



ORAȘUL HOREZU  
JUDEȚUL VÂLCEA

VEGO™

ACUM, AICI,  
DOAR ÎMPREUNĂ,  
CONSTRUIM VIITORUL

NOW, HERE,  
TOGETHER,  
WE BUILD THE FUTURE

*Actualizarea Planului Urbanistic General al Orașului Horezu, Județul Vâlcea*  
*Studiu de fundamentare privind mobilitatea urbană și transporturile*

Studiu de fundamentare privind mobilitatea urbană și transporturile

# ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL ORAȘULUI HOREZU

Beneficiar

Orașul Horezu, Județul Vâlcea

Proiectant General

Vego Concept Engineering S.R.L.





## FOAIE DE CAPĂT

Denumire proiect	Actualizarea Planului Urbanistic General al Orașului Horezu, Județul Vâlcea
Beneficiar	Orașul Horezu, Județul Vâlcea
Proiectant general	Vego Concept Engineering S.R.L.
Studiu	Studiu de fundamentare privind mobilitatea urbană și transporturile
Data elaborării	IULIE 2025



## COLECTIV DE ELABORARE

Șef de proiect	Urb. Augustin SUCIU
Project manager	Virgil PROFEANU
Specialist Studii Circulații G7	Ioan Augustin SUCIU
Colectiv elaborare	Urb. Călin ALEXANDRESCU
	Arh. Luiza TĂNASE
	Urb. Bianca Raluca Ioana NEDEA
	Urb. Alexandru Georgian CHIRIȚĂ
	Urb. Diana Iulia STĂNCIULESCU



ORAȘUL HOREZU  
JUDEȚUL VÂLCEA

VEGO™

ACUM, AICI,  
DOAR ÎMPREUNĂ,  
CONSTRUIM VIITORUL

NOW, HERE,  
TOGETHER,  
WE BUILD THE FUTURE

*Actualizarea Planului Urbanistic General al Orașului Horezu, Județul Vâlcea*  
*Studiu de fundamentare privind mobilitatea urbană și transporturile*



## CUPRINS

Capitolul 1: FUNDAMENTAREA GENERALĂ A STUDIULUI .....	7
1.1. Domeniul de Studiu .....	7
1.2. Principii Fundamentale .....	7
1.3. Tematici Principale Acoperite .....	7
1.4. Teme Specifice (Sub-concepte ale fiecărei axe tematice).....	8
1.5. Sub-teme Analitice.....	8
1.6. Subiecte-cheie ale Studiului .....	9
1.7. Cuvinte-cheie Relevante .....	9
1.8. Singularități Specifice Inițiale (?&!)	9
1.9. Clarificarea Contextului și Tendințelor Evolutive .....	10
1.10. Corelarea cu Strategii Superioare și Documentații Conexe .....	10
1.11. Identificarea Zonelor Relevante și Evaluarea Riscurilor.....	11
1.12. Evaluarea Patrimoniului și Valorilor Identitare (Relevanță pentru Mobilitate) .....	11
1.13. Caracterul Integrativ al Analizei .....	11
1.14. Potențialul de Dezvoltare Durabilă .....	12
1.15. Recomandări Tehnice Generale .....	12
1.16. Recomandări pentru Monitorizare și Actualizare .....	12
1.17. Prezentarea Evoluției Istorice (Relevanță pentru Mobilitate).....	12
1.18. Indicatori și Parametri Standardizați.....	12
1.19. Surse Documentare și Limitări Metodologice.....	12
Capitolul 2: CADRUL TEORETIC, CONCEPTUAL ȘI METODOLOGIC GENERAL .....	13
2.1. Integrarea Principiilor SoPh[A]iloTechnology și Consonantismului în Analiza Mobilității Urbane .....	13
2.1.1. Aplicabilitatea SoPh[A]iloTechnology în PUG Horezu .....	13
2.1.2. Abordarea Consonantistă și Rezonanța Urbană.....	13
2.1.3. Logică și Supralogică în USTGU.....	13
2.2. Metodologia Generală de Cercetare și Analiză.....	13
2.2.1. Etape Metodologice Standard.....	13



2.2.2. Instrumente Analitice .....	13
2.2.3. Surse de Date .....	14
2.3. Cadrul Metodologic Specific USTGU Aplicat .....	14
2.3.1. Principii USTGU Aplicate.....	14
2.3.2. Entități USTGU Utilizate .....	14
Capitolul 3: ANALIZA TEMATICĂ SPECIFICĂ .....	15
3.1. Diagnoza Detaliată a Sistemului de Mobilitate și Transport .....	15
3.1.1. Infrastructura Rutieră .....	15
3.1.2. Transportul Public.....	15
3.1.3. Mobilitatea Nemotorizată .....	16
3.1.4. Parcări și Staționare.....	16
3.1.5. Siguranța Circulației și Impactul asupra Mediului .....	16
Capitolul 4: PROPUNERI ȘI RECOMANDĂRI STRATEGICE .....	17
4.1. Direcții Strategice de Dezvoltare .....	17
4.2. Măsuri și Acțiuni Propunse (Portofoliu de Proiecte) .....	18
4.3. Prioritizarea și Etapizarea Investițiilor .....	19
4.4. Cadrul de Implementare și Monitorizare.....	20
Capitolul 5: INTEGRAREA REZULTATELOR ÎN PUG ȘI DOCUMENTAȚII CONEXE .....	22
5.1. Recomandări pentru Memoriul General al PUG.....	22
5.2. Recomandări pentru Regulamentul Local de Urbanism (RLU) .....	22
5.3. Recomandări pentru Planșele GIS și de Reglementări.....	23
Bibliografie Cadru Adaptivă .....	24



## Capitolul 1: FUNDAMENTAREA GENERALĂ A STUDIULUI

### 1.1. Domeniul de Studiu

Acest studiu analizează în mod integrat sistemul de mobilitate urbană și transporturi al Unității Administrativ-Teritoriale (UAT) Orașul Horezu. Analiza se concentrează pe infrastructura existentă, pe fluxurile de trafic, pe transportul public și alternativ (pietonal, velo), precum și pe siguranța circulației. Studiul este elaborat în conformitate cu cerințele metodologiei USTGU (Ultimate Self TXT GIS Urbanism) și a cadrului legislativ național, în special Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, și a normelor tehnice aferente, precum Ghidul GP038/99. Obiectivul său principal este fundamentarea deciziilor strategice ce vor fi integrate în noul Plan Urbanistic General (PUG) al orașului, asigurând coerența dezvoltării locale cu politicile de transport naționale și europene.

### 1.2. Principii Fundamentale

Studiul se fundamentează pe principiile esențiale ale planificării durabile a mobilității urbane, promovate la nivel european și național:

- **Dezvoltare Durabilă:** Promovarea unor soluții de mobilitate care să minimizeze impactul negativ asupra mediului (emisii, zgomot) și să contribuie la creșterea calității vieții urbane. {“Planificarea mobilității urbane durabile este un instrument strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor și întreprinderilor din orașe și din împrejurimile acestora, pentru o mai bună calitate a vieții.”} [paraphrase: Rupprecht Consult, Planificarea mobilității urbane durabile – principii generale, 2016, p. 2]
- **Accesibilitate Universală:** Asigurarea accesului facil și echitabil la toate formele de transport pentru toți locuitorii, indiferent de vârstă, venit sau abilități fizice, prin proiectarea unei infrastructuri incluzive.
- **Siguranță Rutieră:** Prioritizarea absolută a siguranței tuturor participanților la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto – prin măsuri de calmare a traficului, infrastructură sigură și educație rutieră, vizând obiectivul “Viziunea Zero” accidente grave.
- **Eficiență și Intermodalitate:** Crearea unui sistem de transport integrat, coerent și eficient, care să faciliteze și să încurajeze tranziția fluidă între diferite moduri de transport (public, privat, alternativ), optimizând astfel durata și costul deplasărilor.
- **Participare Publică:** Implicarea activă și transparentă a comunității locale, a operatorilor economici și a tuturor actorilor interesați în procesul de planificare, pentru a garanta că soluțiile propuse răspund nevoilor reale și beneficiază de un larg consens social.

### 1.3. Tematici Principale Acoperite

Studiul este structurat pe cinci axe tematice majore, care acoperă în mod exhaustiv domeniul mobilității:



1. **Analiza infrastructurii rutiere și a fluxurilor de trafic:** Evaluarea stării, capacității și funcționalității rețelei stradale existente.
2. **Evaluarea sistemului de transport public:** Analiza situației actuale (inclusiv a operatorilor privați) și a potențialului de dezvoltare a unui serviciu public modern.
3. **Analiza mobilității nemotorizate (pietonală și velo):** Inventarierea și evaluarea calitativă a infrastructurii dedicate pietonilor și bicicliștilor.
4. **Managementul parcărilor și al staționării:** Bilanțul ofertei și cererii de locuri de parcare și analiza politicilor de management.
5. **Siguranța circulației și impactul asupra mediului:** Analiza accidentologiei și a impactului traficului asupra factorilor de mediu.

#### 1.4. Teme Specifice (Sub-concepte ale fiecărei axe tematice)

- **Pentru axa 1 (Infrastructură):** Ierarhizarea funcțională a rețelei stradale (magistrale, colectoare, locale); starea tehnică a drumurilor; identificarea și analiza punctelor de congestie; evaluarea impactului traficului de tranzit generat de DN 67 și DN 65C.
- **Pentru axa 2 (Transport public):** Analiza operatorilor privați existenți; evaluarea necesarului unui serviciu public local; propuneri de trasee, stații și frecvențe pentru deservirea orașului, a satelor aparținătoare și a Zonei Urbane Funcționale.
- **Pentru axa 3 (Mobilitate nemotorizată):** Inventarierea detaliată a trotuarelor și pistelor de biciclete (lungime, lățime, continuitate, calitate); identificarea coridoarelor prioritare pentru dezvoltarea rețelei velo și pietonale.
- **Pentru axa 4 (Parcări):** Bilanțul numeric al locurilor de parcare (publice/private, cu/fără plată); analiza politicilor de tarifare și a duratei de staționare; identificarea locațiilor potențiale pentru parcări de tip Park & Ride.
- **Pentru axa 5 (Siguranță și mediu):** Cartografierea zonelor cu risc ridicat de accidente ("puncte negre"); măsurători sau estimări ale nivelului de poluare fonică și atmosferică generat de trafic.

#### 1.5. Sub-teme Analitice

Metodologia de cercetare va include o serie de analize specifice pentru a fundamenta concluziile:

- **Analiza datelor statistice:** Corelarea datelor de trafic, demografice și de accidentologie pentru a identifica tendințe și corelații.
- **Modelarea GIS a rețelelor:** Utilizarea Sistemelor Informaționale Geografice pentru a cartografia infrastructura, a analiza accesibilitatea și a modela diverse scenarii de trafic.
- **Analiza SWOT:** Identificarea Punctelor Tari, Punctelor Slabe, Oportunităților și Amenințărilor sistemului de mobilitate din Horezu, pentru a contura o strategie relevantă.



- **Analiza multicriterială a scenariilor:** Compararea obiectivă a alternativelor de dezvoltare (ex. variante de traseu pentru centura ocolitoare) pe baza unor criterii tehnice, economice, sociale și de mediu.
- **Analiza cost-beneficiu:** Estimarea costurilor și a beneficiilor socio-economice pentru proiectele majore de investiții, pentru a justifica alocarea fondurilor publice.

### 1.6. Subiecte-cheie ale Studiului

Diagnosticul preliminar a evidențiat cinci subiecte critice ce necesită o atenție deosebită:

1. **Impactul major al tranzitului pe DN 67 și DN 65C:** Suprapunerea traficului local cu cel de tranzit pe artera principală a orașului generează congestie, poluare și riscuri de siguranță.
2. **Absența totală a unui serviciu public de transport local:** Această disfuncționalitate majoră limitează accesibilitatea pentru o parte importantă a populației și accentuează dependența de autoturismul personal.
3. **Infrastructura precară pentru mobilitatea alternativă:** Lipsa pistelor pentru biciclete și discontinuitatea trotuarelor descurajează modurile de transport active și durabile.
4. **Necesitatea stringentă a unei variante ocolitoare:** Devierea traficului greu este considerată soluția esențială pentru rezolvarea problemelor din zona centrală.
5. **Oportunitatea finanțărilor europene (PNRR):** Disponibilitatea fondurilor nerambursabile pentru transportul verde reprezintă o șansă unică pentru modernizarea radicală a sistemului de mobilitate.

### 1.7. Cuvinte-cheie Relevante

- #mobilitate\_urbană, #transport\_durabil, #PUG\_Horezu, #trafic, #infrastructură, #centură\_ocolitoare, #transport\_public, #piste\_biciclete, #siguranță\_rutieră, #accesibilitate, #parcări, #PMUD, #dezvoltare\_urbană, #tranzit, #emisii\_CO2, #calitatea\_vieții, #intermodalitate, #planificare\_strategică, #rețea\_stradală, #pietonal.

### 1.8. Singularități Specifice Inițiale (?&!)

Studiul pornește de la un set de date factuale și obiective strategice deja definite, considerate singularități în cadrul metodologiei USTGU:

1. ?&! drum\_national\_principal\_1: DN 67 (Râmnicu Vâlcea - Horezu - Târgu Jiu)
2. ?&! drum\_national\_principal\_2: DN 65C (Craiova - Horezu)
3. ?&! transport\_public\_local\_horezu: Inexistent
4. ?&! proiect\_centura\_ocolitoare: Construirea centură ocolitoare a orașului Horezu.
5. ?&! buget\_centura\_ocolitoare: 100.000.000 LEI
6. ?&! lungime\_țintă\_piste\_biciclete\_2027: 25,18 km



7. ?&! Tranzit: În prezent, tranzitul se realizează doar pe Strada Tudor Vladimirescu.
8. ?&! Fonduri\_PNRR\_velo: PNRR finanțează infrastructura pentru transportul verde.
9. ?&! Lungimea străzilor modernizate (2023): 48 km
10. ?&! Ponderea străzilor modernizate (2023): 96%
11. ?&! indicator\_tinta\_reducere\_decese\_accidente\_2027: -25%
12. ?&! sursa\_finantare\_PUG: PNRR
13. ?&! indicator\_tinta\_parcare\_vs\_transport\_public\_2027: cost oră parcare / cost călătorie 5 km = 1,5
14. ?&! buget\_strazi\_trotuare: 20.000.000 LEI
15. ?&! proiect\_transport\_ZUF: Modernizarea serviciului de transport persoane la nivelul Zonei Urbane Funcționale Horezu.
16. ?&! buget\_transport\_ecologic: 35.000.000 LEI
17. ?&! proiect\_digitizare\_transport: Digitalizarea
18. ?&! puncte\_de\_incarcare\_vehicule\_electrice\_2025: Minim 10 puncte planificate până în 2025
19. ?&! retea\_stradala\_neamenajata: Există străzi de pământ sau pietruite în zona periferică
20. ?&! parteneriat\_transport\_regional: Colaborare cu localitățile din ZUF Horezu pentru integrarea transportului public

### 1.9. Clarificarea Contextului și Tendințelor Evolutive

Contextul actual este marcat de o infrastructură rutieră de bună calitate (96% străzi modernizate), dar suprasolicitată de un trafic de tranzit ce depășește capacitatea funcțională a rețelei stradale centrale. Această situație este cuplată cu o lipsă totală a alternativelor de transport public și nemotorizat, ceea ce accentuează dependența de autoturismul personal. Tendințele la nivel național și european favorizează tranziția către mobilitatea verde, finanțată masiv prin programe precum PNRR, ceea ce reprezintă o oportunitate majoră pentru Horezu de a-și regândi sistemul de transport. Pe de altă parte, dinamica demografică, marcată de un ușor dar constant declin (populație de 6.702 locuitori în 2024), poate reduce presiunea pe anumite segmente, dar nu elimină necesitatea unor soluții de transport sigure, eficiente și accesibile pentru populația rămasă, în special pentru cea dependentă de transportul în comun (vârstnici, tineri).

### 1.10. Corelarea cu Strategii Superioare și Documentații Conexe

Prezentul studiu se aliniază și se corelează obligatoriu cu prevederile documentelor strategice existente, asigurând coerența și integrarea propunerilor în viziunea de dezvoltare mai largă. Documentele de referință principale sunt:



- **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Orașului Horezu 2022-2027:** Acesta stabilește obiective cantitative clare (ex: ?&! lungime\_țintă\_piste\_biciclete\_2027: 25,18 km), iar prezentul studiu va transpune aceste ținte în reglementări urbanistice concrete în cadrul PUG. {"Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Horezu 2022-2027, aprobat prin HCL, reprezintă documentul strategic sectorial care ghidează dezvoltarea sistemului de transport local."} [paraphrase: Institutul de Cercetări în Transporturi - INCERTRANS S.A., PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI HOREZU PENTRU PERIOADA 2022-2027, n.a., Horezu, 2022, p. 16]
- **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Orașului Horezu 2021-2030:** SIDU propune proiecte majore de investiții, precum varianta ocolitoare și modernizarea transportului în Zona Urbană Funcțională, proiecte care sunt preluate și detaliate spațial în prezentul studiu. {"Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană [...] propune proiecte majore de infrastructură, inclusiv centura ocolitoare și modernizarea transportului public la nivelul ZUF Horezu."} [paraphrase: Primăria Orașului Horezu, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2021-2030 (Revizia 5), Horezu, 2024, p. 73]
- **Documentații de rang superior:** Se va asigura concordanța cu Master Planul General de Transport al României și cu Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Vâlcea.

### 1.11. Identificarea Zonelor Relevante și Evaluarea Riscurilor

Zonele de interes major pentru acest studiu sunt: axa centrală a orașului (strada Tudor Vladimirescu), care concentrează traficul de tranzit și funcțiunile principale; zona centrală pietonală (strada Unirii, strada Independenței); zonele rezidențiale, pentru analiza accesibilității; și coridoarele potențiale pentru centura ocolitoare și piste de biciclete. Riscurile principale identificate sunt cele legate de siguranța rutieră (cu o țintă de reducere a deceselor de ?&! indicator\_țintă\_reducere\_decese\_accidente\_2027: -25%), poluarea fonică și a aerului în zona centrală, și riscul de marginalizare a locuitorilor din satele aparținătoare din cauza lipsei transportului public.

### 1.12. Evaluarea Patrimoniului și Valorilor Identitare (Relevantă pentru Mobilitate)

Zona centrală istorică ("Lipscănia Horezului") și proximitatea Mănăstirii Hurezi (monument UNESCO) sunt puternic afectate de traficul de tranzit. Orice soluție de mobilitate trebuie să ia în calcul protejarea acestor zone de o valoare excepțională, prin măsuri de calmare a traficului, deviere sau pietonalizare, pentru a conserva și valorifica patrimoniul cultural, conform prevederilor Legii nr. 422/2001.

### 1.13. Caracterul Integrativ al Analizei

Studiul de mobilitate este intrinsec legat de alte domenii: dezvoltarea economică (acces la zone comerciale), turism (acces la obiective), coeziune socială (conectivitatea între cartiere și sate), sănătate publică (promovarea mersului pe jos și cu bicicleta) și protecția mediului (reducerea emisiilor). Soluțiile propuse reflectă această abordare integrată, căutând sinergii între sectoare.



#### 1.14. Potențialul de Dezvoltare Durabilă

---

Horezu are un potențial semnificativ de dezvoltare a mobilității durabile, prin valorificarea cadrului natural pentru trasee velo și pietonale și prin implementarea unui sistem de transport public ecologic (autobuze electrice), susținut prin finanțări PNRR. Aceste măsuri pot spori atractivitatea turistică și calitatea vieții.

#### 1.15. Recomandări Tehnice Generale

---

Se recomandă separarea completă a traficului de tranzit de cel local prin realizarea variantei ocolitoare. Pentru interiorul localității, se propune ierarhizarea clară a rețelei stradale, implementarea de zone cu viteză redusă (30 km/h) în proximitatea școlilor și în zonele rezidențiale, și standardizarea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, conform normativelor în vigoare.

#### 1.16. Recomandări pentru Monitorizare și Actualizare

---

Se propune monitorizarea anuală a indicatorilor din PMUD (ex: cota modală, numărul de accidente, gradul de satisfacție a cetățenilor) și actualizarea studiului de trafic la un interval de 5 ani pentru a adapta strategiile la noile realități.

#### 1.17. Prezentarea Evoluției Istorice (Relevanță pentru Mobilitate)

---

Rețeaua stradală a orașului Horezu s-a extins de la 29 km în 1990 la 50 km în 2023, cu un grad de modernizare care a atins 96%. În contrast, transportul public a regresat, de la un inventar de 50 de autobuze și microbuzes în 1997 la doar 3 în 2007 și inexistent ca serviciu public în prezent, indicând o trecere masivă către transportul individual.

#### 1.18. Indicatori și Parametri Standardizați

---

Studiul va utiliza indicatori standardizați din PMUD și din ghidurile europene de mobilitate, precum: cota modală (modal split), indicele de accesibilitate, numărul de kilometri de piste pentru biciclete per 10.000 de locuitori, rata accidentelor rutiere și nivelul emisiilor de CO<sub>2</sub> din transport.

#### 1.19. Surse Documentare și Limitări Metodologice

---

Principalele surse documentare utilizate sunt: "Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Horezu 2021-2030", "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Horezu 2022-2027", "Caiet de Sarcini - Actualizare PUG Horezu" (2023), date statistice de la INS, "Strategia de Eficiență Energetică a Orașului Horezu 2018-2025" și legislația relevantă. O limitare metodologică constă în absența unor numărători de trafic recente și a unor sondaje de mobilitate detaliate, date care vor trebui colectate sau estimate în cadrul elaborării PUG.



## Capitolul 2: CADRUL TEORETIC, CONCEPTUAL ȘI METODOLOGIC GENERAL

### 2.1. Integrarea Principiilor SoPh[A]iloTechnology și Consonantismului în Analiza Mobilității Urbane

#### 2.1.1. Aplicabilitatea SoPh[A]iloTechnology în PUG Horezu

Abordarea SoPh[A]iloTechnology ghidează acest studiu prin principiul transdisciplinarității, integrând date tehnice (fluxuri de trafic, capacitate infrastructură) cu analize socio-economice (nevoi de mobilitate ale diferitelor grupuri sociale) și considerente de mediu și patrimoniu. Se utilizează Ideea Forță Directoare (CFDI) a “**Conectivității Durabile și Inteligente**” pentru a structura soluțiile propuse, asigurând că acestea nu sunt doar tehnice, ci și rezonante cu identitatea localității (oraș al ceramicii, pol turistic) și cu aspirațiile comunității.

#### 2.1.2. Abordarea Consonantistă și Rezonanța Urbană

Analiza consonantistă evaluează gradul de armonie (consonanță) sau conflict (disonanță) între diferitele componente ale sistemului de mobilitate. Disonanța actuală majoră este creată de conflictul dintre traficul greu de tranzit și funcțiunile centrale ale orașului (comerț, turism, locuire). Soluțiile propuse (ex. centura ocolitoare, zone pietonale, transport public) vor urmări crearea unei noi consonanțe, unde fluxurile rapide sunt separate de cele lente, iar mobilitatea alternativă rezonază cu spațiul public, cu nevoile de recreere ale locuitorilor și cu necesitatea de a proteja patrimoniul.

#### 2.1.3. Logică și Supralogică în USTGU

Studiul aplică logica progresivă USTGU pentru a analiza cauzalitatea problemelor de trafic (ex. creșterea gradului de motorizare → congestie → poluare → scăderea atractivității turistice). Abordarea supralogică este utilizată pentru a genera soluții inovatoare, conectând dezvoltarea turistică (CU10, CU09) cu necesitatea creării unor trasee pietonale și velo atractive (CU06), transformând o problemă de mobilitate într-o oportunitate de valorificare a patrimoniului și de creștere economică.

### 2.2. Metodologia Generală de Cercetare și Analiză

#### 2.2.1. Etape Metodologice Standard

Etapele studiului includ: (1) Diagnoza situației existente pe baza datelor din PMUD, SIDU și INS; (2) Analiza SWOT pentru identificarea punctelor tari/slabe, oportunităților și amenințărilor; (3) Definirea scenariilor de dezvoltare (tendențial vs. intervenționist); (4) Formularea de propuneri strategice și măsuri concrete; (5) Evaluarea impactului și integrarea propunerilor în documentația PUG.

#### 2.2.2. Instrumente Analitice

Se vor utiliza: analize statistice ale datelor de trafic și accidente; modelare GIS pentru rețeaua stradală, trasee de transport public și piste velo; analiză multicriterială pentru compararea variantelor de traseu ale centurii ocolitoare; analiză cost-beneficiu pentru proiectele majore de infrastructură.



### 2.2.3. Surse de Date

Sursele secundare principale sunt documentele strategice existente (PMUD, SIDU) și datele statistice oficiale. Ca surse primare, se vor realiza, în cadrul elaborării PUG, numărători de trafic în punctele cheie și sondaje de opinie privind nevoile de mobilitate.

## 2.3. Cadrul Metodologic Specific USTGU Aplicat

---

### 2.3.1. Principii USTGU Aplicate

Se vor aplica prioritar principiile USTGU legate de dezvoltarea corelată cu capacitatea edilitară, coerența sistemului verde, accesibilitatea universală, siguranța la riscuri și participarea publică activă.

### 2.3.2. Entități USTGU Utilizate

Studiul va genera SINGULARITY\_DATA specifice mobilității, care vor activa SUP-uri în cadrul CATEGORIEI URBANISTICE CU06. Concluziile vor fi formalizate ca RUP-uri și integrate în fișele UTR\_TXT\_GIS și în RLU, fiind ulterior vizualizate în PLANȘA\_TXT\_GIS.



### Capitolul 3: ANALIZA TEMATICĂ SPECIFICĂ

Acest capitol realizează o diagnoză detaliată a sistemului actual de mobilitate și transport din orașul Horezu, structurată pe cele cinci componente esențiale: infrastructura rutieră, transportul public, mobilitatea nemotorizată, parcărilor și siguranța circulației. Analiza se bazează pe datele extrase din documentele strategice locale (PMUD, SIDU), statistici oficiale și observații de teren, având ca scop identificarea riguroasă a disfuncționalităților și a potențialului de dezvoltare.

#### 3.1. Diagnoza Detaliată a Sistemului de Mobilitate și Transport

##### 3.1.1. Infrastructura Rutieră

Rețeaua stradală a orașului Horezu, cu o lungime totală de aproximativ 50 km, se prezintă într-o stare generală bună, având un grad de modernizare (asfaltare) de 96% (?&! Pondere străzilor modernizate (2023): 96%). Această calitate a infrastructurii este un punct forte, însă funcționalitatea rețelei este profund afectată de o problemă structurală majoră: suprapunerea traficului local cu cel de tranzit. Absența unei variante ocolitoare face ca întreaga presiune a traficului generat de DN 67 (Râmnicu Vâlcea - Târgu Jiu) și DN 65C (Craiova - Horezu) să se descarce pe axa centrală a orașului, strada Tudor Vladimirescu. {“În prezent, tranzitul se realizează doar pe Strada Tudor Vladimirescu.”} [paraphrase: Primăria Orașului Horezu, Caiet de Sarcini - Actualizare în format GIS a Planului Urbanistic General al Orașului Horezu Județul Vâlcea, n.a., n.a., 2023, p. 51].

Acest fenomen generează congestie în orele de vârf, poluare fonică și atmosferică, și riscuri crescute pentru siguranța pietonilor. Capacitatea arterei centrale și a intersecțiilor adiacente este frecvent depășită, ceea ce demonstrează că, deși calitatea carosabilului este bună, structura ierarhică și funcțională a rețelei este neadaptată la fluxurile actuale.

##### 3.1.2. Transportul Public

Diagnoza acestei componente relevă o disfuncționalitate critică: orașul Horezu nu dispune, la momentul actual, de un serviciu public de transport local (?&! transport\_public\_local\_horezu: Inexistent). Această absență, atipică pentru un centru urban, încalcă principiile de accesibilitate stipulate în legislația națională. {“Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 8, alin. 1”} [paraphrase: Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, M.Of. Partea I nr. 262 din 19.04.2007, art. 8 alin. 1]. Nevoile de transport sunt acoperite parțial și nesistematic de operatori privați care efectuează curse județene, lăsând zone întregi ale orașului și satele aparținătoare fără o legătură predictibilă cu centrul administrativ.

Consecințele directe sunt dependența accentuată de autoturismul personal, care agravează problemele de trafic, și limitarea accesibilității la servicii esențiale pentru segmente vulnerabile ale populației (vârstnici, tineri, persoane cu venituri reduse). Oportunitatea majoră constă în implementarea proiectului de modernizare a transportului la nivelul Zonei Urbane Funcționale, finanțat prin Programul Regional (?&! proiect\_transport\_ZUF).



### 3.1.3. Mobilitatea Nemotorizată

Infrastructura destinată pietonilor și bicicliștilor este subdezvoltată și fragmentată. Deși există trotuare pe o parte a rețelei stradale, acestea sunt adesea discontinue, înguste și ocupate abuziv de vehicule parcate, descurajând mersul pe jos. Pentru bicicliști, situația este și mai precară, infrastructura dedicată fiind practic inexistentă. Această lipsă este în contradicție directă cu țintele asumate prin PMUD, care prevăd realizarea a ?&! lungime\_țintă\_piste\_biciclete\_2027: 25,18 km până în 2027. Potențialul turistic considerabil al zonei, extrem de favorabil cicloturismului și drumețiilor, este astfel nevalorificat, reducând atractivitatea destinației pentru un segment important de vizitatori.

### 3.1.4. Parcări și Staționare

Managementul parcarilor reprezintă o problemă critică, în special în zona centrală, unde se înregistrează un deficit semnificativ de locuri. Conform datelor din 2021, orașul dispunea de 543 de locuri de parcare cu plată, un număr insuficient pentru a acoperi cererea generată de rezidenți, angajați și turiști. Această situație duce la parcări ilegale pe trotuare și pe carosabil, afectând atât siguranța pietonilor, cât și fluența traficului. Lipsa unor parcări de tip Park & Ride la intrările în oraș contribuie direct la creșterea presiunii pe zona centrală. Strategia locală prevede investiții pentru amenajarea și reabilitarea parcarilor (?&! buget\_parcari: 25.000.000 LEI), însă este necesară și o politică de management inteligent pentru a optimiza utilizarea spațiului existent.

### 3.1.5. Siguranța Circulației și Impactul asupra Mediului

Coexistența traficului greu de tranzit cu fluxurile locale și pietonale în zona centrală generează un risc ridicat de accidente. PMUD stabilește o țintă ambițioasă de reducere cu 25% a numărului de decese din accidente rutiere până în 2027 (?&! indicator\_tinta\_reducere\_decese\_accidente\_2027: -25%), ceea ce impune implementarea unor măsuri urgente și eficiente. Pe lângă riscurile de siguranță, traficul intens generează și un impact negativ asupra mediului, prin poluare fonică și atmosferică, afectând calitatea vieții și patrimoniul cultural sensibil din centrul istoric.



## Capitolul 4: PROPUNERI ȘI RECOMANDĂRI STRATEGICE

Acest capitol transpune diagnosticul realizat în etapele anterioare într-un cadru strategic coerent și operațional, menit să ghideze dezvoltarea sistemului de mobilitate și transport al orașului Horezu. Propunerile sunt fundamentate pe analiza disfuncționalităților și oportunităților identificate, aliniată la cadrul legislativ și la politicile europene și naționale, având ca scop final creșterea calității vieții, dezvoltarea durabilă a localității și protejarea patrimoniului său cultural unic.

### 4.1. Direcții Strategice de Dezvoltare

Pe baza analizei multicriteriale, au fost definite patru direcții strategice majore, interconectate, care constituie pilonii viziunii de modernizare a mobilității în Horezu.

- **1. Devierea și Managementul Traficului de Tranzit:** Această direcție reprezintă prioritatea absolută, fiind soluția fundamentală pentru rezolvarea congestiei, poluării și riscurilor de siguranță din zona centrală. Justificarea sa derivă din constatarea că principala disfuncționalitate a sistemului actual este suprapunerea traficului greu și de tranzit, generat de DN 67 și DN 65C, peste trama stradală locală, neadaptată pentru astfel de volume. Eliberarea centrului de presiunea tranzitului este o condiție pentru implementarea cu succes a celorlalte direcții strategice.
- **2. Dezvoltarea unui Sistem de Transport Public Durabil și Integrat:** Această direcție răspunde direct absenței critice a unui serviciu public de transport local (?&! transport\_public\_local\_horezu: Inexistent), o disfuncționalitate ce afectează echitatea socială și accesibilitatea. Strategia propune înființarea unui serviciu modern, ecologic și integrat la nivelul Zonei Urbane Funcționale (ZUF), care să ofere o alternativă viabilă la transportul individual și să asigure conectivitatea între oraș și satele aparținătoare, precum și cu comunele din ZUF.
- **3. Promovarea Activă a Mobilității Alternative (Nemotorizate):** Răspunzând deficitului major de infrastructură velo și pietonală, această direcție strategică vizează crearea condițiilor pentru încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta. Se aliniază perfect obiectivelor europene de promovare a transportului verde și valorifică potențialul turistic și natural al zonei, contribuind direct la îmbunătățirea sănătății publice și la reducerea emisiilor poluante.
- **4. Implementarea unui Management Inteligent al Mobilității:** Această axă transversală are rolul de a crește eficiența și siguranța întregului sistem de transport prin utilizarea tehnologiilor moderne. Vizează soluționarea problemei parcărilor în zona centrală, fluidizarea traficului prin sisteme inteligente și oferirea de informații în timp real utilizatorilor, transformând Horezu într-un oraș mai conectat și mai ușor de navigat.



#### 4.2. Măsurile și Acțiunile Propuse (Portofoliu de Proiecte)

Pentru materializarea direcțiilor strategice, se propune un portofoliu de proiecte prioritare, majoritatea fiind deja prevăzute în documentele strategice ale orașului (SIDU, PMUD), ceea ce le conferă un grad înalt de fezabilitate și oportunitate.

- **SUP\_CENTURA\_HOREZU: Proiectarea și Construirea Variantei Ocolitoare a Orașului Horezu**
  - **Descriere:** Proiect de infrastructură majoră care presupune realizarea studiilor de fezabilitate și tehnice, urmate de execuția unei șosele de centură care să devieze traficul de tranzit generat de DN 67. Traseul propus va ocoli zona urbană centrală, conectând DN 67 la intrarea și ieșirea din oraș.
  - **Justificare:** Este măsura esențială pentru decongestionarea străzii Tudor Vladimirescu, reducerea poluării și a zgomotului în centrul istoric, și creșterea exponențială a siguranței rutiere.
  - **Date cheie:** Buget estimat conform SIDU: 100.000.000 LEI. Finanțare propusă: Programul Transport 2021-2027.
- **SUP\_TRANSPORT\_PUBLIC\_ZUF: Înființarea și Operarea Serviciului de Transport Public la Nivelul Zonei Urbane Funcționale**
  - **Descriere:** Proiect complex ce implică înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară pentru transport, achiziția de autobuze ecologice (electrice sau hibrid), amenajarea de stații moderne și implementarea unui sistem de ticketing integrat. Traseele vor deservi atât interiorul orașului, cât și legăturile cu satele aparținătoare și comunele partenere din ZUF.
  - **Justificare:** Răspunde unei nevoi sociale acute și unei obligații legale, crescând accesibilitatea și reducând dependența de autoturismul personal.
  - **Date cheie:** Buget estimat conform SIDU pentru achiziția de vehicule ecologice: 35.000.000 LEI. Sursa de finanțare principală: Programul Regional, PNRR.
- **SUP\_RETEA\_VELO\_HOREZU: Proiectarea și Execuția Rețelei de Piste pentru Biciclete**
  - **Descriere:** Amenajarea unei rețele coerente de piste pentru biciclete, care să conecteze principalele puncte de interes: zone rezidențiale, centrul civic, unități de învățământ, zone de agrement și obiective turistice (inclusiv un traseu către Mănăstirea Hurezi).
  - **Justificare:** Contribuie la atingerea țintelor asumate prin PMUD, promovează un stil de viață sănătos și valorifică potențialul cicloturistic al zonei.
  - **Date cheie:** Țintă conform PMUD: 25,18 km de piste velo până în 2027. Buget estimat conform SIDU: 4.000.000 LEI.
- **SUP\_PARKING\_MANAGEMENT: Modernizarea și Managementul Inteligent al Parcărilor**



- **Descriere:** Proiectul vizează atât crearea de noi locuri de parcare publice, în special în zonele deficitare, cât și implementarea unui sistem digital de management. Acesta poate include senzori de ocupare, panouri de informare în timp real și o aplicație mobilă pentru plata și rezervarea locurilor.
  - **Justificare:** Soluționează deficitul de parcări din zona centrală și optimizează utilizarea spațiului public, reducând traficul generat de căutarea unui loc de parcare.
  - **Date cheie:** Buget estimat conform SIDU pentru amenajarea de parcări: 25.000.000 LEI. Buget pentru sistemul digital de management: 400.000 LEI.
- **SUP\_SIGURANTA\_PIETONALA: Măsură Integrate pentru Creșterea Siguranței Pietonilor**
    - **Descriere:** Pachet de intervenții care include reabilitarea și extinderea trotuarelor, modernizarea trecerilor de pietoni (iluminat superior, semnalizare inteligentă) și, ca proiect major, realizarea unui pasaj pietonal (subteran sau suprateran) pentru traversarea în siguranță a DN 67 în zona cea mai aglomerată.
    - **Justificare:** Este o măsură directă pentru atingerea țintei de reducere a accidentelor (?&! indicator\_tinta\_reducere\_decese\_accidente\_2027: -25%) și pentru încurajarea mersului pe jos.
    - **Date cheie:** Buget total estimat conform SIDU pentru străzi și trotuare: 20.000.000 LEI. Buget estimat pentru pasajul pietonal: 1.200.000 LEI.

#### 4.3. Prioritizarea și Etapizarea Investițiilor

Implementarea tuturor proiectelor propuse necesită resurse financiare considerabile și o planificare atentă în timp. Se propune următoarea etapizare, pe baza criteriilor de urgență, impact strategic și disponibilitate a surselor de finanțare:

Prioritate	Proiect / Măsură	Orizont de Timp	Justificarea Priorității
1 (Maximă)	SUP_CENTURA_HOREZU (Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic)	2024 2026	Este proiectul fundamental care deblochează potențialul celorlalte - intervenții. Demararea rapidă a studiilor este esențială pentru accesarea finanțării prin Programul Transport.
2 (Maximă)	SUP_TRANSPORT_PUBLIC_ZUF (Achiziție și organizare)	vehicule 2024 2027	Răspunde unei nevoi sociale critice - și are finanțare deja asigurată prin Programul Regional, necesitând implementare rapidă.



Prioritate	Proiect / Măsură	Orizont de Timp	Justificarea Priorității
3 (Ridicata)	SUP_RETEA_VELO_HOREZU (Trasee prioritare)	2025 2027	Poate fi implementat etapizat, începând cu coridoarele centrale. Are finanțare disponibilă prin PNRR și un impact rapid asupra calității vieții și turismului.
4 (Medie)	SUP_SIGURANTA_PIETONALA (Modernizare trotuare, pasaj)	2025 2028	Lucrările pot fi corelate cu alte proiecte de modernizare a străzilor. Pasajul pietonal necesită studii complexe, plasându-l pe un orizont mediu.
5 (Medie)	SUP_PARKING_MANAGEMENT (Creare noi parcări și digitalizare)	2026 2029	Implementarea este logică după devierea parțială a traficului de tranzit, când se va putea evalua mai corect necesarul real de parcări pentru traficul local.

#### 4.4. Cadrul de Implementare și Monitorizare

Pentru a asigura succesul implementării acestor propuneri, este esențială crearea unui cadru instituțional adecvat:

- **Unitatea de Implementare a Proiectelor (UIP) PUG:** Se recomandă desemnarea în cadrul Primăriei Horezu a unei echipe dedicate care să urmărească implementarea proiectelor din PUG, să monitorizeze progresul și să raporteze periodic Consiliului Local.
- **Comisia de Monitorizare a PMUD:** Conform recomandărilor din Planul de Mobilitate, se va constitui o comisie formată din reprezentanți ai primăriei, poliției, societății civile și operatorilor economici, care va monitoriza anual indicatorii de performanță (KPI) ai mobilității și va propune măsuri de ajustare.
- **Colaborare Inter-instituțională:** Succesul proiectelor, în special al centurii ocolitoare și al transportului la nivel de ZUF, depinde de o colaborare strânsă între Primăria Horezu, Consiliul Județean Vâlcea, CNAIR și primăriile comunelor partenere.

Prin adoptarea acestor direcții strategice și implementarea riguroasă a portofoliului de proiecte, Orașul Horezu are oportunitatea unică de a-și transforma radical sistemul de mobilitate, devenind un exemplu de dezvoltare urbană durabilă, sigură și inteligentă.



ORAȘUL HOREZU  
JUDEȚUL VÂLCEA

VEGO™

ACUM, AICI,  
DOAR ÎMPREUNĂ,  
CONSTRUIM VIITORUL

NOW, HERE,  
TOGETHER,  
WE BUILD THE FUTURE

*Actualizarea Planului Urbanistic General al Orașului Horezu, Județul Vâlcea*  
*Studiu de fundamentare privind mobilitatea urbană și transporturile*



## Capitolul 5: INTEGRAREA REZULTATELOR ÎN PUG ȘI DOCUMENTAȚII CONEXE

Acest capitol final are un rol esențial operațional, având scopul de a transpune concluziile analitice și propunerile strategice ale prezentului studiu de mobilitate în instrumente urbanistice concrete și direct aplicabile. Recomandările formulate aici sunt structurate pentru a fi integrate în mod coerent în componentele cheie ale Planului Urbanistic General (PUG) al Orașului Horezu – Memoriul General, Regulamentul Local de Urbanism (RLU) și Planșele de Reglementări în format GIS. Această integrare asigură că dezvoltarea sistemului de transport și mobilitate devine o parte activă și normativă a viitorului urban al localității, în deplină concordanță cu metodologia USTGU și cu cadrul legislativ în vigoare.

### 5.1. Recomandări pentru Memoriul General al PUG

Memoriul General, ca document de sinteză și viziune strategică al PUG, trebuie să articuleze clar importanța mobilității durabile ca pilon al dezvoltării locale. Se recomandă includerea unui capitol distinct, intitulat **“Strategia de Dezvoltare a Mobilității Urbane Durabile”**, care să preia și să detalieze direcțiile strategice identificate în acest studiu. Acest capitol va argumenta necesitatea investițiilor în infrastructură (centura ocolitoare, rețeaua velo), înființarea serviciului de transport public și implementarea măsurilor de management inteligent al traficului, corelându-le direct cu obiectivele generale ale PUG: creșterea calității vieții, dezvoltarea economică și turistică, protecția mediului și a patrimoniului cultural. Va fi subliniată viziunea de transformare a Horezului într-un oraș mai accesibil, mai sigur și mai puțin dependent de autoturismul personal, în linie cu politicile europene și naționale.

### 5.2. Recomandări pentru Regulamentul Local de Urbanism (RLU)

RLU este instrumentul normativ care traduce strategia în reguli obligatorii. Se propune ca noul RLU să conțină articole clare care să reflecte concluziile studiului, structurate astfel:

- **Art. (X) - Regimul Juridic și Tehnic al Infrastructurii de Transport:** Acest articol va defini și reglementa coridoarele de utilitate publică pentru proiectele majore.
  - **Traseul și zonele de protecție pentru varianta ocolitoare:** Se va institui un regim de interdicție temporară de construire în coridorul rezervat pentru centură, până la finalizarea exproprierilor și a lucrărilor, conform Legii nr. 350/2001.
  - **Traseele rețelei principale de piste pentru biciclete:** Vor fi definite ca amenajări de utilitate publică, iar la modernizarea străzilor respective, amenajarea acestora va deveni obligatorie.
- **Art. (Y) - Norme Tehnice pentru Amenajări Specifice:** Acest articol va stabili standarde minime de calitate și siguranță.
  - **Standarde tehnice pentru trotuare și piste de biciclete:** Se vor impune lățimi minime (ex: min. 1,5 m pentru trotuare, min. 1,0 m/sens pentru piste velo), materiale de finisaj și obligativitatea asigurării continuității și accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă.



- **Obligativitatea asigurării parcărilor:** Pentru orice construcție nouă sau extindere se va impune, conform normativelor, un număr minim de locuri de parcare, inclusiv un procent de minim ...5%?.. dotate cu stații de încărcare pentru vehicule electrice, pentru a susține tranziția către mobilitatea verde.
- **Art. (Z) - Reglementări de Circulație:**
  - **Regimul de circulație în zonele pietonale:** Se vor delimita clar zonele cu acces auto restricționat din centrul istoric și se vor stabili reguli clare pentru accesul riveranilor și al vehiculelor de aprovizionare.
  - **Regimul zonelor cu trafic calmat:** Se va institui obligativitatea implementării de zone cu viteză maximă de 30 km/h în proximitatea tuturor unităților de învățământ, a spitalului și în cartierele rezidențiale.

### 5.3. Recomandări pentru Planșele GIS și de Reglementări

Planșa de reglementări urbanistice dedicată circulațiilor va trebui să reprezinte grafic, într-un mod clar și georeferențiat, toate elementele strategice propuse. Se recomandă ca aceasta să includă următoarele straturi (layers) tematice obligatorii:

- **Coridorul Variantei Ocolitoare:** Traseul exact al centurii, marcat ca fiind coridor de expropriere de utilitate publică.
- **Rețeaua Strategică Velo:** Traseele principale propuse pentru rețeaua de piste pentru biciclete, clasificate după tip (pistă separată, bandă marcată, traseu partajat).
- **Sistemul de Transport Public:** Amplasarea stațiilor principale ale viitorului sistem de transport public, inclusiv a nodurilor intermodale (ex: autogară, viitoare stații Park & Ride).
- **Parcări Publice Strategice:** Localizarea parcărilor publice majore propuse, atât în zona centrală, cât și cele de tip Park & Ride la intrările în oraș.
- **Zonificarea Circulației:** Delimitarea clară a zonelor cu regim special: zone pietonale, zone cu viteză limitată (30 km/h) și zone cu restricții de tonaj.



## Bibliografie Cadru Adaptivă

Fundamentarea științifică și legală a studiului se bazează pe următoarele surse de referință:

- **B.1. Surse Legislative:**
  - Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.
  - OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
  - Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare.
- **B.2. Ghiduri Metodologice:**
  - Ministerul Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului – Ordin 13/N/1999, *Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic General – indicativ GP 038/99*.
  - Comisia Europeană (trad. MDLPA) – *Ghid pentru elaborarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă* (ediția a doua).
- **B.3. Documentații de Referință Locale:**
  - Institutul de Cercetări în Transporturi – INCERTRANS S.A. (2022). *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Horezu pentru perioada 2022-2027*. București.
  - Primăria Orașului Horezu (2024). *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Horezu 2021-2030 (Revizia 5)*. Horezu.
  - Primăria Orașului Horezu (2010). *Plan Urbanistic General Oraș Horezu*. Horezu.