

Halcrow Romania srl

85 Carol Davila St., Sector 5, Bucharest

tel +40 311 065 376; fax +40 311 034 189

www.halcrow.ro

Halcrow

DEPARTAMENT: ARHITECTURA, URBANISM SI AMENAJAREA TERITORIULUI

Cod Proiect: CALDOK

TITLUL PROIECTULUI:

**„ ELABORAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI
JUDETEAN OLT”**

FAZA I - Documentare si studii de fundamentare

STUDIU DE FUNDAMENTARE – REțele DE TRANSPORT

PROIECTANT GENERAL (LIDER DE ASOCIERE): URBAN INCERC

PROIECTANT DE SPECIALITATE: SC HALCROW ROMANIA SRL

SEF DEPARTAMENT:

Arh. MIHAELA VRABETE

SEF PROIECT:

Arh. ALEXANDRINA RETEGAN



Halcrow Romania srl

85 Carol Davila St., Sector 5, Bucharest

tel +40 311 065 376; fax +40 311 034 189

www.halcrow.ro



**COLECTIV DE ELABORARE
SC HALCROW ROMANIA SRL**

Mihaela Vrabete

Alexandrina Retegan

Andrei Sabău

| | |
|---|-----------|
| REȚEAUA DE TRANSPORT | 2 |
| 1. CONTEXTUL REGIONAL | 2 |
| 2. REȚEAUA DE CAI RUTIERE..... | 8 |
| 3. REȚEAUA DE CAI FERROVIARE..... | 14 |
| 4. REȚEAUA DE CAI NAVIGABILE | 16 |
| 5. TRANSPORTUL COMBINAT | 17 |
| 6. CONCLUZII | 18 |
| 7. PRIORITĂȚI | 18 |
| 8. PROIECTE | 22 |

REȚEAUA DE TRANSPORT

1. CONTEXTUL REGIONAL

Rețeaua de transport a județului Olt a fost analizată în contextul legăturilor cu județele învecinate și a legăturilor de transport național și internațional.

Județul Olt face parte din Regiunea Sud-Vest Oltenia, componentă a Macroregiunii patru. Din analiza celor 8 regiuni de dezvoltare rezultă că Regiunea Sud – Vest Oltenia, în ceea ce privește lungimea totală a rețelei rutiere, ocupă locul șase și locul șapte, în ceea ce privește lungimea totală a rețelei feroviare.

Astfel drumurile publice au o lungime de 10675 km reprezentând 13,1% din total drumuri pe țară, deținând locul șase, în ceea ce privește lungimea de drumuri naționale – 2117 km reprezentând 12,8% din total drumuri naționale și locul cinci în ceea ce privește lungimea de drumuri județene și comunale – 8558 km reprezentând 13,1% din total drumuri județene și comunale pe țară. Densitatea drumurilor publice pe regiune este de 36,6 km/ 100 km², fiind peste densitatea pe țară (34,2 km/ 100 km²).

Rețeaua de căi ferate are o lungime de 988 km reprezentând 9,2% din total căi ferate pe țară și o lungime a liniilor electrificate de 507 km, ocupând locul patru reprezentând 12,8% din totalul căilor ferate electrificate pe țară. Densitatea rețelei de căi ferate pe regiune este de 33,9 km/ 1000 km², fiind sub densitatea pe țară (45,3 km/ 1000 km²). Sursa datelor : NSSE- 2009.

În context regional, județul Olt este relativ bine echipat din punct de vedere al infrastructurii de transport, căi de comunicație și accesibilitatea spre porturile de la Dunăre. Municipiului Slatina are o poziție bună, pozându-se la intersecția unor axe majore de circulație : Craiova-Pitesti și Râmnicu Vâlcea-Corabia.

Cu o infrastructura de transport relativ bine dezvoltată, teritoriul Regiunii Sud-Vest Oltenia este traversat de următoarele **drumuri europene**:

- E 70 - frontiera cu Serbia-Moravița-Timișoara-Caransebeș- Drobeta Turnu Severin- Craiova- Alexandria- București- Giurgiu- Pod Giurgiu- frontiera cu Bulgaria;
- E 79 - frontiera cu Ungaria- Borș- Oradea- Beiuș- Deva- Simeria- Petroșani-Târgu Jiu- Filași- Craiova- Calafat- frontiera cu Bulgaria;
- E 81 - frontiera cu Ucraina- Halmeu-Satu Mare- Zalău- Cluj Napoca-Turda-Sebeș- Sibiu- Veștem- Râmnicu Vâlcea- Pitești- București;
- E 574 - Craiova- Pitești- Câmpulung Muscel- Brașov- Bacău;
- E 771 - frontiera cu Serbia- Porțile de Fier I- Drobeta Turnu Severin.

Rețeaua rutieră la nivel regional este prezentată în **Cartograma nr. 1**.

Regiunea este traversată de:

Rețeaua trans-europeană de transport TEN –Rutier:

- Timișoara-Caransebeș- Drobeta Turnu Severin- Craiova- Calafat
cu o ramură Drobeta Turnu Severin- Calafat
- Deva- Simeria- Petroșani-Târgu Jiu- Filiași- Craiova- București

Rețeaua trans-europeană de transport TEN -Feroviar

- Timișoara-Caransebeș-Drobeta Turnu Severin-Craiova- Calafat
- Craiova-Alexandria-București

Transportul naval se realizează pe fluviul Dunărea. Regiunea Sud-Vest Oltenia beneficiază de cinci porturi fluviale la: Corabia, Bechet, Calafat, Drobeta Turnu Severin și Orșova.

Transportul aerian de marfă și călători se derulează prin aeroportul de la Craiova, singurul aeroport din regiune. La Craiova funcționează și un terminal de transport combinat. Deasemenea exista terminal de transport combinat si in municipiile Slatina si Ramnicu Valcea.

Finalizarea construcției podului de la **Calafat-Vidin** sau **Vidin-Calafat** va conecta orașele Calafat (România) și Vidin (Bulgaria). Este un pod feroviar și rutier în curs de construire pe Dunăre. Acest pod va fi cel de-al doilea pod pe Dunăre care conectează România și Bulgaria. Scopul principal al construcției podului Vidin-Calafat este de a facilita transportul combinat auto și feroviar pe aripa sudică a Coridorului IV Pan-European de Transport, care se întinde de la Dresda, până la Istanbul, precum și interconectarea mai rapidă a axelor de transport din sud-estul Europei la marile coridoare de transport europene. Nu se poate totuși neglija nici rolul regional, acela de a conecta sud-vestul României și nord-vestul Bulgariei, state membre ale Uniunii Europene, printr-o legătură modernă și rapidă. În acest moment, legătura în zonă între cele două țări se face prin intermediul feriboturilor.

Disfuncționalitățile la nivel regional sunt:

- inexistența unei autostrăzi în regiune;
- zone montane care rămân izolate pe timpul iernii;
- în sudul regiunii, de-a lungul Dunării, zone cu o rețea de drumuri precară
- zona de câmpie de-a lungul Dunării și zona deluroasă dintre Târgu Cărbunești și Ocnele Mari nu beneficiază de rețea de cale ferată
- cea mai mică densitatea a căilor ferate din țară.
- legături feroviare transfrontaliere inexistente cu Bulgaria
- nu există puncte de trecere a frontierei la Calafat și Corabia
- prin porturile fluviale nu se poate asigura un transport optim de călători și marfă

- porturile dunarene sunt slab echipate, fara posibilitatea de transbordare Ro-Ro si containere
- aeroportul Craiova nu asigura un transport de calatori și marfă la standarde europene

ACCESIBILITATEA JUDEȚULUI LA NIVEL DE REGIUNE

Toate schimburile dintre localități – municipii, orașe, comune, sate – și regiuni se realizează prin rețelele de transport.

Accesibilitatea a fost analizată prin prisma următorilor indicatori:

A1 – Lungimea rețelei de drumuri

| Regiunea/județul | Drumuri Publice Total -km- | Drumuri Naționale -km- | Drumuri Județene Comunale -km- | DN % | DJ-DC % |
|--------------------------|-------------------------------------|------------------------------|---|-------------|-------------|
| Regiunea Sud-Vest | 10675 | 2117 | 8558 | 19,8 | 80,2 |
| Dolj | 2242 | 470 | 1772 | 20,9 | 79,1 |
| Gorj | 2233 | 383 | 1850 | 17,2 | 82,8 |
| Mehedinți | 1857 | 434 | 1423 | 23,4 | 76,6 |
| Olt | 2095 | 301 | 1794 | 13,8 | 86,2 |
| Vâlcea | 2167 | 529 | 1638 | 24,4 | 75,6 |

În ceea ce privește lungimea drumurilor naționale față de procentul pe regiune de 19,8% județele Dolj, Mehedinți și Vâlcea sunt peste acest procent. iar județele Gorj și Olt sunt acest procent.

Drumuri județene și comunale din județele Dolj, Mehedinți și Vâlcea sunt sub procent pe regiune de 80,2%, iar județele Gorj și Olt sunt peste procentul pe regiune.

Județul Olt este sub procentul pe regiune în ceea ce privește rețeaua drumurilor naționale, ocupând un ultim loc și peste procentul pe regiune în ceea ce privește rețeaua drumurilor județene și comunale, ocupând locul întâi.

A2 – Lungimea rețelei de drumuri modernizate

| Regiunea/județul | DN modernizate -km- | DJ și DC modernizate -km- | DN % | DJ-DC % |
|--------------------------|---------------------------|---------------------------------|-------------|-------------|
| Regiunea Sud-Vest | 1693 | 1981 | 80,0 | 20,1 |
| Dolj | 388 | 213 | 98,7 | 12,0 |

| | | | | |
|-----------|-----|-----|-------------|-------------|
| Gorj | 317 | 415 | 82,8 | 22,4 |
| Mehedinți | 308 | 127 | 71,0 | 8,9 |
| Olt | 265 | 165 | 87,0 | 8,8 |
| Vâlcea | 418 | 220 | 79,0 | 13,4 |

În ceea ce privește rețeaua drumurilor naționale modernizate față de procentul pe regiune-80,0%, județele Olt, Dolj și Gorj sunt peste procentul pe regiune, iar județele Mehedinți și Vâlcea sunt sub acest procent. Drumurile județene și comunale modernizate pe regiune reprezintă 20,1%. Județul Gorj este peste acest procent, iar județele Olt, Dolj, Mehedinți și Vâlcea sunt sub acest procent.

Județul Olt este peste procentul pe regiune în ceea ce privește drumurile naționale modernizate, ocupând un loc doi, și sub procentul pe regiune în ceea ce privește drumurile județene și comunale modernizate, ocupând ultimul locul..

A3 – Lungimea rețelei de căi ferate

| Regiunea/județul | Linii de Cale ferată- Total -km- | Linii electrificate -km- | Linii electrificate % |
|--------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Regiunea Sud-Vest | 988 | 507 | 51,3 |
| Dolj | 225 | 84 | 37,3 |
| Gorj | 239 | 239 | 100 |
| Mehedinți | 124 | 123 | 99,2 |
| Olt | 237 | 61 | 25,7 |
| Vâlcea | 163 | 0 | 0 |

Față de procentul -51,3%- pe regiune a liniilor de cale ferată electrificată, județele Gorj și Mehedinți sunt cu mult peste procent, iar județele Dolj, Olt și Vâlcea sunt sub procentul pe regiune.

Județul Olt beneficiază de o rețea feroviară electrificată în procent de 25,7%, ocupând locul patru, pe regiune.

A4 – Densitatea rețelei de drumuri calculată la suprafață

| Regiunea/județul | Drumuri Publice km/100kmp total | Drumuri Naționale Km/100kmp | Drumuri Județene Comunale -km/100kmp |
|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|--|
| Regiunea Sud-Vest | 36,6 | 5,4 | 29,2 |
| Dolj | 30,2 | 6,3 | 23,9 |
| Gorj | 39,9 | 5,9 | 34,0 |
| Mehedinți | 37,6 | 8,4 | 29,2 |
| Olt | 39,5 | 5,4 | 34,1 |

| | | | |
|--------|------|-----|------|
| Vâlcea | 37,6 | 9,1 | 28,5 |
|--------|------|-----|------|

În afară de județul Olt, care are aceeași densitate a drumurilor naționale cu cea a regiunii, toate celelalte județe care compun regiunea sud-vest au densitatea rețelei de drumuri naționale peste densitatea regiunii.

Județul Olt ocupă un ultimul loc, între cele 5 județe în ceea ce privește densitatea rețelei de drumuri naționale

În ceea ce privește densitatea rețelei de drumuri județene și comunale județele Gorj și Olt sunt peste densitatea regiunii- 29,2 km/100kmp-, județul Mehedinți are aceeași densitate cu cea a regiunii, iar județele Dolj și Vâlcea sunt sub densitatea pe regiune.

Județul Olt ocupă un loc înalt, în ceea ce privește densitatea rețelei de drumuri județene și comunale.

A5 – Densitatea rețelei de căi ferate calculată la suprafață

| Regiunea/județul | Linii de Cale ferată Total Km/1000kmp | CF Electrificate Km/1000kmp |
|--------------------------|---|--------------------------------|
| Regiunea sud-vest | 33,9 | 17,4 |
| Dolj | 30,4 | 11,3 |
| Gorj | 42,7 | 42,7 |
| Mehedinți | 25,1 | 24,9 |
| Olt | 43,1 | 11,1 |
| Vâlcea | 28,3 | 0 |

În ceea ce privește densitatea rețelei de căi ferate electrificate județele Gorj și Mehedinți sunt peste densitatea regiunii- 17,4 km/1000kmp-, județele Dolj și Olt sunt sub densitatea pe regiune, au aceeași densitate cu cea a regiunii, iar județul Vâlcea are densitatea zero.

Județul Olt ocupă locul patru, cu o densitate de 11,1 km/1000 kmp, sub cea a regiunii.

A6 – Număr aeroport, port, terminal de transport combinat

| Regiunea/județul | Aeroport nr | Port nr | Terminal de transport combinat |
|--------------------------|----------------|------------|--------------------------------------|
| Regiunea sud-vest | 1 | 6 | 1 |
| Dolj | 1 | 2 | 1 |
| Gorj | - | - | - |
| Mehedinți | - | 2 | - |

| | | | |
|--------|---|---|---|
| Olt | - | 1 | - |
| Vâlcea | - | - | - |

Din punct de vedere al dotărilor cu aeroport, port sau terminal de transport combinat județul Dolj deține locul 1, județul Mehedinți locul 2 și județul Olt locul 3.

Celelalte județe nu au asemenea dotări. Vor fi trecute pe locul cinci.

Tabel centralizator al indicatorilor analizați pe județ

| | INDICATOR | | | | | | | | | TOTAL |
|-----------|-----------|----------|----|----------|----|----|----------|----|---------------------------------|-------|
| | A1 | | A2 | | A3 | A4 | | A5 | A6 | |
| | DN | DJ DC | DN | DJ DC | CF | DN | DJ DC | CF | Aeroport Port Terminal.tc | |
| Dolj | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 5 | 3 | 1 | 25 |
| Gorj | 4 | 1 | 3 | 1 | 4 | 4 | 2 | 1 | 5 | 25 |
| Mehedinți | 3 | 5 | 4 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 27 |
| Olt | 5 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 1 | 4 | 3 | 35 |
| Vâlcea | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 | 5 | 5 | 24 |

Echivalând locul, ocupat de fiecare județ, cu un punctaj a rezultat că județul OLT se situează pe locul patru, deci are o accesibilitate redusă, accesibilitate analizată prin prisma celor 6 indicatori și raportată la Regiunea sud-vest Oltenia. Pe locul întâi se situează județul Valcea, urmat pe locul doi de județele Gorj și Dolj. Județul Mehedinți ocupă locul trei.

În cadrul echipărilor de infrastructură, rețeaua de căi de comunicație și transport din județul Olt ocupă un loc important, fiind compusă din rețeaua rutieră, rețeaua feroviară, rețeaua navigabilă și transportul combinat.

Rețeaua de CF la nivel regional este prezentată în **Cartograma nr. 2**.

2. REȚEAUA DE CAI RUTIERE

2.1. SITUAȚIA EXISTENTĂ A REȚELEI JUDEȚENE

În cadrul Regiunii Sud-Vest Oltenia județul Olt ocupă locul patru în ceea ce privește totalul lungimii drumurilor publice- 2095 km, locul cinci în ceea ce privește totalul lungimii drumurilor naționale -301 km și locul doi în ceea ce privește totalul lungimii drumurilor locale - județene și comunale-1794 km.

Din analiza echipării tehnice a județului Olt cu drumuri publice – drumuri naționale, drumuri județene și comunale - au rezultat următoarele:

Rețeaua de drumuri cuprinde:

6 trasee de drumuri naționale, din care :

- 2 trasee de drumuri europene, E70 (DN 6) și E574 (DN 65)
- 1 trasee de drumuri naționale principal DN 64
- 3 trasee de drumuri naționale secundare DN 54, DN 54A, DN 67B

40 trasee de drumuri județene ;

143 trasee de drumuri comunale .

Lungimea drumurilor publice din județul Olt este de 2095 km, reprezentând 2,57% din totalul drumurilor publice din România, aceasta fiind de 81693 km. Densitatea drumurilor publice în județul Olt este de 39,5 km/100 km², situând județul printre primele locuri din țară, fiind peste densitatea pe țară care este de 34,2 km/100 km² și peste densitatea Regiunii Sud-Vest Oltenia (36,6 km/ 100 km²).

Din totalul lungimii drumurilor publice, conform datelor statistice, situația se prezintă astfel:

- **301 km – 13,8 % - sunt drumuri naționale și europene;**
- **1794 km – 86,2 % - sunt drumuri județene și drumuri comunale,**
din care: 1024 km drumuri județene și 770 km drumuri comunale.

Drumurile naționale sunt modernizate pe 265 km (88,04%) și cu îmbrăcămînți ușoare rutiere pe 36 km (11,96%). Aceste drumuri situându-se în clasele tehnice III și IV, având o stare tehnică considerată ca fiind bună.

Drumurile județene și comunale conform stării de viabilitate se prezintă astfel : drumurile județene sunt modernizate pe 74 km (7,23%), cu îmbrăcămînți ușoare rutiere pe 728 km (71,10%), pietruiti pe 201 km (19,62%) și de pământ pe 21km (2,05%). Drumurile comunale sunt modernizate pe 91 km (11,82%), cu îmbrăcămînți ușoare rutiere pe 120 km (15,59%), pietruiti pe 471 km (61,16%) și de pământ pe 88 km (11,43%). Drumurile județene sunt de clasă tehnică IV și V, având o stare tehnică considerată în general satisfăcătoare, iar cele comunale, sunt de clasă tehnică V, având o stare tehnică considerată în general nesatisfăcătoare.

Sursa: Consiliul Judetean Olt-Directia Tehnica si Investitii-anul 2009

Drumurile publice, în cea mai mare parte, traversează localități, viteza de circulație fiind redusă pe aceste sectoare. De asemenea, lățimea platformei drumului nu este corespunzătoare, datorită frontului îngust al limitei de proprietate.

Drumul național DN 6 este clasificat ca și drum european clasa A, corespunzător pentru traficul internațional, iar drumul național DN 65 este clasificat ca și drum european clasa B, corespunzător pentru traficul internațional.

Drumul național DN 65 are secțiuni lungi care nu sunt compatibile cu cerințele impuse de „ Acordul European referitor la cele mai importante artere de trafic internațional (AGR)”.

Principalele axe rutiere de nivel județean sunt asigurate de drumurile județene care asigură legătura transversal pe direcția drumurilor europene: DJ 703, DJ 679, DJ 546, DJ657, DJ 653, DJ 677, DJ 644, DJ 643, DJ 642, DJ 641.

În partea de sud a județului sunt asigurate legături transversale pe DN 54 prin DJ 604, DJ 543, DJ 544, DJ 604, DJ 542.

2.2. TRAFICUL RUTIER

Pentru rețeaua de drumuri publice din județul Olt (nationale, județene și comunale) sunt prezentate în continuare rezultatele Recensământului Național de Circulație desfășurat în anul 2005, ilustrate prin Master Planului de Transport, varianta draft, august 2008 (studiu IPTANA).

Prognoza traficului rutier până la nivelul anului 2025, pe drumurile naționale arată o creștere a traficului de autoturisme pe E574-DN65, E70-DN6, DN64 și DN54. Capacitățile de circulație la intrările și ieșirile din orașe sunt depășite, lipsesc variantele ocolitoare ale unor localități pentru traseele deschise traficului național și internațional. Drumul european E574 are o capacitate de circulație neadecvată ceea ce conduce la blocaje și consecutiv la creșterea duratei de parcurs, costuri de operare ale autovehiculelor, accidente și poluarea mediului înconjurător.

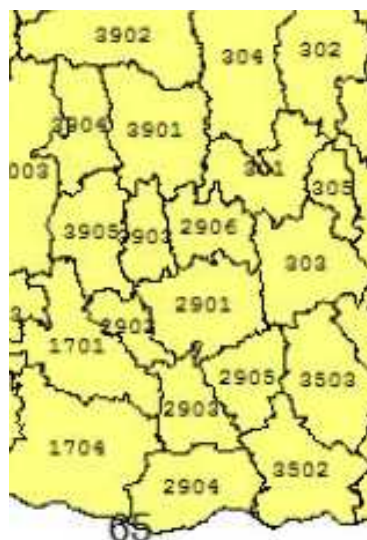
Valorile de trafic recenzate în anul 2005, precum și rezultatele anchetele tip origine-destinație din anii 2005 și 2007 au fost folosite la obținerea matricilor OD, incluse în modelul anului de bază 2007. Plasa următoare prezintă rezultatele modelului de afectare a traficului pe rețeaua de drumuri naționale.

Pentru analiza traficului s-au utilizat analize la nivel național disponibile pentru anul 2005, prognozate pentru anul 2007.

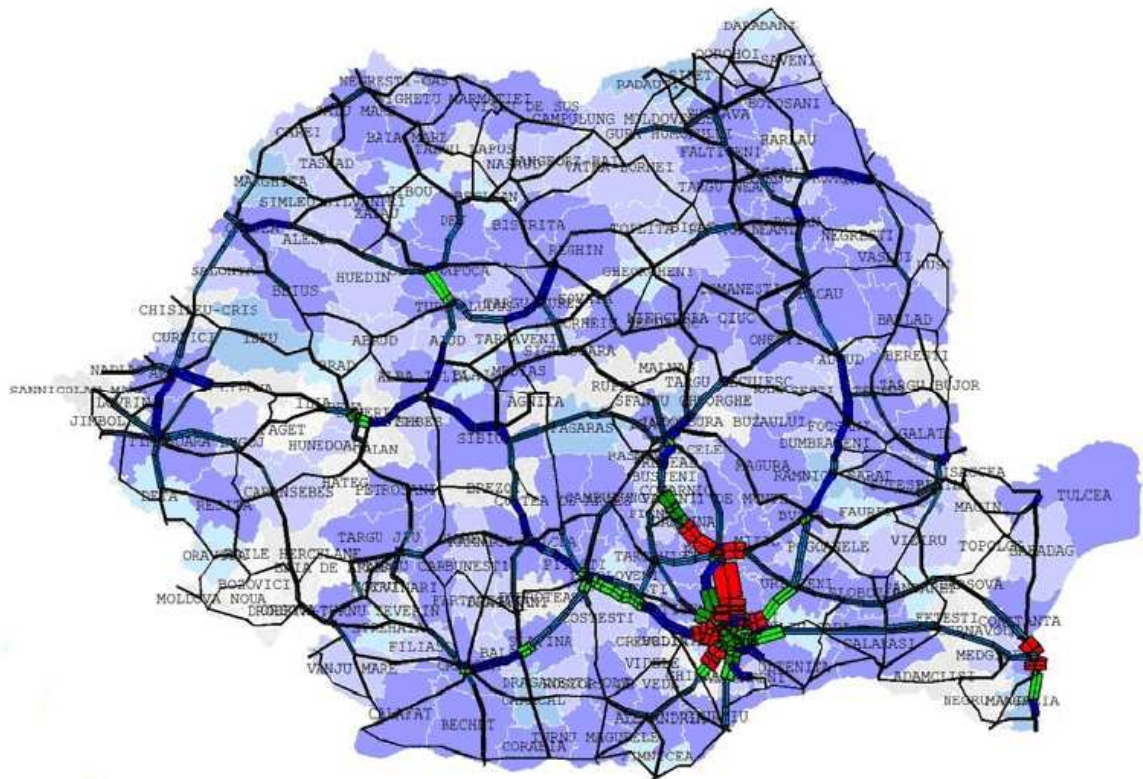
Analiza valorilor de trafic la nivel național s-a realizat pe baza datelor socio-economice la nivelul anului 2005.

Pentru detalierea acestor date teritoriul României a fost împărțit în 193 zone, la care s-au adăugat 37 zone externe pentru traficul extern și traficul de tranzit.

Județul Olt are 7 macro- zone de trafic.



Modelul de afectare al traficului pentru anul 2007, alcătuit pe baza matricilor origine-destinație este prezentat la nivel național în figura de mai jos.



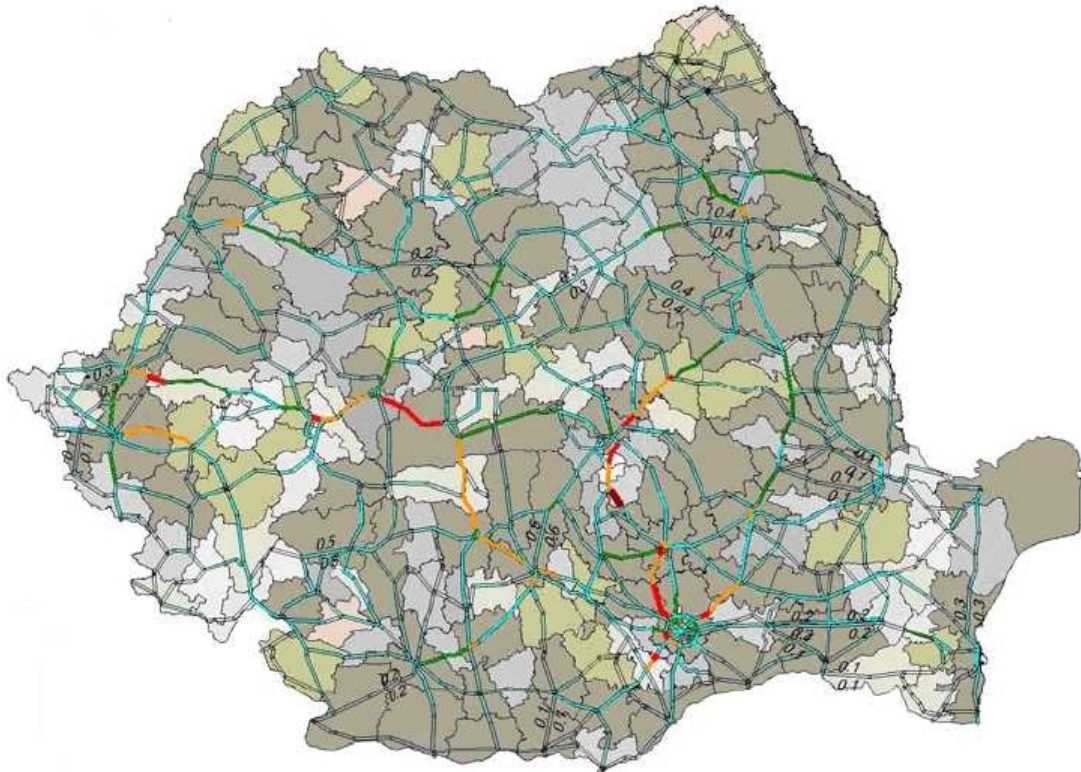
TRAFICUL RUTIER PENTRU ANUL 2007

| | |
|--|----------|
| ■ | < 5000 |
| ■ | < 10 000 |
| ■ | < 16 000 |
| ■ | < 20 000 |
| ■ | < 25 000 |
| ■ | > 25 000 |

Majoritatea sectoarelor de drumuri nationale care traverseaza teritoriul judetului Olt prezinta valori de trafic exprimate ca total vehicule fizice, medii zilnice anuale, la nivelul anului 2007, sub 10.000 veh/24 ore, sub nivelul debitului admisibil pentru drumurile cu 2 benzi de circulatie. Cel mai aglomerat sector este drumul european E574- DN65 , care leaga municipiul Slatina de municipiile Craiova si Pitesti.

Pentru evaluarea necesitatilor de sporire a capacitatii de circulatie a drumurilor existente, in continuare se prezinta o plansa care include nivelul de saturare a drumurilor (exprimat ca raport debit real de circulatie/capacitate de circulatie).

NIVELUL DE SATURARE AL DRUMURILOR NATIONALE ÎN ORELE DE VÂRF



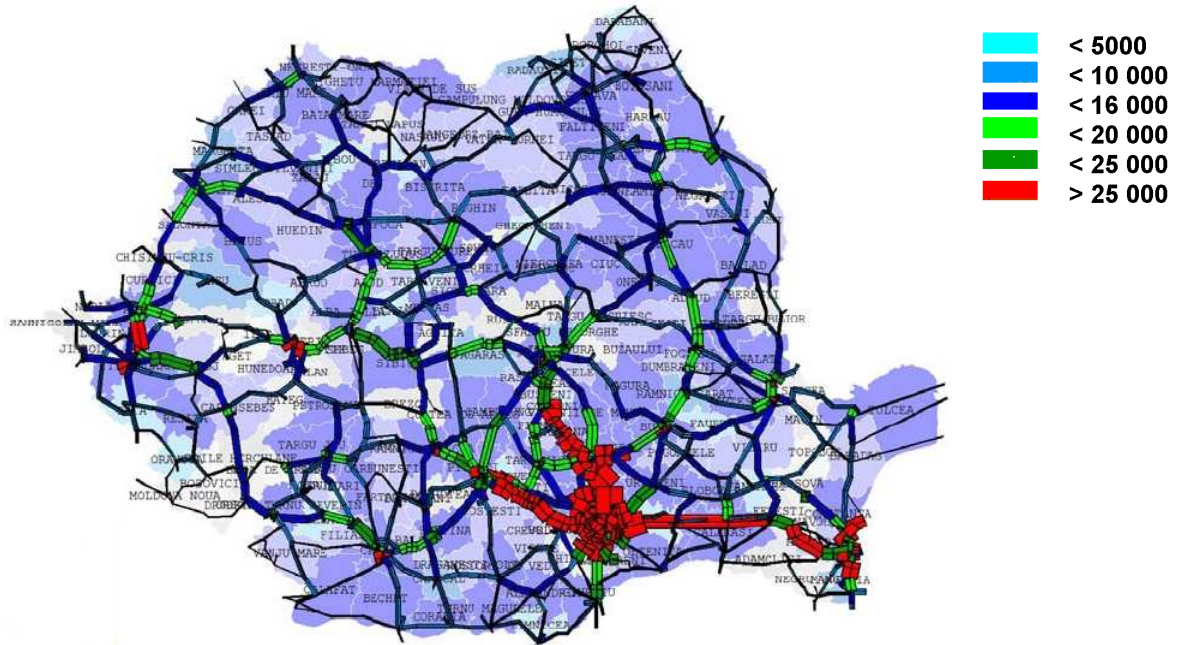
Trafic pe capacitate rutieră



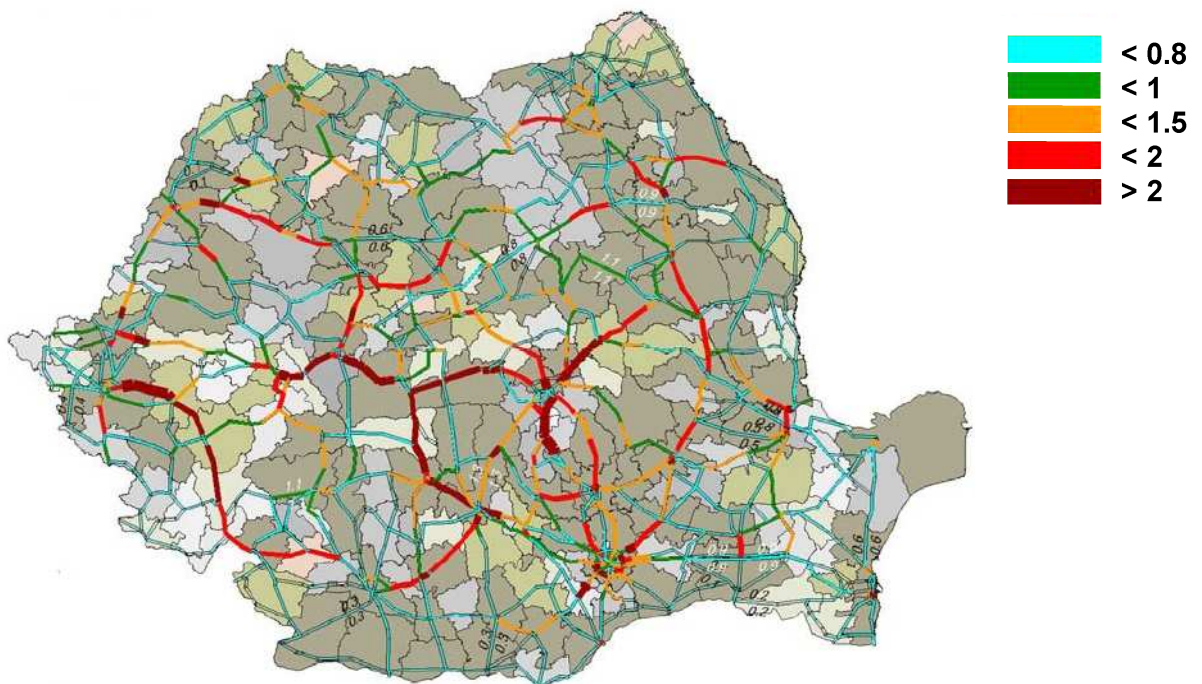
Se poate observa ca la nivelul anului 2007, pe rețeaua de drumuri naționale din județul Olt nu se înregistrează depășiri ale capacității de circulație (mai mult, nici debitele admisibile nu sunt depășite), prin urmare nu sunt necesare măsuri de sporire a capacității de circulație pe drumurile existente.

Pentru a evidenția necesitățile de sporire a capacității de circulație, datele de trafic vor fi prognozate până la nivelul anului 2025.

TRAFIC RUTIER CU CEREREA PROGNOZATĂ PE 2015 ȘI REȚEAUA DIN 2013



PROGNOZA BLOCAJELOR DE TRAFIC PE 2025 PE REȚEAUA 2013



Proгноza traficului scoate in evidenta necesitatile de sporire a capacitatii de circulatie a drumurilor nationale din judetul Olt.. Astfel, apar relatii de trafic, pentru care cererea de transport (traficul) va depasi oferta de transport (infrastructura existenta), dupa cum urmeaza:

- relatia Craiova - Slatina - Pitesti , desfasurata in prezent pe drumul European E574- DN65
- relatia Craiova - Caracal – Rosiori de Vede, desfasurata in prezent pe drumul European E70- DN6
- relatia Dragasani - Caracal - Corabia, desfasurata in prezent pe drumurile nationale DN64 si DN54

Lucrările de artă de pe rețeaua de drumuri naționale (pasaje, poduri și podețe) au o stare tehnică relativ bună, dar nu toate sunt la clasa de încărcare E.

Drumurile județene și comunale, în mare parte nu asigură o suprafață de rulare corespunzătoare pentru desfășurarea unui trafic de călători și de marfă în condiții de siguranță și confort cât mai optime. Astfel legătura cât mai directă între drumurile județene existente, cu cele naționale, între centrele de comună, sau între satele aparținând unor comune învecinate, trebuie îmbunătățită. Drumurilor comunale care îndeplinesc condiții pentru a fi clasate ca drumuri județene, vor fi analizate astfel încât să primeze cele care asigură accesul de la centrul comunei la satele componente, legătura între satele aparținând comunelor învecinate și legătura directă a unor localități cu drumurile naționale și județene.

Legătura, județului, cu capitala țării este asigurată , în prezent, de drumul național DN 65- drumul european E 574-, importantă arteră de acces și de tranzit care leagă vestul țării de sudul țării.

Amplasarea rețelei rutiere la nivel județean este prezentată în **Cartograma nr. 3**.

SITUAȚIA DRUMURILOR PUBLICE

| Macroregiune Regiune / județ | Drumuri publice total | Total drumuri publice | | | | | | | | | | | Densitatea drumurilor |
|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------|------|-----------|-------------|--------|-------|-----------|--------|------|------|-----------------------|
| | | Din care: | | | | | | | | | | | |
| | | Modernizate | I.A.U | DN | Din care: | | | DJ/DC | Din care: | | | | |
| Modernizate | I.A.U. | | | | Pieruiți | Modernizate | I.A.U. | | Pieruiți | Pământ | | | |
| Macroregiune patru | 20963 | 6615 | 5203 | 4009 | 3514 | 400 | 95 | 16954 | 3101 | 4803 | 6605 | 2445 | - |
| Sud-Vest Oltenia | 10675 | 3674 | 2590 | 2117 | 1693 | 334 | 90 | 8558 | 1981 | 2256 | 3386 | 935 | 36,6 |
| Olt | 2176 | 430 | 884 | 301 | 265 | 36 | 0 | 1794 | 165 | 848 | 672 | 109 | 39,5 |

Disfuncționalități la nivelul rețelei de cai rutiere

- Pondere mică a drumurilor naționale și europene- 13,8 %- din total drumuri publice pe județ
- Lipsa autostrăzilor, având ca efect intensificarea nejustificată a traficului rutier pe drumurile naționale, neadecvate transporturilor inter-județene și inter-regionale
- Drumuri naționale care nu corespund cerințelor traficului actual: exemplu DN 6, care au o capacitate portantă scăzută a structurii cu efecte de degradare accelerată
- Lipsa inelelor de centura care îngreunează traficul în interiorul localităților și cresc durata deplasării, fiind și un factor de poluare fonică și cu noxe a acestor localități
- Drumuri județene și comunale neadecvate unui trafic rutier în condiții normale de siguranță și confort:
 - starea avansată de degradare a drumurilor județene care leagă centrele comunale
 - rețeaua de drumuri comunale degradată
 - drumuri comunale de pamant in procent de 11,43%.

3. REȚEAUA DE CAI FERROVIARE

În cadrul regiunii Sud-Vest Oltenia, județul Olt ocupă locul doi în ceea ce privește lungimea căilor ferate (237km) și lungimea liniilor electrificate (61 km).

Rețeaua de căi ferate din județul Olt reprezintă 2,2 % din total rețea de căi ferate pe țară care este de 10785 km.

Situația Liniilor de cale ferată în exploatare, în județul Olt, se prezintă astfel:

LINIILE DE CALE FERATĂ ÎN EXPLOATARE

| Macroregiune/ Regiune / județ | Total | Din care: electrifi- cate | Din total: | | | Densi- tatea liniilor pe 1000 km ² teritoriu | |
|----------------------------------|-------|---------------------------------|----------------------------|-----------|----------------------------------|---|----------------|
| | | | Linii cu ecartament normal | | Linii cu ecarta- ment larg | | |
| | | | Total | Cu o cale | | | Cu două căi |
| Macroregiunea patru | 2882 | 1156 | 2885 | 2319 | 563 | - | - |
| Sud-Vest Oltenia | 988 | 507 | 988 | 740 | 248 | - | 33,9 |
| Olt | 237 | 61 | 237 | 179 | 58 | - | 43,1 |

Sursa: INSSE 2009

Județul dispune de o rețea feroviară în lungime de 237 km din care 179 km (74,9 %) linie cu o cale și 58 km (25,1 %) linie cu două căi.

Densitatea căilor ferate pe județ este de 43,1 km/1000km², fiind foarte aproape de densitatea pe țară de 45,3 km/1000km² și peste densitatea din Regiunea Sud - Vest Oltenia (33,9 km/1000 km²). Deși regiunea din care face parte județul Olt are o densitate redusă a căilor ferate, densitatea căilor ferate din județ este foarte bună, județul fiind deservit de magistrala 900 București –Rosiori – Caracal – Craiova – Timișoara-cu un total de 533 km.

Amplasarea rețelei de CF la nivel județean este prezentată în **Cartograma nr. 4**.

Teritoriul județului este deservit, în prezent, de:

- magistrala 900: Draganesti Olt- Caracal - Leu
 - cale ferată dublă electrificată pe:
Sectorul Draganesti Olt- Caracal - Leu
- linia 901: Recea - Slatina - Bals
 - cale ferată simplă neelectrificată pe:
sectorul Recea - Slatina - Bals
- linia 201 : Piatra Olt - Dragasani
 - cale ferată simplă neelectrificată pe:
sectorul Piatra Olt - Dragasani

Conform *Hotărârii Guvernului nr.27 din 2004*, linia 910 :

- Piatra Olt - Caracal- Corabia
 - cale ferată simplă neelectrificată - este cale neinteroperabilă.

Principale noduri de CF sunt Stația Caracal, situată pe magistrala 900, care asigură legătura cu direcția nord-sud, axa principală a județului și Stația Piatra Olt, care asigură conexiunea la nivel local din magistralele 900 și 200.

Pe linia 901 este situată și Stația Slatina, aflată în municipiul reședință de județ. Pentru această stație este prevăzută modernizarea conform cerințelor actuale.

Pentru asigurarea interconectivității transporturilor naval – feroviar este importantă dezvoltarea stației din municipiul Corabia.

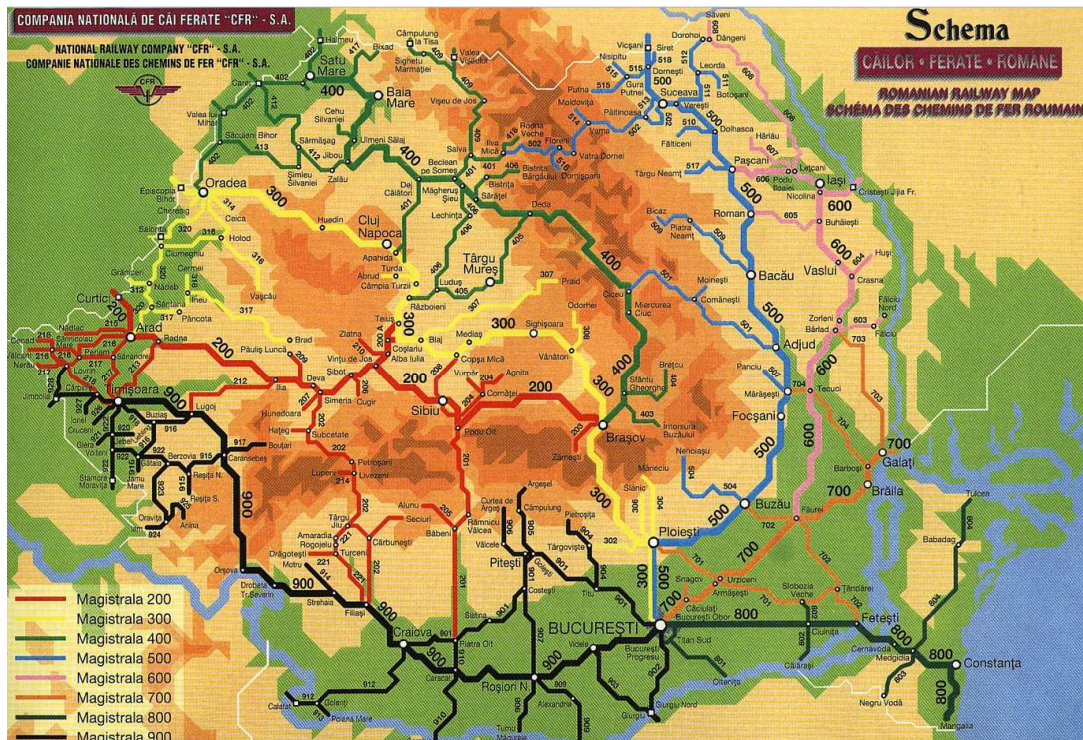
Starea tehnică a rețelei de cale ferată din județul Olt este în general bună. Nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60 - 80 km/h. Stațiile care deservește tariful de marfă și călători au o stare tehnică nesatisfăcătoare, neasigurând condiții corespunzătoare transportului pe calea ferată.

Lucrările de artă întâlnite pe rețeaua de căi ferate a județului, sunt: podurile cu deschideri mai mari de 10 m și podețe cu deschideri între 0,5 și 10 m. Pasajele denivelate, superioare sau inferioare de pe traseul căilor ferate sunt într-un număr foarte mic.

Valorile traficului pe magistrala 900 se situează în categoria până la 60 trenuri / zi.

Disfuncționalități la nivelul rețelei de cai feroviare:

- Treceți la nivel ale rețelei rutiere cu calea ferată neamenajate
- Viteza de circulație pe calea ferată este mult mai scăzută decât standardele europene, datorită stării avansate de uzură a rețelei feroviare
- Transportul feroviar înregistrează un declin, în favoarea transportului rutier
- Slaba dezvoltare și întreținere a infrastructurii de protecție a rețelelor de transport față de riscurile naturale –inundații
- Stații CF cu o stare tehnică nesatisfăcătoare .



4. REȚEAUA DE CAI NAVIGABILE

Județul Olt are avantajul de a fi situat pe cursul navigabil al Dunării, fiind astfel racordat la rețeaua de cale navigabile națională și europeană.

Infrastructura portuara este asigurată doar în orasul Corabia care deține un port amenajat.

Fluviul Dunarea este un important drum fluvial interntional , fiind al doilea ca lungime-2860 km-, între fluviile Europei. Ca urmare a construirii canalelor dintre Dunare si Marea Neagra si Main-Rin, Dunarea a fost legata de Olanda pana la Rotterdam, iar prin rețeaua de canale din vestul Europei, de celelalte tari vestice.

Fluviul Dunarea este impartit in 3 sectoare:

- Dunarea de sus –de la izvoare –km 2900- pana la Gonyu-km 1791

- Dunarea de mijloc – tine de la Gonyu-km 1791- pana la Drobeta Turnu Severin- km 931
- Dunarea de jos – tine de la Drobeta Turnu Severin- km 931 pana la Sulina km0.

In sectorul Dunarii de jos , sector fluvial, se gaseste si judetul Olt.

Portul Corabia dispune de un front de acostare la Dunare de 1126m si de 15 dane de acostare si operare. In urma refacerii digului s-a oprit erodarea malului stang al Dunarii. Functionarea acestui port este sensibil redusa datorita starii precare a fronturilor de acostare a navelor fluviale, precum si a platformelor portuare adiacente existente de-a lungul acestor fronturi.

Disfuncționalități la nivelul rețelei de cai navigabile

- Lipsa legaturii rutiere si feroviare de la orasul-port Corabia spre Bulgaria
- Ocapacitate diminuata a transportului de pasageri si marfa
- Necesitatea unor lucrari pentru reabilitarea infrastructurii portuare.

5. TRANSPORTUL COMBINAT

Transportul combinat este reglementat prin *Ordonanța nr.88 din 30 august 1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri.*

Conform acestei ordonanțe, prin transport combinat se înțelege transportul de mărfuri pentru care autocamionul, remorca, semiremorca cu sau fără autotractor, cutia mobilă sau containerul de 20 de picioare și peste, se deplasează sau sunt deplasate pe căile rutiere, pe parcursul inițial și/sau final, iar restul transportului se efectuează pe calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau pe un parcurs maritim ce depășește 100 km în linie dreaptă.

Parcursul rutier inițial și/sau final poate fi:

- a) între punctul de încărcare a mărfii și cea mai apropiată stație de cale ferată de expediție adecvată acestui mod de transport, pentru parcursul inițial, și între cea mai apropiată stație de cale ferată de destinație adecvată și punctul de descărcare a mărfii, pentru parcursul final;
- b) pe o rază care să nu depășească 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de îmbarcare sau debarcare.

In municipiul Slatina functioneaza un terminal de transport combinat.

PUNCTE DE TRECERE A FRONTIEREI

In prezent pe teritoriul județului, la Corabia functionaza un punct de trece a frontierei portuar. Prin *HG 445/2002* acest punct de trecere este deschis traficului international.

6. CONCLUZII

Din analiza situatiei existente au rezultat urmatoarele:

- o pondere mică a drumurilor naționale și europene- 13,8 %- din total drumuri publice pe județ
- intensificarea nejustificată a traficului rutier pe drumurile naționale, neadecvate transporturilor inter-județene și inter-regionale, datorata lipsei autostrăzilor și a drumurilor expres
- o capacitate portantă scăzută a structurii, cu efecte de degradare accentuată a drumurilor naționale -
- îngreunarea traficului în interiorul localităților și creșterea duratei deplasării, din cauza lipsei inelelor de centura- municipiul Slatina si Caracal
- starea avansată de degradare a drumurilor județene care leagă centrele comunale conduce la un trafic rutier neadecvat
- zonele din sudul județului sunt lipsite de sisteme de transport rutier
- starea avansată de uzură a rețelei feroviare duce la o viteză de circulație pe calea ferată sub standardele europene
 - trecerile la nivel ale rețelei rutiere cu calea ferată neamenajate duc la o îngreunare a circulației feroviare
- transportul feroviar înregistrează un declin, în favoarea transportului rutier
- stații cf. cu o stare tehnică nesatisfăcătoare
- lipsa rețelei feroviare in zona de campie de la sudul Dunarii
- lipsa legaturii rutiere si feroviare de la Corabia spre Bulgaria
- o capacitate diminuată a transportului de pasageri si marfa

7. PRIORITĂȚI

Prioritățile de dezvoltare ale rețelei de transport în județul Olt se îndreaptă spre rezolvarea disfuncționalităților existente și spre sprijinirea dezvoltării socio-economice a teritoriului prin asigurarea accesibilității sporite la nivel regional, național și european. Dezvoltarea transporturilor se va integra în strategiile naționale și regionale specifice.

Obiectivele prioritare din domeniul transporturilor se referă la reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport în vederea alinierii sistemului național de transport la sistemul european. Documentele emise la nivel național care vor sta la baza propunerilor de dezvoltare la nivel județean sunt următoarele:

- Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013
- Programul de guvernare 2009-2012
- Planul de Amenajare a Teritoriului Național–Secțiunea I – Rețele de transport aprobat prin *Legea 363/2006*.

- Strategia de Reabilitare a Drumurilor Naționale elaborată de C.N.A.D.N.R. –2015
- Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare din România – perioada 2001 – 2010, elaborată de Compania Națională de Căi Ferate S.A.
- Strategia Națională de Dezvoltare Economică a României pe termen mediu
- Strategia de Dezvoltare Regională a Regiunii Sud-Vest
- Master Planul general de transport 2007-2013
- Planul Județean de Transport Durabil – IPTANA-S.A.-2008.

In acest sens se propun următoarele priorități de dezvoltare:

- modernizarea axelor de comunicație nord-sud și a celor două axe diagonale pentru creșterea conectivității și accesibilității
- construcția de autostrăzi și drumuri expres prevăzute
- lucrări de reabilitare a drumurilor naționale
- lucrări de modernizare a rețelei locale de drumuri- județene și comunale-
- realizarea inelelor de centura a municipiilor și orașelor din județul Olt
- construcția de drumuri agricole, dispuse în imediata vecinătate a drumurilor naționale, cu scopul reducerii riscului producerii de accidente de circulație, datorate vehiculelor lente și a acceselor necorespunzătoare
- rezolvarea accesibilității în zonele de la sudul județului lipsite de sisteme de transport rutier
- modernizarea rețelei feroviare prin lucrări la infrastructura existentă
- reabilitarea și modernizarea stațiilor CF
- realizarea unui pod peste Dunare și amenajarea punctului de trecere a frontierei de la Corabia
- modernizarea portului de la Corabia pentru creșterea capacității de transport pasageri și marfa.

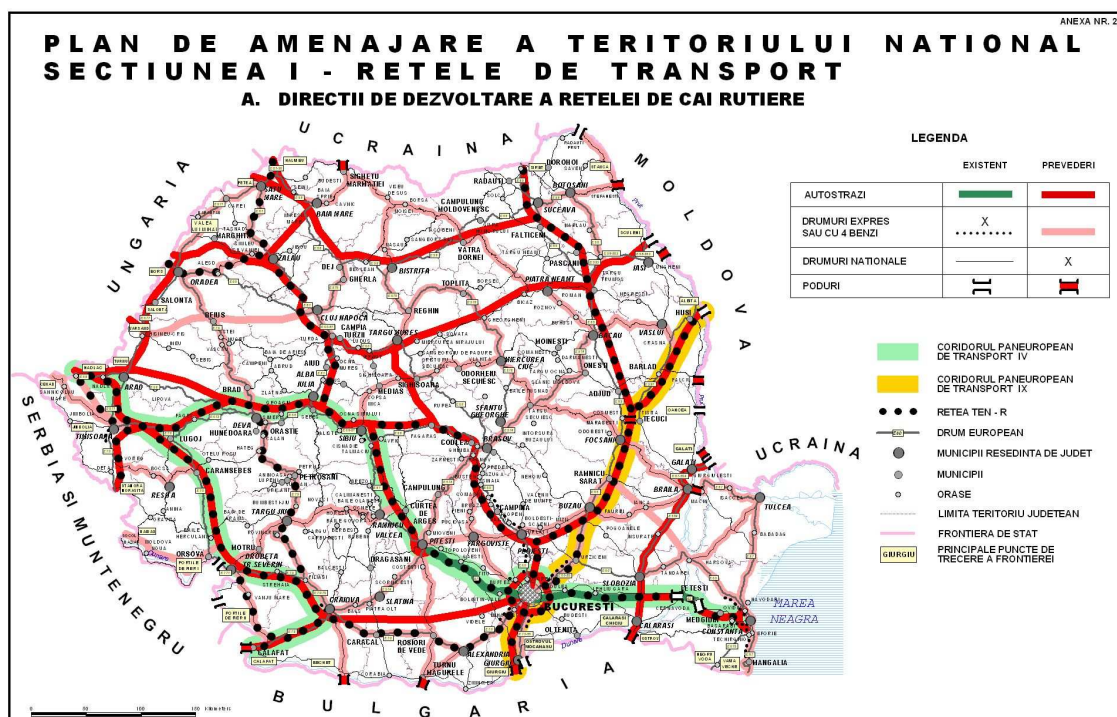
PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI NAȚIONAL (PATN)

PATN Secțiunea I Rețele de transport aprobată prin *Legea Nr.363* din 21 septembrie 2006 cuprinde direcțiile de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru perioadele medii și de perspectivă începând de la data aprobării sale. Această Lege înlocuiește *Legea Nr. 71* din 1996 privind aprobarea PATN secțiunea I căi de comunicație.

Prevederile PATN Secțiunea I cu impact asupra județului Olt sunt prezentate în continuare.

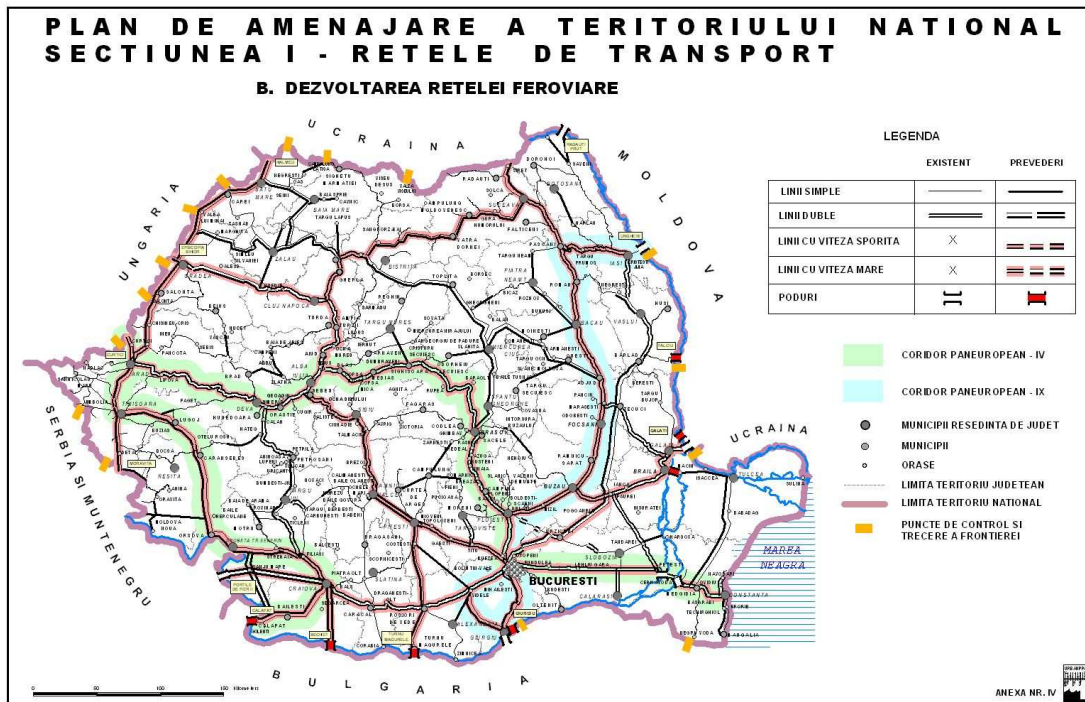
Rețeaua de cai rutiere:

- Drum expres sau cu 4 benzi Bacău – Târgu Secuiesc – Brașov - Pitești – Slatina - Craiova
- Drum expres sau cu 4 benzi Craiova – Alexandria - București
(rețeaua TEN-R)
- Autostrada Craiova-București



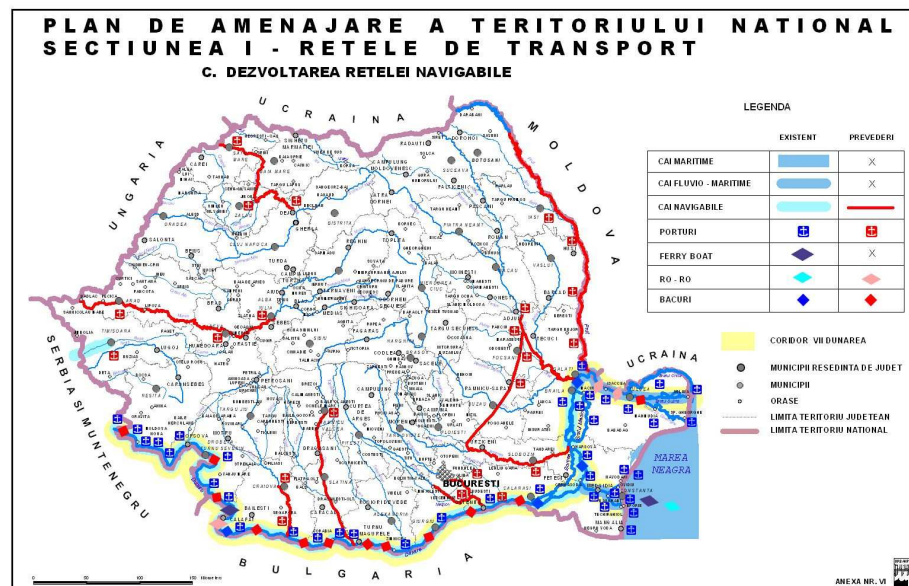
Rețeaua de cai feroviare:

- Linii de cale ferată cu viteză până la 160km/h Craiova – Caracal
- București (rețeaua TEN-R)



Rețeaua de căi navigabile interioare și porturi:

- Căi navigabile la care se vor executa lucrări de amenajare pe râul Olt între Dunăre – Slatina și Râmnicu Valcea
 - Puncte de traversare cu bacul și de acostare pentru nave de pasageri, la care se vor executa lucrări de amenajare: portul Corabia
 - Puncte de trafic RO-RO noi în portul Corabia
- Portul Corabia la care se vor executa lucrări de modernizare.



8. PROIECTE

Referitor la proiecte finanțate din fonduri comunitare, pentru județul Olt au fost identificate următoarele proiecte cu finanțări din fonduri de pre-aderare și fonduri structurale din perioada de programare 2007-2013.

PROIECTE FINANȚATE DIN FONDURI STRUCTURALE

A. ÎN CADRUL PROGRAMULUI OPERAȚIONAL REGIONAL 2007-2013 PENTRU CONSILIUL JUDEȚEAN OLT, ÎN CALITATE DE BENEFICIAR, AU FOST IDENTIFICATE URMĂTOARELE PROIECTE PE AXELE PRIORITARE:

1. Proiecte aprobate

Axa 2 – Îmbunătățirea infrastructurii regionale și locale de transport

- Reabilitarea și modernizare drum județean DJ 677, limită județ Vâlcea-Piatra Olt, județul Olt. Valoare - 29.456.442,47 RON
- Reabilitarea și modernizare drum județean DJ 648 Vâlcea-Vitomirești, județul Olt
- Valoare - 5.975.158,98 RON
- Reabilitarea și modernizare drum județean DJ 641, Caracal – limita județul Olt km 10+045 – 15+000
- Valoare - 20.545.262 RON
- Reabilitarea și modernizare drum județean DJ 643A, Balș - limita județ Olt, Județul Olt
- Valoare - 21.821.639,28 RON

2. Proiecte contractate

- Reabilitarea și modernizare drum județean DJ 604, km 36+717-74+749, Județul Olt
- Reabilitarea și modernizare drum județean DJ 648, limită județ Vâlcea – Vitomirești, județul Olt

B. PROGRAMUL NAȚIONAL DE DEZVOLTARE RURALĂ – MĂSURA 322 – RENOVAREA, DEZVOLTAREA SATELOR, ÎMBUNĂȚIREA SERVICIILOR DE BAZĂ PENTRU ECONOMIA ȘI POPULAȚIA RURALĂ ȘI PUNEREA ÎN VALOARE A MOȘTENIRII RURALE

Proiecte finanțate in 2008

- Modernizare DC 6 Dobrețu – Ionești-Nătărăi km.0+000-4+460 și canalizare sat Dobrețu, com. Dobrețu, județul Olt – beneficiar Consiliul Local Dobrețu – valoarea finanțării – 2.066.579 Euro

PROIECTE FINANȚATE DIN FONDURI DE PRE-ADERARE

- “Îmbunătățirea rețelei de drumuri a comunei Gostavatu”, beneficiar Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Olt - Finanțarea aprobată : 18.040 \$
- “Realizarea documentației necesare finanțării unui drum și pod comunal”, beneficiar Fundația ECOHAR - Finanțarea aprobată: 20.766 \$

Fonduri PHARE

În cadrul programului **RICOP** - Componenta Lucrări Publice, la nivelul județului Olt au fost finalizate 4 proiecte, situația acestora fiind următoarea:

- Ranforsare sistem rutier comuna Vulpeni. Valoare grant – 134,718 Euro. Proiect finalizat.
- Ranforsare sistem rutier comuna Morunglav. Valoare grant – 161,240 Euro. Proiect finalizat.
- Pod din beton armat peste paraul Plapcea Mare- Margineni, Scornicești. Valoare grant – 102,222 Euro. Proiect finalizat.
- Ranforsare sistem rutier pe DC 98, comuna Potcoava. Valoare grant – 134,718 Euro. Proiect finalizat. Valoare grant – 48,023 Euro. Proiect finalizat.

În cadrul Programului **SAPARD** – Masura 2.1. au fost finalizate 16 proiecte. Situația acestor proiecte este următoarea:

- Modernizare DC 89 si DC 92, comuna Milcov. Valoare aprobata Euro 800.000
- Alimentare cu apa comuna Vitomiresti. Valoare aprobata Euro 429.937
- Modernizare DC 135 Urzica-Obirsia Noua. Valoare aprobata Euro 824.625
- Modernizare drum comunal Izbiceni. Valoare aprobata Euro 675.134
- Modernizare DC 155 Teis-Birza. Valoare aprobata Euro 890.654
- Modernizare DC 154 A si DC 154 B, comuna Voineasa. Valoare aprobata Euro 923.573
- Modernizare DC 161, comuna Pirscoveni. Valoare aprobata Euro 686.808
- Modernizare DC 120, Sprincenata. Valoare aprobata Euro 596.950
- Modernizare drum comunal, comuna Gradinari. Valoare aprobata Euro 800.000
- Ranforsare DC 104, comuna N.Titulescu. Valoare aprobata Euro 874.878
- Modernizare DC 26, comuna Curtisoara. Valoare aprobata Euro 885.706
- Modernizare drumuri comunale, Dobrun. Valoare aprobata Euro 963.410
- Modernizare DC 2, Baldovinesti. Valoare aprobata Euro 334.768
- Alimentare cu apa in comuna Cirlogani. Valoare aprobata Euro 821.000
- Canalizare in comuna Osica de Sus. Valoare aprobata Euro 800.000 26.
-

In anul 2006 s-au incheiat contractele intre consiliile locale si **Agentia SAPARD** pentru finantarea urmatoarelor proiecte **SAPARD**:

- Modernizare drumuri locale, Vilcele. Valoare aprobata Euro 959.175
- Modernizare drumuri comunale, Vulpeni. Valoare aprobata Euro 447.621

- Modernizare drumuri locale, Serbanesti. Valoare aprobata Euro 500.000
- Modernizare Drum comunal, Pietris-Oboga, comuna Oboga. Valoare aprobata Euro 287.591
- Modernizare Drum comunal, comuna Baldovinesti. Valoare aprobata Euro 334.768

Proiecte implementate de Consiliul Judetean Olt in cadrul Programului PHARE CBC 2005 Romania- Bulgaria.

Consiliul Judetean Olt a implementat in cadrul Programului Phare CBC 2005 o serie de 3 proiecte, in parteneriat cu Centrul National de Informare Pleven:

- Realizarea studiilor locale necesare in procesul de absorbtie a fondurilor comunitare cu impact transfrontalier în județul Olt- in valoare de 44.700 euro.
- Intocmirea documentatiei tehnice pentru construirea unei burse de cereale in orasul Corabia, judetul Olt- in valoare de 59.081 euro
- Prevenirea producerii unor calamități naturale în județul Olt prin realizarea unor hărți de risc la alunecări de teren si a unui plan integrat de management pentru prevenirea riscului- in valoare de 170.446 euro.

BIBLIOGRAFIE

PATN Secțiunea I Rețele de transport aprobată prin *Legea Nr.363* din 2006

Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013

Programul de guvernare 2009-2012

Planul de Amenajare a Teritoriului Național–Secțiunea I – Rețele de transport aprobat prin *Legea 363/2006*.

Strategia de Reabilitare a Drumurilor Naționale elaborată de C.N.A.D.N.R. –2015

Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare din România – perioada 2001 – 2010, elaborată de Compania Națională de Căi Ferate S.A.

Strategia Națională de Dezvoltare Economică a României pe termen mediu

Strategia de Dezvoltare Regională a Regiunii Sud-Vest

Master Planul general de transport 2007-2013

Planul Județean de Transport Durabil – IPTANA-S.A.-2008.

PATJ OLT

CONTEXTUL REGIONAL RETEAUA FERROVIARA

Limite

- Limita teritoriului administrativ al României
- Limita regiunii de dezvoltare
- Limita teritoriului administrativ al județelor
- Limita teritoriului administrativ al județului Olt

Căi de transport rutiere existente

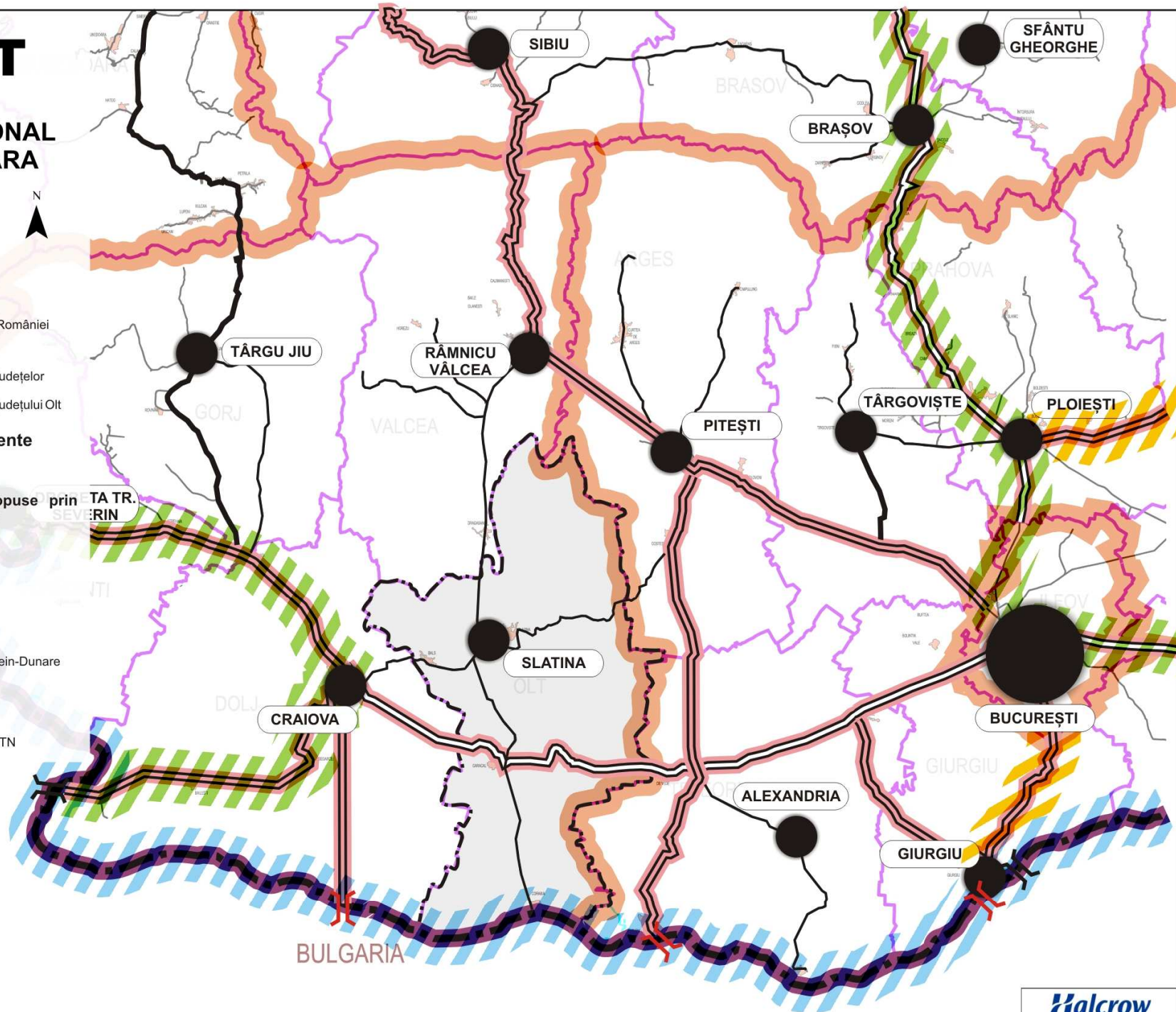
- Linii simple

Căi de transport feroviare propuse prin PATN, sect. 1 - Rețele de transport

- Prevederi linii simple
- Prevederi linii de mare viteză
- Prevederi linii cu viteză sporită
- Coridorul de transport IV
- Coridorul de transport VII Rhin-Mein-Dunare
- Coridorul de transport IX

Echipamente teritoriale

- Pod rutier existent/propus prin PATN



PATJ OLT

CONTEXTUL REGIONAL REȚEAUA RUTIERĂ, AERIANĂ NAVALĂ



LEGENDĂ

REȚELE RUTIERE REGIUNEA SUD-VEST

Limite

- Limita teritoriului administrativ al României
- Limita regiunii de dezvoltare
- Limita teritoriului administrativ al județelor
- Limita teritoriului administrativ al județului Olt

Căi de transport rutiere existente

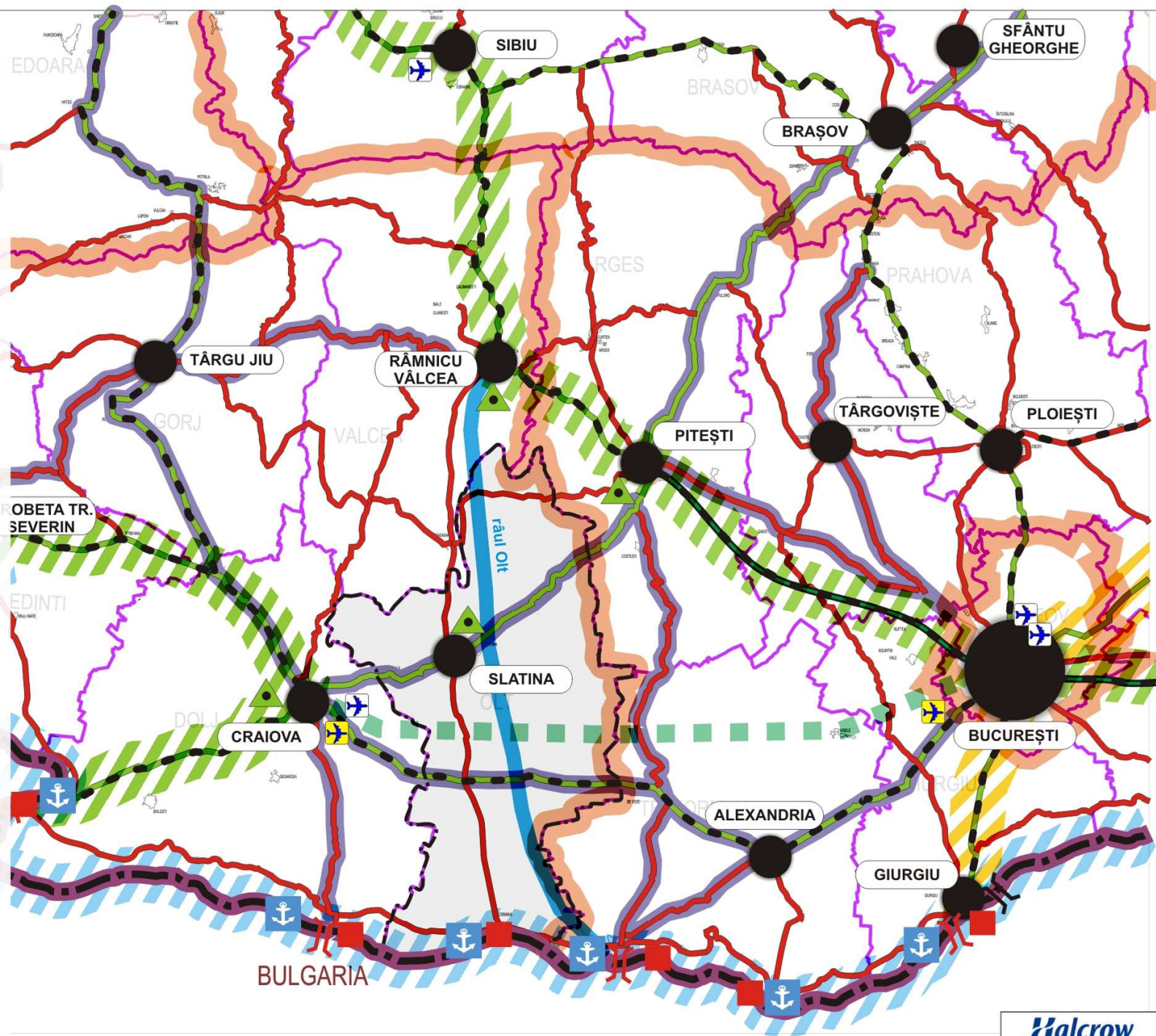
- Autostrada
- Drumuri europene
- Drumuri naționale

Căi de transport rutiere propuse prin PATN, sect. 1 - Rețele de transport

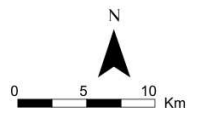
- Prevederi drumuri expres sau cu 4 benzi, conf. PATN, sect. 1 - Rețele de transport
- Traseul autostrăzii Craiova-București, conf. PATN, sect. 1 - Rețele de transport
- Coridorul de transport IV
- Coridorul de transport VII Rhin-Mein-Dunare
- Coridorul de transport IX
- Rețeaua TEN-R
- Râul Olt navigabil pe segmentul Rm. Vâlcea - Dunăre

Echipamente teritoriale

- Punct de trecere a frontierei
- Aeroport
- Aeroclub teritorial
- Port fluvial
- Terminal de transport combinat
- Pod rutier existent/propus prin PATN

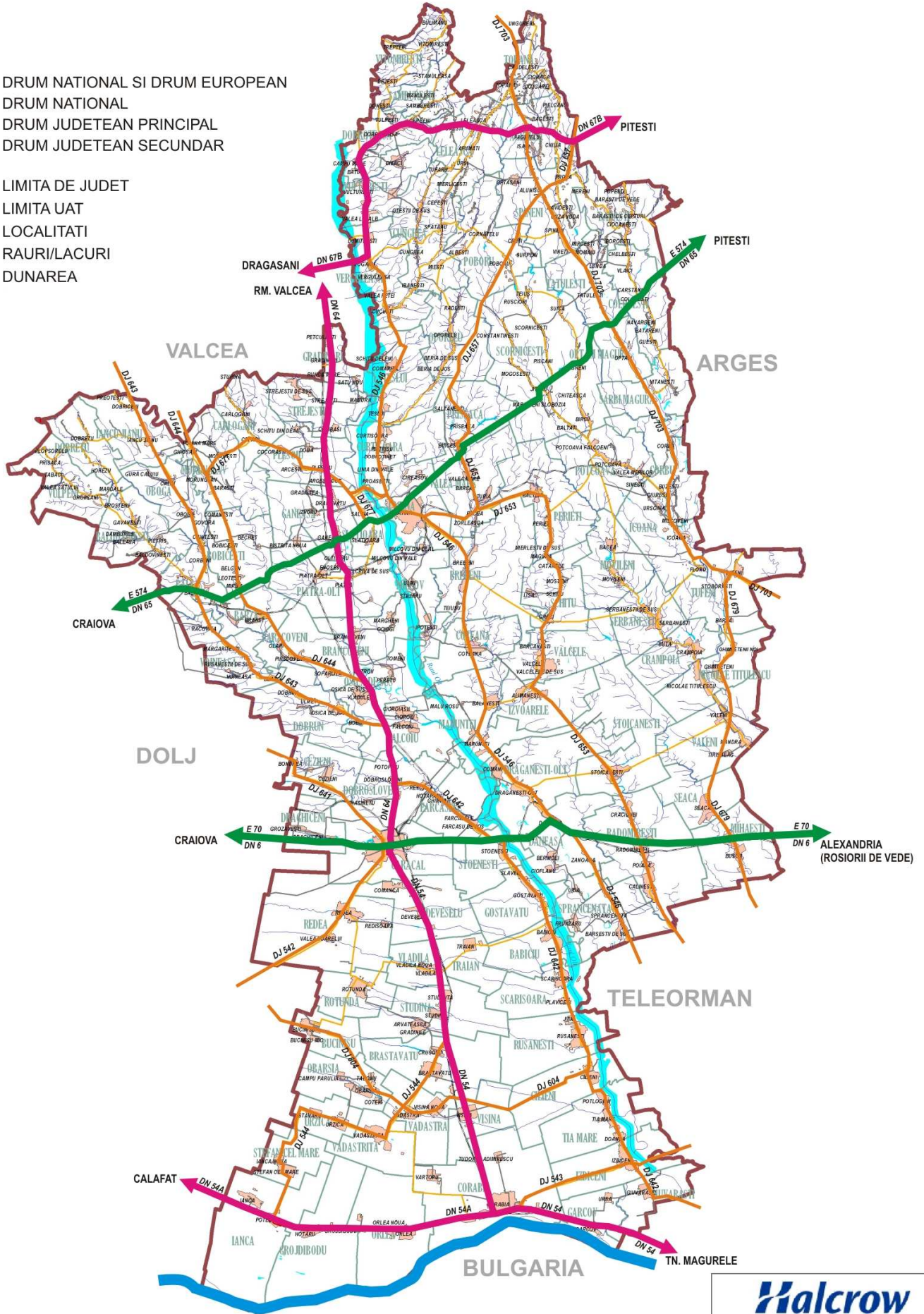


PATJ OLT



RETEAUA RUTIERA

- DRUM NATIONAL SI DRUM EUROPEAN
- DRUM NATIONAL
- DRUM JUDETEAN PRINCIPAL
- DRUM JUDETEAN SECUNDAR
- LIMITA DE JUDET
- LIMITA UAT
- LOCALITATI
- RAURI/LACURI
- DUNAREA



RETEAUA DE CAI FERATE

RETEAUA DE CAI FERATE

- CALE FERATA DUBLA ELECTRIFICATA
- CALE FERATA SIMPLA NEELECTRIFICATA
- CALE FERATA NEINTEROPERABILA

RETEAUA DE CAI NAVIGABILE

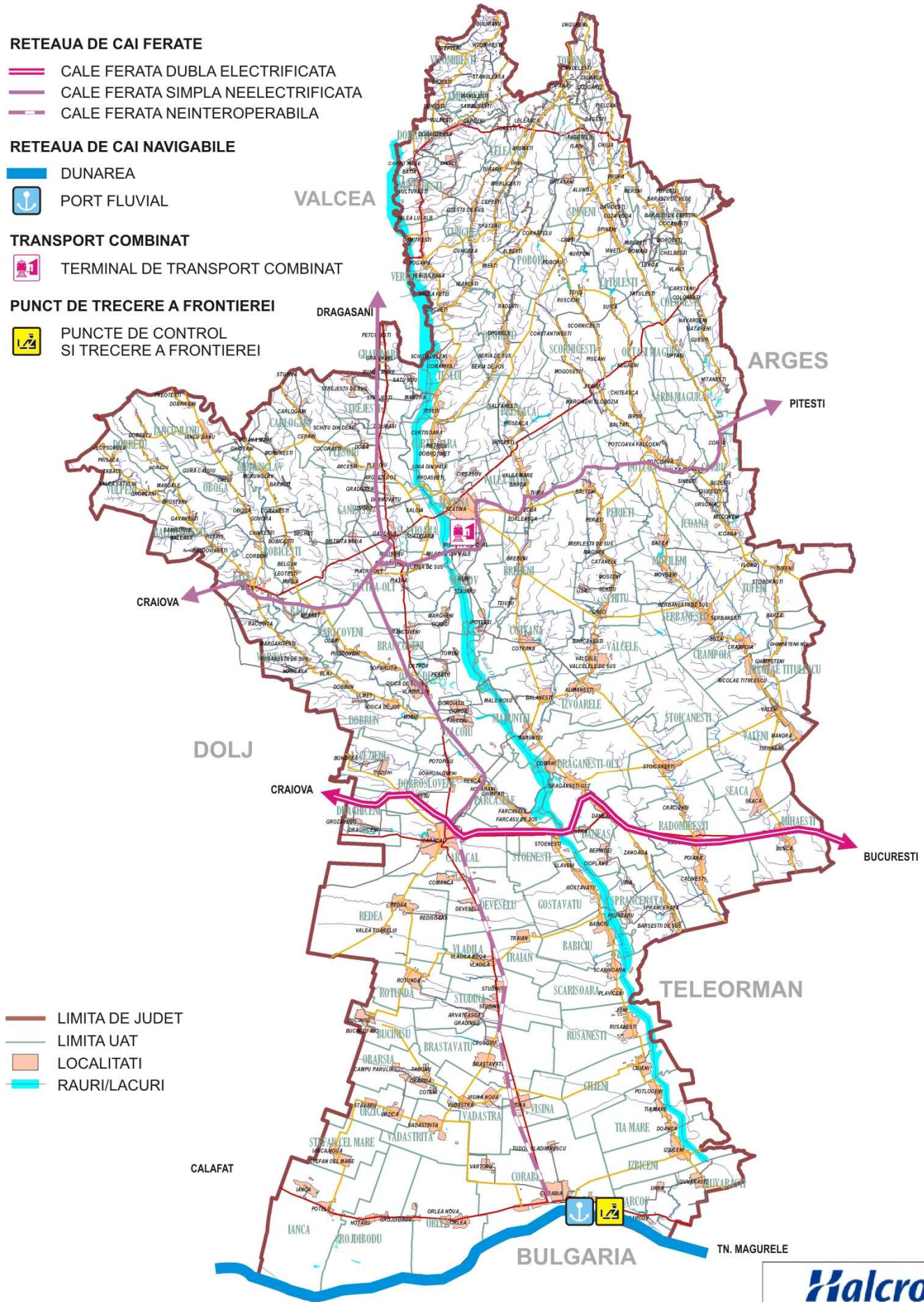
- DUNAREA
- PORT FLUVIAL

TRANSPORT COMBINAT

- TERMINAL DE TRANSPORT COMBINAT

PUNCT DE TRECERE A FRONTIEREI

- PUNCTE DE CONTROL SI TRECERE A FRONTIEREI



- LIMITA DE JUDET
- LIMITA UAT
- LOCALITATI
- RAURI/LACURI