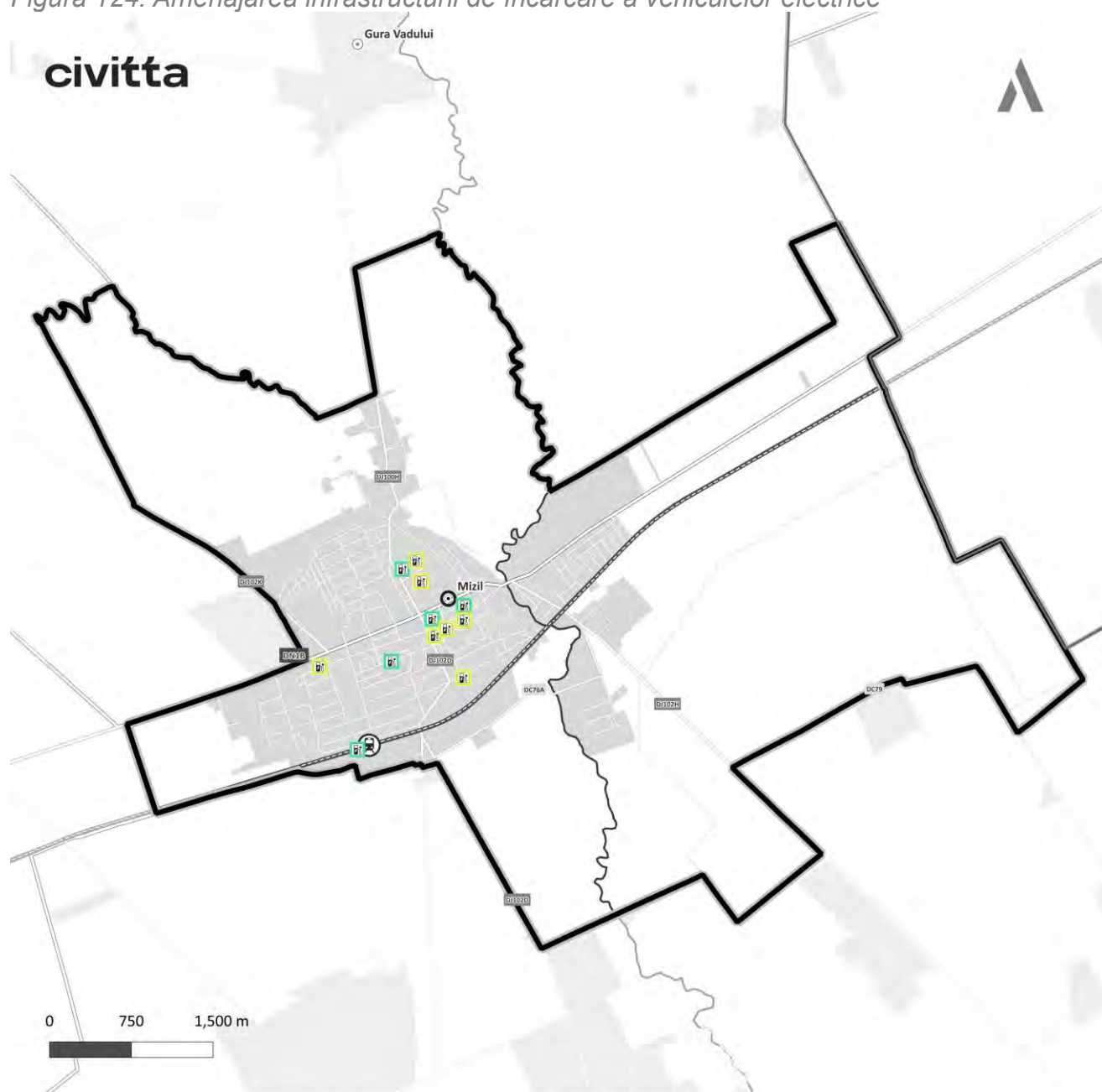
- în prima etapă, instalarea a 5 stații de încărcare pentru vehicule electrice;
- în etapa a doua, extinderea rețelei cu încă 7 stații, atingând un total de 12 puncte de încărcare publice.

Amplasarea stațiilor se va realiza strategic, ținând cont de următoarele criterii:

- proximitatea punctelor de interes major (zone centrale, instituții publice, centre comerciale),
- accesibilitatea pentru locuitorii din zonele de locuințe colective.

Fiecare stație va fi echipată cu infrastructura necesară pentru încărcare rapidă sau semi-rapidă, în funcție de specificul amplasamentului, și va fi compatibilă cu principalele tipuri de vehicule electrice aflate în circulație.

Figura 124. Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice



#### Amenajarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice

##### Limite

- Limita județului Prahova
- Limită UATB
- Limita orașului Mizil
- Perimetru construit, 2020

##### Rețeaua de localități

- Oraș
- Sat reședință de comună

##### Rețea hidrografică

- Râuri

##### Infrastructura rutieră

- Drum național
- Drum județean
- Drum comun
- Străzi locale

##### Infrastructura feroviară

- Linie de cale ferată
- Gară

##### Infrastructură de încărcare a vehiculelor electrice

- Etapa 1 - 5 stații
- Etapa 2 - 7 stații

Sursa: Prelucrarea autorilor

## 2.7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Având în vedere dimensiunile reduse ale orașului, proiectele de dezvoltare a intermodalității au fost integrate în inițiativele dedicate zonelor complexe, respectiv **Amenajarea autogării din zona Detașamentului de Pompieri (str. Ștefan cel Mare) și amenajarea acesteia ca nod intermodal (ZC1)**, precum și **Amenajarea Gării Mizil ca nod intermodal, dotată cu parcare de transfer pentru mașini și biciclete (20-50 locuri), și a spațiului public adiacent (ZC2)**. Aceste proiecte au fost detaliate în capitolul anterior, iar din acest motiv, nu se impune reluarea lor.

## 2.8. Aspecte instituționale

| COD  | PROIECT                                                           | VALOARE (€)       | RESPONSABIL             | ORIZONT   | SURSĂ FINANȚARE                                        |
|------|-------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------|-----------|--------------------------------------------------------|
| INS1 | Înființare structură la nivelul APL pentru gestionarea parcărilor | 60,000.00 €       | Primăria Orașului Mizil | 2027      | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |
| INS2 | Extindere structură la nivelul APL pentru gestionarea parcărilor  | 100,000.00 € / an | Primăria Orașului Mizil | 2030/2035 | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare |

Pentru o gestionare eficientă a parcărilor la nivelul orașului Mizil, se propune constituirea unei structuri specializate în cadrul administrației publice locale, responsabilă de implementarea, monitorizarea și optimizarea politicilor de parcare. Noua structură va avea atribuții precise privind administrarea parcărilor existente, dezvoltarea de noi facilități, stabilirea regulilor de utilizare, colectarea plăților și aplicarea măsurilor de control și sancționare. Pentru primul an de funcționare (2027), este estimat un buget inițial de aproximativ 300.000 lei (circa 60.000 euro), necesar pentru dotarea tehnică, achiziția unui sistem de management al parcărilor, formarea personalului dedicat și derularea campaniilor de informare publică.

Începând cu anul al doilea, bugetul anual de operare este estimat la 500.000 lei (aproximativ 100.000 euro), acoperind cheltuieli de personal, întreținerea echipamentelor, operarea sistemelor de taxare și monitorizare, precum și extinderea rețelei de parări. Implementarea acestei măsuri va contribui la îmbunătățirea accesibilității în oraș, la creșterea calității spațiului public și la reducerea congestionării traficului. În plus, veniturile generate din administrarea parcărilor vor putea fi reinvestite în proiecte de mobilitate durabilă, sprijinind astfel obiectivele strategice de dezvoltare urbană ale orașului Mizil.

# Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

## Etapa 3

# 1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării

După adoptarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), urmează faza de implementare și monitorizare, esențială pentru asigurarea unei tranziții eficiente de la strategie la realizare. Această etapă include managementul implementării, monitorizarea progresului și comunicarea rezultatelor, precum și pregătirea pentru viitoarea revizuire a PMUD-ului. Implementarea începe odată cu finalizarea portofoliului de proiecte prioritare, asigurarea surselor de finanțare și stabilirea clară a entităților responsabile de realizarea investițiilor.

Figura 125. Etapele de elaborare ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)



Sursa: Orientări pentru dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană sustenabilă, ediția a doua, 2019

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Mizil este construit pe baza unei viziuni de dezvoltare până în anul 2035, fiind operaționalizat printr-un portofoliu coerent de programe și proiecte. Pentru a menține alinierea strategiei de mobilitate cu nevoile actuale și oportunitățile de finanțare, revizuirea PMUD este planificată pentru perioada 2028-2029, astfel încât să fie corelată cu viitoarele cicluri de finanțare.

### 1.1. Indicatori de monitorizare și indicatori de succes (KPIs)

Pentru a asigura o cât mai bună monitorizare a procesului de implementare a planului de mobilitate a fost configurată o listă de indicatori de monitorizare formată din trei tipuri de indicatori:

- Indicatori cheie de succes
- Indicatori de rezultat (secundari)
- Indicatori de realizare

Indicatorii cheie de succes stau la baza viziunii și se referă la repartitia modală (denotă performanța municipiului în a favoriza mijloacele alternative de transport) și siguranța traficului. În acest sens, principalele ținte pentru anul 2035 sunt:

- 0 decese în traficul rutier;
- Flotă de transport public nepoluantă în proporție de 50%;
- Cota modală pentru deplasările cu autoturismul personal să fie sub 40%.

Indicatorii referitori la ponderea deplasărilor realizate cu un anumit mijloc de transport, derivate din analiza repartitiei modale, precum și emisiile de gaze cu efect de seră (GES) generate de transportul rutier vor fi monitorizați cu o frecvență de cinci ani. În schimb, ceilalți indicatori aferenți domeniului mobilității vor fi urmăriți anual, pentru a asigura o evaluare continuă și coerentă a evoluției acestora.

Tabel 41. Indicatori de monitorizare ai PMUD (2024-2035)

| NR. CRT | INDICATOR                                               | UM   | VALOARE 2023/2024 | VALOARE 2035 |
|---------|---------------------------------------------------------|------|-------------------|--------------|
| 1.      | Cota modală transport public                            | %    | 3%                | 7%           |
| 2.      | Cota modală deplasări cu bicicleta                      | %    | 3%                | 7%           |
| 3.      | Viteza medie operațională a transportului public urban  | Km/h | -                 | 16 km/h      |
| 4.      | Lungime piste / trasee pentru biciclete                 | Km   | 1                 | 17           |
| 5.      | Lungime străzi pietonale / cu prioritate pentru pietoni | Km   | 0,16              | 0,46         |

|    |                                                                                |       |     |      |
|----|--------------------------------------------------------------------------------|-------|-----|------|
| 6. | Ponderea vehiculelor nepoluante din totalul parcului auto (urban)              | %     | 0%  | 100% |
| 7. | Pondere străzi nemodernizate                                                   | %     | 32% | 0%   |
| 8. | Nr. stații încărcare vehicule electrice                                        | Număr | 0   | 12   |
| 9. | Victime asociate accidentelor de circulație (persoane grav rănite și decedate) | Număr | N/A | 0    |

## 2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

În prezent, la nivelul Primăriei Orașului Mizil nu există un compartiment dedicat transportului și mobilității care să aibă atribuții de monitorizare a progresului implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). În acest context, este esențial ca organigrama autorității publice locale să includă o celulă specifică, capabilă să preia responsabilitatea implementării acestui plan. Faza de implementare și monitorizare a PMUD revine în totalitate autorităților locale, iar gestionarea acestei etape critice trebuie să constituie o prioritate pentru factorii decizionali. Astfel, se recomandă constituirea unui comitet dedicat implementării și monitorizării PMUD la nivelul Primăriei Orașului Mizil, format din personal specializat în mobilitate, care poate proveni din diverse compartimente și servicii ale aparatului administrativ, asigurând astfel o coordonare eficientă și sustenabilă a procesului.

Pentru a asigura un proces de monitorizare eficient și transparent, se propune înființarea unui Comitet de Monitorizare a implementării PMUD. Acesta va fi alcătuit din:

- Factori de decizie la nivel municipal: primarul, viceprimarul sau administratorul public;
- Operatori și furnizori de servicii publice;
- Reprezentanți ai instituțiilor deconcentrate (ex.: Inspectoratul de Poliție Județean, Inspectoratul Școlar Județean, Agenția pentru Protecția Mediului);
- Reprezentanți ai sectorului ONG.

**Comitetul de Monitorizare** va fi susținut de structurile specializate din cadrul Primăriei orașului Mizil, inclusiv:

- Serviciul de dezvoltare;
- Serviciul amenajarea teritoriului și urbanism, patrimoniu, cadastru și agricultură.

În cadrul procesului de monitorizare, se vor elabora rapoarte anuale de progres, care vor include:

- Principalii indicatori de succes, cu excepția celor legați de cota modală;
- Situația proiectelor în curs de implementare și gradul de realizare a acestora;
- Provocări și blocaje întâmpinate în implementarea și pregătirea proiectelor;
- Propuneri de soluții pentru ameliorarea principalelor obstacole, inclusiv obiective de lobby la nivel central și regional.

La sfârșitul fiecărui an, va fi publicat un Raport anual de monitorizare – „Dezvoltarea Durabilă a orașului Mizil – anul X”, destinat atât autorităților, cât și cetățenilor. Acesta va contribui la creșterea transparenței și va permite o evaluare continuă a progresului în direcția mobilității sustenabile.

Pentru a asigura coerența cu strategiile și inițiativele europene, Comitetul de Monitorizare va fi conectat direct la grupurile de lucru active pe teme de mobilitate urbană din cadrul proiectelor europene relevante. Totodată, rapoartele anuale vor fi supuse reviziei și validării de către toți actorii implicați în domeniul mobilității urbane, facilitând astfel sinergii și schimb de bune practici la nivel regional și național.

Pentru asigurarea unei dezvoltări integrate a proiectelor, este necesară instituirea unui **Grup de coordonare**, care să includă reprezentanți ai principalelor direcții din cadrul autorității publice locale, care activează în dezvoltarea și implementarea de proiecte.

# Anexe

# Anexa 1 – Portofoliul de proiecte

| Codul proiectului       | Titlul proiectului                                                                             | Actori implicați        | Buget estimat (euro) | Sursă finanțare                                        | Sursa           | Orizont de timp | Scenariu     |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|--------------|
| <b>REȚEAUA STRADALĂ</b> |                                                                                                |                         |                      |                                                        |                 |                 |              |
| R1                      | Program multianual de reabilitare străzi - Etapa 1                                             | Primăria Orașului Mizil | 24,420,000.00 €      | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | 2027            | Do minimum   |
| R2                      | Program multianual de reabilitare străzi - Etapa 2                                             | Primăria Orașului Mizil | 17,080,000.00 €      | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | 2030            | Do something |
| R3                      | Amenajare drum comunal DC 76A pentru asigurarea legăturii dintre autostrada A7 și DN 1B (E577) | Primăria Orașului Mizil | 1,662,300.00 €       | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL             | 2035            | Do maximum   |

|    |                                                                                                                                                                                |                         |                 |                                                        |                      |      |              |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------|----------------------|------|--------------|
| R4 | Realizarea de legături rutiere noi (zona Parc Fotovoltaic) - prelungire str. Lunii până la str. Aurel Vlaicu, alea Trandafirilor, prelungire str. Aurel Vlaicu până la DJ 102K | Primăria Orașului Mizil | 2,000,000.00 €  | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | PUG                  | 2030 | Do something |
| R5 | Realizare legătură rutieră între DJ 102H și DJ 102D (str. Spicului) pe traseul drumului de exploatare agricolă De 252                                                          | Primăria Orașului Mizil | 6,500,000.00 €  | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | PUG                  | 2035 | Do maximum   |
| R6 | Reabilitare pod rutier cartier Fefeiei                                                                                                                                         | Primăria Orașului Mizil | 1,500,000.00 €  | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL                  | 2035 | Do maximum   |
| R7 | Program multianual de reconfigurare a intersecțiilor dintre drumurile județene                                                                                                 | Primăria Orașului Mizil | 10,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local,                         | PUG, consultant, APL | 2027 | Do minimum   |

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                         |                |                                                        |     |      |            |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|-----|------|------------|
|    | (DJ) și calea ferată (CF) - intersecție bld. Gării (DJ 102D) - str. Spicului (DJ 102D) - str. Recoltei (DJ 100C), zona str. Eroilor (DJ 102H)                                                                                                                                                                                                    |                         |                | alte surse de finanțare                                |     |      |            |
| R8 | Program multianual de modernizare a intersecțiilor din orașul Mizil în vederea fluidizării traficului și îmbunătățirii siguranței rutiere: intersecția str. Mihail Kogălniceanu - str. Tohani - str. Gh. Doja, str. N.Bălcescu - str. 24 Ianuarie, str. G. Ranetti - str. 24 Ianuarie - str. Tudor Vladimirescu, str. Spicului - str. Abatorului | Primăria Orașului Mizil | 5,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | PUG | 2035 | Do maximum |

|                 |                                                                                                                                                                                |                                |                 |                                                        |                 |      |              |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|------|--------------|
| R9              | Program pentru îmbunătățirea conexiunilor pentru deplasări nemotorizate peste barierele antropice: pasaj subteran/suprateran la intersecția str. M. Bravu (DN1B) cu Bd. Unirii | Primăria Orașului Mizil, CNAIR | 10,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL             | 2035 | Do maximum   |
| TRANSPORT MARFĂ |                                                                                                                                                                                |                                |                 |                                                        |                 |      |              |
| TM1             | Extinderea utilizării soluțiilor de livrare prin sisteme de auto-ridicare                                                                                                      | Operatori servicii de livrare  | N/A             | -                                                      | APL             | 2027 | Do minimum   |
| TM2             | Implementarea unui regulament de logistică locală (după finalizarea variantei ocolitoare)                                                                                      | Primăria Orașului Mizil        | 40,000.00 €     | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | 2030 | Do something |
| TM3             | Crearea centrelor de consolidare al mărfurilor - Etapa 1: în proximitatea variantei ocolitoare                                                                                 | Primăria Orașului Mizil        | 25,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | 2030 | Do something |

|     |                                                                                                                                 |                                 |                 |                                                        |                 |      |              |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|------|--------------|
| TM4 | Crearea centrelor de consolidare al mărfurilor - Etapa 2: în proximitatea DJ 102D                                               | Primăria Orașului Mizil         | 30,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | 2035 | Do maximum   |
| TM5 | Reglementarea programului de livrări în zona centrală                                                                           | Primăria Orașului Mizil         | 40,000.00 €     | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | 2027 | Do minimum   |
| TM6 | Implementarea restricțiilor de greutate pentru camioanele care traversează orașul inclusiv sistem de control al traficului greu | Primăria Orașului Mizil         | 500,000.00 €    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | 2030 | Do something |
| TM7 | Dezvoltarea unui terminal intermodal Mizil (rutier-feroviar)                                                                    | Primăria Orașului Mizil, CFR SA | 50,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL             | 2035 | Do maximum   |

## TRANSPORT PUBLIC

|     |                                                                                             |                         |                |                                                        |                 |            |      |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|------------|------|
| TP1 | Înființare serviciu de taxi cu 5 autoturisme                                                | Primăria Orașului Mizil | 55,000.00 €    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL             | Do minimum | 2027 |
| TP2 | Înființarea unui operator de transport public local și a liniilor de transport public local | Primăria Orașului Mizil | 90,000.00 €    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum | 2027 |
| TP3 | Achiziționarea a 3 autobuze electrice (2+1) de 6 sau 8 m                                    | Primăria Orașului Mizil | 1,250,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum | 2027 |
| TP4 | Construire autobază pentru transportul public cu stație de încărcare electrică              | Primăria Orașului Mizil | 1,200,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum | 2027 |
| TP5 | Modernizarea punctelor de staționare a transportului public existente (4 stații)            | Primăria Orașului Mizil | 260,000.00 €   | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum | 2027 |

|                               |                                                                                                  |                         |                |                                                        |                 |              |      |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|--------------|------|
| TP6                           | Construirea punctelor noi de staționare ale transportului public pe traseele propuse (12 stații) | Primăria Orașului Mizil | 775,000.00 €   | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum   | 2027 |
| TP7                           | Costuri de operare a transportului public local (orizont 2030)                                   | Primăria Orașului Mizil | 2,275,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do something | 2030 |
| TP8                           | Costuri de operare a transportului public local (orizont 2035)                                   | Primăria Orașului Mizil | 2,355,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do maximum   | 2035 |
| TP9                           | Achiziționarea unui sistem de e-ticketing, carduri contactless, automat de bilete                | Primăria Orașului Mizil | 700,000.00 €   | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum   | 2027 |
| <b>DEPLASĂRI NEMOTORIZATE</b> |                                                                                                  |                         |                |                                                        |                 |              |      |
| NMT_P_1                       | Program multianual de reabilitare și extindere a infrastructurii                                 | Primăria Orașului Mizil | 300,000.00 €   | Fonduri europene, buget local,                         | APL, Consultant | Do minimum   | 2027 |

|         |                                                                                                                                                                         |                               |              |                                                                    |                    |                 |      |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|------|
|         | pietonale,<br>accesibilizată pentru<br>utilizatorii cu<br>mobilitate limitată -<br>Etapa 1                                                                              |                               |              | alte surse de<br>finanțare                                         |                    |                 |      |
| NMT_P_2 | Program multianual<br>de reabilitare și<br>extindere a<br>infrastructurii<br>pietonale,<br>accesibilizată pentru<br>utilizatorii cu<br>mobilitate limitată -<br>Etapa 2 | Primăria<br>Orașului<br>Mizil | 300,000.00 € | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare | APL,<br>Consultant | Do<br>something | 2030 |
| NMT_P_3 | Reconfigurarea<br>bulevardului Unirii<br>cu prioritate pentru<br>deplasările<br>nemotorizate<br>(pietonale și cu<br>bicicleta)                                          | Primăria<br>Orașului<br>Mizil | 500,000.00 € | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare | APL,<br>Consultant | Do<br>something | 2030 |
| NMT_P_4 | Organizarea de<br>evenimente în<br>vederea promovării<br>transportului<br>nemotorizat<br>(ex: "Părinți pe jos",<br>"Orașul pe jos", etc.)                               | Primăria<br>Orașului<br>Mizil | 150,000.00 € | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare | APL,<br>Consultant | Do<br>something | 2030 |

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                         |                |                                                        |                 |              |      |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|--------------|------|
| NMT_V_1 | Coridor de mobilitate urbană durabilă - Etapa 1, 5 km: bld. Unirii - str. N. Bălcescu (tronson cuprins între str. Erou Iancu Nicolae - bld. Unirii) - str. Erou Radu Nicolae - bld. Gării - str. Ștefan cel Mare (până la intersecția cu str. Blajului) - str. Spicului (DJ 100C) - conexiune cu pista realizată de CJ, str. Vadu Săpat (DJ 102 K) - conexiune cu pista realizată de CJ | Primăria Orașului Mizil | 1,130,850.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum   | 2027 |
| NMT_V_2 | Coridor de mobilitate urbană durabilă - Etapa 2, 3.70 km: str. Alba Iulia -str. Victoriei - str. Ștefan cel Mare (până la intersecția cu str. Blajului), str. N. Bălcescu - str. Stadionului - str. 1                                                                                                                                                                                   | Primăria Orașului Mizil | 865,125.00 €   | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do something | 2030 |

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                         |                |                                                                             |                 |            |      |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------|------|
|         | Mai - str. Spitalului - str. M. Basarab - str. Maior Ivanovici                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                         |                |                                                                             |                 |            |      |
| NMT_V_3 | Coridor de mobilitate urbană durabilă - Etapa 3, 7.20 km: str. N. Bălcescu (conexiune cu str. Mihai Bravu) - str. Blajului - str. M. Kogălniceanu - str. 24 Ianuarie - str. Teilor - str. Țepeș Vodă - str. Zorile - str. Bradului - str. Ana Ipătescu - str. M. Bravu - str. N. Bălcescu (tronsonul cuprins între str. Victoriei - str. M. Bravu) | Primăria Orașului Mizil | 1,608,750.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare                      | APL, Consultant | Do maximum | 2035 |
| NMT_V_4 | Program multianual de amenajare rastele pentru biciclete în vecinătatea unităților de învățământ                                                                                                                                                                                                                                                   | Primăria Orașului Mizil | 5,000.00 €     | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare<br>Fonduri europene, | APL, Consultant | Do minimum | 2027 |

|         |                                                                                                                                                                         |                               |              |                                                                    |                    |                 |      |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|------|
|         | (licee), 25 de locuri<br>(Etapa 1)                                                                                                                                      |                               |              | buget local,<br>alte surse de<br>finanțare                         |                    |                 |      |
| NMT_V_5 | Program multianual<br>de amenajare<br>rastele pentru<br>biciclete în<br>vecinătatea<br>instituțiilor publice și<br>în punctele de<br>interes, 25 de locuri<br>(Etapa 2) | Primăria<br>Orașului<br>Mizil | 5,000.00 €   | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare | APL,<br>Consultant | Do<br>something | 2030 |
| NMT_V_6 | Program de<br>amenajare parcări<br>securizate pentru<br>biciclete în zonele<br>de locuințe<br>colective: zona<br>centrală (Etapa 1)                                     | Primăria<br>Orașului<br>Mizil | 200,000.00 € | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare | APL,<br>Consultant | Do<br>something | 2030 |
| NMT_V_7 | Program de<br>amenajare parcări<br>securizate pentru<br>biciclete în zonele<br>de locuințe<br>colective: cartier<br>Teilor (Etapa 2)                                    | Primăria<br>Orașului<br>Mizil | 235,000.00 € | Fonduri<br>europene,<br>buget local,<br>alte surse de<br>finanțare | APL,<br>Consultant | Do<br>maximum   | 2035 |

|                          |                                                                                                                                         |                         |              |                                                        |                 |              |      |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------|--------------------------------------------------------|-----------------|--------------|------|
| NMT_V_8                  | Program "Biciclete pentru elevi"                                                                                                        | Primăria Orașului Mizil | 10,000.00 €  | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum   | 2027 |
| NMT_V_9                  | Campanii de promovare a mersului pe bicicletă în rândul populației                                                                      | Primăria Orașului Mizil | 100,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do something | 2030 |
| NMT_V_10                 | Școala velo - cursuri de mers pe bicicletă și educație rutieră                                                                          | Primăria Orașului Mizil | 62,000.00 €  | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | Consultant      | Do minimum   | 2027 |
| <b>SIGURANȚĂ RUTIERĂ</b> |                                                                                                                                         |                         |              |                                                        |                 |              |      |
| SR1                      | Program multianual de reabilitare a străzilor în acord cu principiile mobilității sustenabile (living streets) - în zonele rezidențiale | Primăria Orașului Mizil |              | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | Consultant      | Do something | 2030 |
| SR2                      | Program multianual - treceri de pietoni sigure                                                                                          | Primăria Orașului Mizil |              | Fonduri europene, buget local,                         | APL, Consultant | Do something | 2030 |

|                |                                                                                                                                                                                |                         |              |                                                        |                 |            |      |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------|--------------------------------------------------------|-----------------|------------|------|
|                | (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - etapa 1, în vecinătatea unităților de învățământ                                             |                         |              | alte surse de finanțare                                |                 |            |      |
| SR3            | Program multianual - treceri de pietoni sigure (semaforizare, supraînălțare, accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități) - etapa 2, în vecinătatea instituțiilor publice | Primăria Orașului Mizil |              | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do maximum | 2035 |
| <b>PARCARE</b> |                                                                                                                                                                                |                         |              |                                                        |                 |            |      |
| P1             | Reglementarea și optimizarea parcarii în zona centrală                                                                                                                         | Primăria Orașului Mizil | 350,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum | 2027 |
| P2             | Politică de parcare la nivelul orașului                                                                                                                                        | Primăria Orașului Mizil | 35,000.00 €  | Fonduri europene, buget local,                         | Consultant      | Do minimum | 2027 |

|                                |                                                                                          |                         |                |                                                        |                 |              |      |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|--------------|------|
|                                |                                                                                          |                         |                | alte surse de finanțare                                |                 |              |      |
| P3                             | Amenajare parcări rezidențiale în zona de locuințe colective din zona centrală (etapa 1) | Primăria Orașului Mizil | 3,780,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL             | Do something | 2030 |
| P4                             | Amenajare parcări rezidențiale în cartier Teilor (etapa 2)                               | Primăria Orașului Mizil | 3,780,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL             | Do maximum   | 2035 |
| <b>MANAGEMENTUL TRAFICULUI</b> |                                                                                          |                         |                |                                                        |                 |              |      |
| MNG1                           | Conturarea unei Zone cu Emisii Scăzute (ZNSE) în zona centrală                           | Primăria Orașului Mizil | 2,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do maximum   | 2035 |
| MNG2                           | Implementarea unui sistem integrat de management al traficului                           | Primăria Orașului Mizil | 200,000.00 €   | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | Consultant      | Do something | 2030 |
| <b>INTERMODALITATE</b>         |                                                                                          |                         |                |                                                        |                 |              |      |

|                          |                                                                                                                                               |                         |                |                                                        |                 |              |      |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|--------------|------|
| NMT_V_11                 | Înființare sistem de bike-sharing                                                                                                             | Primăria Orașului Mizil | 1,100,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do something | 2030 |
| NMT_V_12                 | Dezvoltare sistem de bike-sharing                                                                                                             | Primăria Orașului Mizil | 1,100,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do maximum   | 2035 |
| <b>ELECTROMOBILITATE</b> |                                                                                                                                               |                         |                |                                                        |                 |              |      |
| EL1                      | Program de amenajare a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice<br>- Etapa 1: 5 stații în zona centrală și în punctele de interes | Primăria Orașului Mizil | 305,000.00 €   | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do something | 2027 |
| EL2                      | Program de amenajare a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice<br>- Etapa 2: 7 stații în                                         | Primăria Orașului Mizil | 427,000.00 €   | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do something | 2030 |

|                          |                                                                                                                                         |                         |                |                                                        |            |              |      |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|------------|--------------|------|
|                          | zonele de locuințe colective                                                                                                            |                         |                |                                                        |            |              |      |
| <b>REGENERARE URBANĂ</b> |                                                                                                                                         |                         |                |                                                        |            |              |      |
| REG1                     | Reconfigurare a spațiului public din zona locuințelor colective cu prioritate pentru deplasările nemotorizate - Etapa 1: centru         | Primăria Orașului Mizil | 5,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | Consultant | Do something | 2030 |
| REG2                     | Reconfigurare a spațiului public din zona locuințelor colective cu prioritate pentru deplasările nemotorizate - Etapa 2: cartier Teilor | Primăria Orașului Mizil | 5,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | Consultant | Do maximum   | 2035 |
| REG3                     | Regenerare urbană a pietonalului din zona centrală                                                                                      | Primăria Orașului Mizil | 6,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | Consultant | Do something | 2030 |
| <b>ZONE COMPLEXE</b>     |                                                                                                                                         |                         |                |                                                        |            |              |      |

|                               |                                                                                                                                                |                                      |                 |                                                        |                 |              |      |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------|-----------------|--------------|------|
| ZC1                           | Amenajare autogară zona Detașamentului de Pompieri (str. Ștefan cel Mare) și amenajare ca nod intermodal                                       | Primăria Orașului Mizil              | 20,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL             | Do something | 2030 |
| ZC2                           | Amenajarea Gării Mizil ca nod intermodal dotat cu parcare de transfer pentru mașini și biciclete (20-50 locuri) și a spațiului public adiacent | Primăria Orașului Mizil, CNCF CFR SA | 37,000,000.00 € | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do maximum   | 2035 |
| <b>ASPECTE INSTITUȚIONALE</b> |                                                                                                                                                |                                      |                 |                                                        |                 |              |      |
| INS1                          | Înființare structură la nivelul APL pentru gestionarea parcărilor                                                                              | Primăria Orașului Mizil              | 60,000.00 €     | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do minimum   | 2027 |
| INS2                          | Extindere structură la nivelul APL pentru gestionarea parcărilor                                                                               | Primăria Orașului Mizil              | 100,000.00 €    | Fonduri europene, buget local, alte surse de finanțare | APL, Consultant | Do something | 2030 |



CIVITTA International  
info@civitta.com  
+372 735 2802  
www.civitta.com