RJR
IASI - ROMANIA
INTERNATIONAL
RO 15245882
J22/299/2003
strada Smirdan, nr. 67, cod postal 700399, Iasi
tel. 0232244331, fax. 0232230923

Departament Proiectare

[redacted]



S.C. RJR INTERNATIONAL S.R.L. 2 RJR IASI - ROMANIA

DECEMBRIE 2015

RJR IASI - ROMANIA INTERNATIONAL
RO 15245882
J22/299/2003
strada Smirdan, nr. 67, cod postal 700399, Iasi
tel. 0232244331, fax. 0232230923
Departament Proiectare

LISTA DE SEMNĂTURI

MANAGER PROIECT **ing. Răzvan BULIGĂ**

ÎNTOCMIT **ing. Andrei IONIŢĂ**

ÎNTOCMIT **ing. Andrei HUMĂ**

S.C. RJR INTERNATIONAL S.R.L. 2 IASI - ROMANIA

Cuprins

I. IDENTIFICAREA ŞI DELIMITAREA AREALULUI VIZAT 3
I.1 INTRODUCERE – OBIECTIVUL STUDIULUI 3
I.2 OBIECTIVE GENERALE 3
I.3 VIZIUNE 4
MISIUNE 4
I.4 SCURT ISTORIC 4
I.5 ELEMENTE DE IDENTITATE ŞI VALORI 5
I.6 CARACTERISTICA FIZICO-GEOGRAFICĂ 6
I.7 AŞEZAREA GEOGRAFICĂ, LIMITE, SUPRAFAŢĂ 6
I.8 CLIMA ŞI PRECIPITAŢIILE 6
I.9 HIDROGRAFIA ORAŞULUI FLĂMÂNZI 8
I.10 DEMOGRAFIE 9
I.11 FORTA DE MUNCA 9
I.12 SPAŢIILE VERZI 9
I.13 STRUCTURA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ 10
I.14 CIRCUIT CULTURAL IN ORASUL FLAMANZI 10
I.15 ELEMENTE DE INFRASTRUCTURĂ RUTIERA 13
II. ANALIZA SITUATIEI ACTUALE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT 15
II.1. INFRASTRUCTURA RUTIERA 15
II.1.1 DRUMURILE 15
II.1.2 RETEAUA STRADALA 18
II.2. INFRASTRUCTURA FEROVIARA 27
II.3. PISTE PENTRU BICICLETE 27
II.4. SPATII DE PARCARE 27
II.5 SPATII PIETONALE 30
III. ANALIZA DE TRAFIC ŞI A MOBILITĂŢII LA NIVELUL LOCALITĂŢII 32
III.1. PREZENTAREA REZULTATELOR RECENSAMINTELOR DE TRAFIC REALIZATE IN ZONA 33
III.2. Orientarea populaţiei către anumite modalităţi de deplasare 40
III.3. Mijloace de transport utilizate 42
III.4. Impactul asupra mediului 44
III.4.1. Poluarea atmosferică 44
III.4.2. Poluarea fonică 46
III.5. Metode ecologice de transport utilizate 47
IV. ANALIZA SWOT 48
V. EVALUAREA NECESITĂŢILOR ŞI DEFICIENŢELOR CONSTATATE/MODALITĂŢI DE GESTIONARE 50

VI. MODALITĂȚI DE VALORIFICARE A OPORTUNITĂȚILOR IDENTIFICATE 52
VII. PROGNOZA DE TRAFIC ŞI MOBILITATE PENTRU LOCALITATEA FLĂMÂNZI – ORIZONTUL DE TIMP 2015 – 2020 54
VIII. RECOMANDĂRI PRIVIND DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT LOCALE, ÎMBUNĂTĂȚIREA CONDIȚIILOR DE TRAFIC ŞI CREŞTEREA GRADULUI DE MOBILITATE. 56
BIBLIOGRAFIE 58

S.C. RJR INTERNATIONAL S.R.L. IASI - ROMANIA 2

I. IDENTIFICAREA ŞI DELIMITAREA AREALULUI VIZAT

I.1 INTRODUCERE – OBIECTIVUL STUDIULUI

Obiectivul planului de mobilitate constă în analizarea stării actuale a orasului Flamanzi din diferite perspective, în care infrastructura de transport reprezintă elementul angrenant în dezvoltarea unei localităţi şi a unei regiuni. Un plan de mobilitate este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor şi companiilor în oras şi în împrejurimile acestuia, pentru a avea o mai bună calitate a vieţii. Aceasta se bazează pe practicile existente de planificare şi ia în considerare principiile de integrare, participare şi evaluare. Un plan de mobilitate este un concept care contribuie la atingerea ţintelor europene de schimbare climatică şi eficienţă energetică stabilite de liderii U.E. Spre deosebire de abordările tradiţionale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetăţenilor şi a tuturor parţilor, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranţă etc.), între diferite niveluri de autoritate şi între autorităţile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate necesită o viziune pe termen lung şi sustenabilă pentru o zonă urbană şi care să ţină cont de costurile şi beneficiile sociale mai extinse, cu scopul de a internaliza costurile şi de a sublinia importanţa evaluării. O importanţă majoră în eficientizarea unei reţele o reprezintă intermodalitatea – „Constă în colaborarea între diverse moduri de transport în scopul unei activităţi economice maxime pentru fiecare mod de transport în parte. Astfel se pun în valoare diferitele mijloace de transport, deschizând calea spre o utilizare mai raţională a infrastructurilor existente şi viitoare pentru asigurarea mobilităţii circulaţiei.

I.2 OBIECTIVE GENERALE

Un Plan de Mobilitate este un set de masuri menit a indeplini nevoile de transport ale angajatilor si a altor grupuri tinta (turisti, locuitori ai zonelor urbane, etc.) din cadrul unei localitati date. Aceste masuri doresc sa promoveze cele mai sustenabile moduri de transport. Firmele, birourile, bancile, spitalele, facilitatile culturale sau sportive, etc. sunt printre sursele majore de transport individual cu automobilul. Deplasarile catre locul de munca reprezinta o mare proportie din numarul total de deplasari facute cu masina. Navetismul catre lucru cu masina contribuie in mare masura la ambuteiaje in trafic la ore de varf, masinile ocupand un loc din ce in ce mai mare in orasele noastre. In general, un Plan de Mobilitate poate adopta toate masurile care ajuta la reducerea deplasarilor motorizate catre si de la locatie.

Planul de mobilitate urbana a Orasului Flamanzi urmareste realizarea unei strategii de dezvoltare a sistemului de transport urban din oras avand in vedere urmatoarele obiective minimale:

- Asigurarea accesului tuturor cetatenilor catre optiuni de transport care faciliteaza accesul la destinatii si servicii esentiale;
- Imbunatatirea sigurantei si securitatii transporturilor;
- Reducerea poluarii sonore si a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de sera si a consumului de energie;
- Imbunatatirea eficientei si rentabilitatii trasnportului de persoane si de bunuri;

- Cresterea atractivitatii si calitatii mediului urban in beneficiul cetatenilor, economiei si societatii in general;

Planul de mobilitate va avea ca fundament o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului si a mobilitatii in orasul Flamanzi si va cuprinde toate tipurile si formele de transport: public şi privat, de marfa şi de pasageri, motorizat şi nemotorizat, în mişcare sau în staţionare.

Abordand obiective sociale, de mediu si economice, precum si in domeniul integrarii si al sigurantei, se va pune accent pe transportul durabil.

I.3 VIZIUNE

Orasul Flamanzi se va transforma într-un oraş curat şi sigur, bazat pe propriile principii şi valori, cu responsabilitate socială, cu oameni deschişi către nou, servicii de sănătate, standarde educaţionale de înaltă calitate, un mediu de afaceri stabil, capabil să asigure o rată a şomajului scăzută, creşterea şi îmbunătăţirea continuă a standardelor de viaţă.

Primăria oraşului Flamanzi, trebuie să îşi însuseaşcă şi să promoveze o viziune strategică în ceea ce priveşte dezvoltarea ei spre viitor. Lipsa unei asemenea viziuni duce la o activitate dezorganizată, în cadrul căreia se pot rata multe oportunităţi şi se pot consuma iraţional resurse preţioase.

MISIUNE

Realizarea prezentului Plan de Mobilitate abordează o serie de provocări care reies atât din politica de mobilitate a oraşului, cât şi din dinamica dintre actorii implicaţi:

- Provocarea legată de coeziunea teritorială: Planul de mobilitate urbană durabilă face faţă provocărilor dezvoltării infrastructurii de transport şi mobilitate. Politica de mobilitate este concepută în concordanţă cu domeniile prioritare de intervenţie ale comunităţii şi ale autorităţilor;
- Planul de mobilitate este elaborat în spiritul protecţiei mediului şi conservării patrimoniului natural, accent punându-se pe crearea traseelor pietonale şi reorganizarea circulaţiilor, astfel încât calitatea mediului să crească;
- Dezvoltarea intermodalităţii este fundamentală pentru eficienţa politicilor de transport şi mobilitate, indiferent dacă se referă la bunuri, mărfuri sau călători.

I.4 SCURT ISTORIC

Oraşul Flămânzi are o istorie bogată fiind atestată documentar încă din secolul XVI, insă s-au găsit vestigii arheologice care dovedesc aşezări pe acest teritoriu încă din epoca primitivă şi antică .

Anul 2005 a fost un an jubiliar când s-a sărbătorit 400 de ani de atestare documentară a localităţii.

Totuşi localitatea s-a făcut cunoscută atât în ţară cât şi în străinătate ca fiind locul de unde a izbucnit marea răscoală ţărănească din anul 1907, devenind simbolul setei de dreptate a ţăranului român. Oraşul Flămânzi este cunoscut ca locul din care a izbucnit marea răscoală ţărănească din 1907. Astfel, la

nivel național și internațional orașul Flămânzi este considerat simbolul setei de dreptate a țăranului român. În cadrul consiliului local al orașului Flămânzi este organizată o mini-expoziție cu documente ce atestă evenimentele din 1907 și documente autentice se găsesc și la Muzeul din Botoșani, Arhivele statutului din Botoșani și Iași, respectiv Universitatea Alexandru Ioan Cuza din Iași. La Flămânzi a mai existat un muzeu al răscoalei care a fost distrus de un incendiu în 1979. Acum a fost refacut la alte dimensiuni, într-un imobil ce a aparținut Direcției Silvice, fiind reprezentativ nu numai pentru orașul Flamanzi, ci și pentru județul Botoșani.

S.C. RJR INTERNATIONAL S.R.L. 2 IASI - ROMANIA

I.5 ELEMENTE DE IDENTITATE ȘI VALORI

Orașul Flămânzi, nume de referință, simbol al spiritului de dreptate a țăranului român, este situat în partea de sud a județului Botoșani, pe cursul mijlociu al râului Miletin, având ca vecini comunele: Copălău, Prăjeni, Frumușica și Hlipiceni.

Localitatea Flămânzi este situată în partea de nord-est a țării, la 25 km de Botoșani (reședință de județ), la 100 km de orașul Iași. Ca poziție strategică localitatea este așezată de-a lungul drumului european E58 care este, de fapt, principala arteră rutieră care leagă județul Botoșani de județele din sud și mai ales de județe Iași, Bacău, Vaslui, Neamț.

Localitatea se întinde pe o suprafață de peste 10.000 ha în care sunt cuprinse atât terenurile agricole pe care se cultivă cereale, plante tehnice, oleaginoase, vii, pășuni și imașuri cât și peste 1.700 ha de pădure.

Ca număr de locuitori orașul Flămânzi este considerat a fi a treia localitate din județ având 10136 de suflete dispuse atât în orașul Flămânzi cât și în satele aparținătoare Chițoveni și Prisăcani. Orașul poartă același nume de la începuturile sale, folosindu-se foarte rar în unele documente istorice și denumirea de satul Flămânda.

În ceea ce privește numele de Flămânda, înseamnă tot localitatea Flămânzi, pentru că în fiecare document istoric este menționat că face parte din ținutul Hârlău, fără a se face astlel vreo confuzie cu localitatea Flămânda existentă în judelui Dolj.

Primul document care pomenește numele satului Flămânzi, cu toate că satul este cu mult mai vechi decât atestarea sa documentară, datează din 4 septembrie 1605, scris în limba slavonă, în cancelaria voievodului Ieremia Movilă, cu două peceți aplicate, rupt și prost conservat, în text existând multe locuri albe.

Denumirea satului ar proveni, se spune din bătrâni, din împrejurarea că oamenii așezați pe vechea silițe la adăpostul pădurii, cu terenuri mănoase în apropiere, veniți din alte părți, apelau la început pentru a se gospodări la ajutoarele satelor vecine, mai vechi, fiind considerați de către aceștia ca "Flămânzi ", denumire rămasă ulterior satului.

Datorită importanței geostrategice (fiind situat la egală distanță de orașele Botoșani și Hârlău și pe principala arteră de comunicație cu celelalte județe) cât mai ales istorice, fosta comună a devenit oraș în anul 2004, în baza prevederilor Legii nr. 81/2004, promulgată prin Decretul nr. 182 / 2004 și este compus din fostele sate, Flămânzi, N. Bălcescu și Poiana, actualmente cartiere ale orașului și satele aparținătoare Chițoveni și Prisăcani.

I.6 CARACTERISTICA FIZICO-GEOGRAFICĂ

Orașul Flămânzi este unul dintre locurile cu deosebită rezonanță istorică, ce marchează linia vestică a Câmpiei Moldovei la contactul cu Podișul Sucevei situată în nord-estul României, în sudul județului Botoșani, la întâlnirea Câmpiei Moldovei cu dealurile înalte ale Siretului. Se învecinează la nord și vest cu comunele Copălău și Lunca, la est cu comuna Plugari, din județul Iași, iar la sud cu comunele Frumușica și Prăjeni.

Orașul Flămânzi cuprinde următoarele cartiere: Flămânzi, Cordun, Poiana, Nicolae Bălcescu, satele Chițoveni și Prisăcani.

I.7 AȘEZAREA GEOGRAFICĂ, LIMITE, SUPRAFAȚĂ

Așezată la marginea de vest a Câmpiei Jijiei Interioare și a Bahluiului, orașul Flămânzi cuprinde o bună parte din Depresiunea de contact, Frumușica.

Este una dintre localitățile ce marchează linia vestică dintre Câmpia Moldovei la contact cu Podișul Sucevei. Prin centrul orașului trece Drumul European E58 care leagă orașele Iași – Botoșani - Suceava, șosea asfaltată, precum și varianta spre Plugari – Iași, în parte modernizată.

Centrul orașului Flămânzi se află la intersecția paralelei de 47° 33' latitudine nordică și a Meridianului de 26° 55' longitudine estică.

Relief: Teritoriul orașului Flămânzi are forma unui patrulater neregulat cu o suprafață totală de 10871 ha și este orientat către vest-est. Orașul este amplasat într-o zonă colinară, dar forma de relief predominantă este șesul cu mici zone inundabile, terenul fiind inclus în zona a treia de fertilitate.

I.8 CLIMA ȘI PRECIPITAȚIILE

Întreg teritoriul țării, îndeosebi partea de est, se află în zona climei temperat continentale de nuanță excesivă.

Orașul Flămânzi are o climă temperat continentală, fapt datorat influentei directe a maselor de aer continental de origine estică, care, în general iarna sunt uscate și reci iar vara sunt calde, uneori foarte calde, si uscate.

Teritoriul orașului, situat in zona de contact a două unități geomorfologice și fizicogeografice (Dealul Mare Hârlău și Câmpia Moldovei), are trăsături climatice comune cu aceste teritorii, dar și unele caractere proprii.

Aceste caractere proprii sunt determinate de așezarea geografică, de configurația și orientarea formelor de relief, de diferențele de altitudine și mai ales de dinamica generală regională și locală a atmosferei care favorizează producerea foenizării aerului în jumătatea vestică a orașului. Aceste condiții imprimă climei o nuanță răcoroasă, cu ierni prelungite și uneori cu deficit de precipitații.

Ele sunt favorabile culturii cerealelor, florii soarelui, sfeclei de zahăr si a viței de vie. Partea estică a localității noastre constituie domeniul culturii cerealelor, iar fâșia de contact este domeniul viilor si pomilor fructiferi, în timp ce vestul și nord-vestul rămâne domeniul codrului.