

PLAN DE AMENAJARE A JUDEȚULUI DÂMBOVIȚA

Județul DÂMBOVIȚA
Regiunea Sud – Muntenia

MEMORIU GENERAL

Volumul V

-CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT-

Proiect nr. : 0A36/2014

Beneficiar:

JUDEȚUL DÂMBOVIȚA prin Consiliul Județean DÂMBOVIȚA

Proiectant: S.C. "AMBIENT URBAN" s.r.l. Târgoviște

COLECTIV DE ELABORARE

PROIECTANT GENERAL: S.C. "AMBIENT URBAN" s.r.l. Târgoviște

Director general: arh. Mircea NIȚESCU.....

Manager proiect: arh. Dan NIȚESCU

Proiectanți de specialitate:

-amenajarea teritoriului : arh. Mircea NIȚESCU.....

arh. Ștefan-Alin NIȚESCU.....

arh. Răzvan NIȚESCU.....

arh. Luchian Sorin NIȚESCU.....

arh. Ștefan-Alin NIȚESCU.....

Consultant : prof. dr. arh. Nicolae Cătălin SÂRBU

BORDEROU Volumul V

-CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT-

| | | |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| I. | INTRODUCERE | 4 |
| I.1 | TEMA PROGRAM | 4 |
| I.2 | SCOPUL ȘI NECESITATEA ELABORĂRII DOCUMENTAȚIEI..... | 4 |
| I.3 | PROGRAMUL ELABORĂRII LUCRĂRII | 4 |
| I.4 | STADIUL IMPLEMENTĂRII PENTRU JUDEȚUL DÂMBOVIȚA | 5 |
| I.5 | RELAȚIILE CU ALTE PLANURI DE AMENAJARE A TERITORIULUI ȘI STRATEGII DE DEZVOLTARE | 5 |
| I.6 | PERIOADA VIZATĂ | 5 |
| I.7 | AGENDA CONSULTĂRII PUBLICULUI..... | 6 |
| I.8 | NOTIFICAREA AUTORITĂȚII DE MEDIU COMPETENTE PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI ASUPRA INTENȚIEI DE ELABORARE A DOCUMENTAȚIEI PATJ LA BAZA CAREIA VA STA PREZENTUL STUDIU ȘI OBIECTIVELE ACESTUIA | 6 |
| II. | BAZA DOCUMENTARĂ ȘI BIBLIOGRAFIA | 7 |
| II.1 | CADRUL LEGAL | 7 |
| II.2 | DOCUMENTE UNESCO:..... | 8 |
| II.3 | METODOLOGIA DE LUCRU | 9 |
| III. | RETEAUA DE CAI DE COMUNICATIE SI TRASPORT..... | 10 |
| III.1 | TRANSPORTUL RUTIER | 10 |
| III.2 | TRANSPORTUL FERVIAR..... | 16 |
| III.3 | DEPLASAREA PE JOS SI CU VEHICULE PE DOUA ROȚI..... | 17 |
| III.4 | TRANSPORT AERIAN..... | 21 |
| III.5 | ELEMENTE DE PLAN DE MOBILITATE DURABILA PENTRU PERSOANE, MARFURI ȘI SERVICII LA NIVELUL JUDEȚULUI DÂMBOVIȚA | 211 |
| III.6 | CERINȚE PENTRU REALIZAREA UNUI PLAN DE MOBILITATE OPTIMIZAT | 222 |
| IV. | ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE CU EVIDENȚIEREA PROBLEMELOR ȘI DISFUNȚIONALITĂȚILOR ÎN VEDEREA IDENTIFICĂRII ELEMENTELOR CARE CONDIȚIONEAZĂ DEZVOLTAREA | 24 |
| IV.1 | 1. STRUCTURA TERITORIULUI..... | 24 |
| IV.1.1 | SITUAȚIA EXISTENTĂ ÎN ANUL 2014 | 24 |
| IV.1.2 | AVANTAJELE COMPARATIVE ALE REGIUNII | 24 |
| IV.1.3 | CĂI RUTIERE | 25 |
| IV.1.4 | CĂI FERATE..... | 58 |
| IV.1.5 | CĂI AERIENE..... | 59 |
| IV.1.6 | TRANSPORTURI..... | 59 |
| IV.2 | TRASEE/SECTOARE CRITICE | 60 |
| IV.2.1 | TRASEE/SECTOARE CRITICE DE CĂI RUTIERE - DRUMURI NAȚIONALE | 60 |
| IV.2.2 | TRASEE/SECTOARE CRITICE DE CĂI RUTIERE - DRUMURI JUDEȚENE..... | 61 |
| IV.2.3 | TRASEE/SECTOARE CRITICE DE CĂI RUTIERE - DRUMURI COMUNALE | 62 |
| IV.2.4 | TRASEE /SECTOARE CRITICE DE CĂI FERATE | 62 |
| IV.3 | SISTEMUL INTERMODAL DE TRANSPORT – MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE ȘI PERIURBAN ÎN LOCALITĂȚI – CONCEPT S-BAHN..... | 63 |
| IV.3.1 | Infrastructuri existente : | 63 |
| IV.3.2 | Investiții necesare : | 63 |

| | | |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| IV.3.3 | Configurație propusă : | 64 |
| IV.4 | ANALIZA SWOT – ACCESIBILITATE ȘI MOBILITATE | 65 |
| IV.5 | OBIECTIVE SECTORIALE | 65 |
| V. | POLITICI - PROGRAME – PROIECTE | 66 |
| V.1 | CONECTAREA LA CORIDOARELE DE TRANSPORT EUROPEAN ȘI NAȚIONAL | 66 |
| V.2 | CREȘTEREA MOBILITĂȚII ÎN INTERIORUL JUDEȚULUI | 67 |
| V.3 | SPORIREA CAPACITĂȚII DE TRANSPORT | 67 |
| V.4 | DEZVOLTAREA STRATEGICĂ A CĂILOR DE COMUNICAȚIE LOCALE | 68 |
| V.5 | LUCRĂRI DE ARTĂ – INFRASTRUCTURĂ ȘI ASIGURAREA SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI | 69 |
| V.6 | PROIECTE GENERATOARE DE NOI ACTIVITĂȚI ECONOMICE | 69 |
| VI. | COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN PRIVIND MOBILITATEA URBANĂ | 70 |
| VI.1 | MĂSURILE LUATE LA NIVELUL UE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE MOBILITATEA URBANĂ TREBUIE SĂ IMPLICE STATELE | |
| MEMBRE | 70 | |
| VI.2 | MAI MULTE MĂSURI PRIVIND LOGISTICA URBANĂ | 70 |
| VI.3 | REGLEMENTĂRI MAI INTELIGENTE PRIVIND ACCESUL ÎN ZONELE URBANE ȘI PERCEPEREA TAXELOR DE | |
| DRUM | 70 | |
| VI.4 | IMPLEMENTAREA COORDONATĂ A SISTEMELOR INTELIGENTE DE TRANSPORT URBAN | 71 |
| VI.5 | SIGURANȚA RUTIERĂ ÎN ZONELE URBANE | 71 |
| | BIBLIOGRAFIE | 73 |

I. INTRODUCERE

I.1 TEMA PROGRAM

În cadrul atribuțiilor și competențelor stabilite prin legea nr. 215/2001, privind administrația publică locală, Consiliul Județean "stabilește dezvoltarea urbanistică a localităților precum și amenajarea teritoriului".

Pentru îndeplinirea acestei atribuții, Consiliul Județean Dâmbovița prin Direcția de Urbanism și Amenajarea Teritoriului a inițiat procedura de licitare și în baza Ordonanței de urgență a Guvernului nr.34/2006 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 337/2006, a atribuit S.C. HABITAT S.R.L. contractul de prestare de servicii pentru STUDIU IN VEDEREA REALIZARII PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN DAMBOVIȚA. Prezenta documentație a fost elaborată în baza temei program cuprinse în caietul de sarcini.

I.2 SCOPUL ȘI NECESITATEA ELABORĂRII DOCUMENTAȚIEI

Planul de amenajare a teritoriului județean este o documentație cu caracter director, ce are ca scop transpunerea spațială a programului de dezvoltare economică și socială a programului de dezvoltare economică și socială, culturală și instituțională a județului Dambovița, elaborat de către autoritățile județene pentru teritoriul pe care îl gestionează. Prevederile P.A.T.J. Dâmbovița vor deveni obligatorii pentru documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism care le detaliază. Studiul prezent are ca obiectiv, identificarea stadiului actual și de perspectivă privind dezvoltarea economico-socială a teritoriului în vederea optimizării utilizării căilor de comunicații existente și de perspectivă, a modului de repartizare a populației în scopul asigurării unui echilibru permanent între modul de valorificare a acestora și condițiile de protecție a mediului natural, în condițiile dezvoltării și asigurării unei mobilități durabile în teritoriu și localitățile componente. Documentația este destinată cu precădere administrației publice județene. Necesitatea elaborării ei este impusă de realizarea unui cadru global și unitar privind posibilitățile de dezvoltare durabilă a teritoriului județean în context regional-național și contribuie la:

- realizarea unei structuri a rețelei de drumuri și cai de comunicații, care să permită o repartizare echilibrată și armonioasă în profil teritorial a populației, locurilor de muncă și a dotărilor publice pe baza unor politici coerente de descentralizare a componentelor în cadrul colectivităților locale;
- integrarea teritoriului județean în circuitul economic regional și național;
- reabilitarea, protecția și conservarea mediului natural și construit.
- dezvoltarea infrastructurilor tehnice ale teritoriului,
- stabilirea priorităților de intervenție privind dezvoltarea activităților economice, echiparea majoră, dotarea și echiparea tehnico-edilitară a localităților;
- sistematizarea zonelor de intravilan ale localităților județului și actualizarea strategiilor de dezvoltare

I.3 PROGRAMUL ELABORĂRII LUCRĂRII

Conform temei program aprobată de beneficiar, studiul s-a elaborat pe parcursul anului 2015 astfel:

- Faza I-a: Analiza situației existente și identificarea elementelor care condiționează dezvoltarea, cu evidențierea problemelor și disfuncționalităților,
- Faza a II-a: Diagnostic prospectiv și general,
- Faza a III-a: Strategia de amenajare a teritoriului .

Prezentul studiu face parte integrantă din PATJ Dâmbovița alături de celelalte secțiuni de specialitate.

I.4 STADIUL IMPLEMENTĂRII PENTRU JUDEȚUL DÂMBOVIȚA

Există anumite date de bază (chiar dacă în măsură insuficientă), planuri și elemente care pot fi considerate elemente de pornire în studiu: date socio-economice din cadrul recensământului populației, măsuratori de trafic, date, funcțiuni și prevederi ale PUG-urilor și alte date specifice

În schimb nu există o experiență și o „cultură” la un nivel similar cu occidentul în privința:

- planificării în transporturi în general și planificarea în transportul urban în mod specific,
- utilizării bazelor de date și a modelelor de transport, fapt care constituie, în multe cazuri, o piedică în identificarea și promovarea măsurilor pentru optimizarea traficului .
- acordării unei atenții deosebite culegerii de date referitoare la mobilitatea populației și a mărfurilor în aria urbană/metropolitană: metodologie, bugetare corespunzătoare
 - culegerii extinse de date, după care acestea să fie actualizate anual în funcție de necesități
 - stabilirii unor cerințe stricte pentru realizarea modelului de transport urban/metropolitan
 - întreținerii / actualizării / dezvoltării în continuare a modelului de transport și a bazelor de date aferente
 - alocării unei perioade de timp corespunzătoare investigațiilor de specialitate pentru realizarea PMUD
 - bugetării cu o ritmicitate periodică corespunzătoare

Nu în ultimul rând, faptul că la nivel național nu există o legislație care să dispună o abordare unitară a modului de administrare al drumurilor publice (naționale, județene și locale) și o strategie pe termen mediu și lung, contribuie ca la nivel local și județean programele de dezvoltare din acest domeniu să nu fie armonizate din punct de vedere al cerințelor, nevoilor și stării de fapt a infrastructurii

***NOTĂ:** Din punct de vedere al transportului public de persoane, există la această dată inițiate acțiuni de asigurare a unui program optimizat în cadrul ADI „Civitas” din care fac parte Municipiul Târgoviște și comunele riverane dar fără a dispune de o infrastructură adecvată.*

Totodată efectele negative la nivelul Județului Dâmbovița, datorită restructurărilor în economie și industrie cu repercusiuni în reducerea locurilor de muncă și de asemenea întreruperea transportului feroviar de persoane pe relația Târgoviște-Pietroșița și Târgoviște-Ploiești au determinat reducerea cererilor de transport, acestea efectuându-se în condiții defavorabile atât pentru operatori cât și pentru persoane.

I.5 RELAȚIILE CU ALTE PLANURI DE AMENAJARE A TERITORIULUI ȘI STRATEGII DE DEZVOLTARE

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean va fi întocmit pentru teritoriul administrativ al județului Dâmbovița și are rol coordonator și de armonizare a dezvoltării teritoriului județean cu unitățile administrative componente. Totodată P.A.T.J. – ul va cuprinde și implicațiile asupra teritoriului județean rezultate din prevederile celor cinci secțiuni ale Planului de Amenajare a Teritoriului Național - P.A.T.N și altor documentații de amenajarea teritoriului (P.A.T.Z.), programe de guvernare sectoriale, alte programe. Studiul are la bază și completează Strategia de dezvoltare a județului Dâmbovița pentru perioada 2014 - 2020.

I.6 PERIOADA VIZATĂ

Perioada vizată este de 5 până la 10 ani, respectiv 2015 - 2020.

I.7 AGENDA CONSULTĂRII PUBLICULUI

Ținând cont de faptul că inițiativa elaborării acestei documentații aparține administrației județene, s-a realizat informarea și consultarea tuturor factorilor interesați, a colectivității, privind realizarea Studiului privind căile de comunicații și transporturi în contextul importantelor valori de patrimoniu arhitectural, urbanistic și peisagistic existente în județ .

1. În Etapa-I-a de elaborare a P.A.T.J. DÂMBOVIȚA, în faza de documentare și elaborare a studiilor de fundamentare, au fost consultați reprezentanții administrațiilor publice și au fost integrate rezultatele din planurile de ordin superior (PATN).

2. Informarea populației, autorităților locale cu competențe în domeniu, în legatură cu inițiativa de actualizare a P.A.T.J. Dâmbovița prin prezentarea stadiului privind etapele de desfășurare și programarea datelor de consultare.

3. Concluziilor prezentului studiu vor fi formulate și în format grafic. Concluziile vor fi aduse la cunoștința publicului prin organizarea unei întâlniri la nivel județean, cu invitarea tuturor părților interesate. O expoziție cu planurile de baza ale acestui studiu va fi amplasată în cadrul Consiliului Județean Dâmbovița, pentru o mai bună vizibilitate a demersului și publicarea documentației pe pagina de internet .

I.8 NOTIFICAREA AUTORITĂȚII DE MEDIU COMPETENTE PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI ASUPRA INTENȚIEI DE ELABORARE A DOCUMENTAȚIEI PATJ LA BAZA CAREIA VA STA PREZENTUL STUDIU ȘI OBIECTIVELE ACESTUIA

Notificarea se va face în conformitate cu prevederile legislației în vigoare la data avizării.

II. BAZA DOCUMENTARĂ ȘI BIBLIOGRAFIA

Bibliografia utilizată se bazează pe lucrările de bibliografie generală și specială dedicate județului Dâmbovița, respectiv pe ultimele studii de specialitate și a documentațiilor de urbanism în vigoare sau în curs de actualizare. Pentru partea de cartografie principala sursă folosită sunt elementele deținute de hărțile furnizate de O.C.P.I. Dâmbovița și operatori economici cu expertiză în domeniu. Principala documentare s-a făcut în teren. Analiza stadiului existent al dezvoltării a permis identificarea disfuncționalităților și a priorităților de intervenție.

În plus, s-au contactat următoarele surse:

- Consiliul Județean Dâmbovița și Serviciile descentralizate;
- Primăriile tuturor unităților administrative ale județului;
- Direcția Județeană de Statistică
- Regulamente europene o Regulamentul (UE) NR. 1315/2013 din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE2
- Politici europene și naționale o Cartea Alba a Transporturilor UE 2011 (EU White Paper on Transport 2011)3 o Programe-guvernare 2013-2016
- Politica de transport propusă de Guvernul României la Planul Strategic Integrat în domeniul transporturilor și infrastructurii - iunie 2009 (Politica Ministerului Transporturilor)
- Plan național de acțiune în domeniul eficienței energetice (PNAEE) – elaborat în 2007, în curs de revizuire
- Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) – Secțiunea 1 Rețele de Transport. Rețele cheie de transport feroviar și rutier (Legea 363/2006)
- LEGE nr. 203 din 16 mai 2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și European
- Planul de Dezvoltare Regională al Regiunii Sud Muntenia pentru 2014-2020, versiunea consultativă iulie 2014
- Master Planul General de Transport pentru România – versiunea octombrie 2014

II.1 CADRUL LEGAL

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean este elaborat din punct de vedere al conținutului, în conformitate cu legislația în vigoare la data elaborării.

Legislație internă

- Legile de aprobare a Planului de Amenajare a Teritoriului Național (P.A.T.N.): Secțiunea I - Căi de comunicație - Legea nr.71/1996 actualizată;
- Secțiunea II - Apa - Legea nr.171/1997; Secțiunea III - Zone protejate - Legea nr.5/2000; Secțiunea IV - Rețeaua De localități - Legea nr.351/2001; Secțiunea V - Zone de risc natural - Legea nr.575/2001;
- Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul republicată;
- Legea nr.289/2006 pt. modificarea și completarea Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Legea nr.18/1991 a fondului funciar, republicată în 1998;
- Legea nr.69/1991 a administrației publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr.213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr.219/1998 privind regimul concesiunilor;
- Legea 54/1998 privind circulația juridică a terenurilor;
- Legea 10/1995 privind calitatea în construcții;
- Legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată cu completările și modificările ulterioare;
- Legea nr.422/2001 pentru protejarea monumentelor istorice, republicată;
- Legea nr.451/2002 pentru ratificarea Convenției Europene a peisajului, adoptată la Florența , 20 oct.2000;
- OG 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, modificată și completată HG 1350/2001 – domeniul public al Județului Dâmbovița
- HGR 540/2000 privind încadrarea în categorii funcționale a drumurilor publice
- OUG nr.195/2005 privind protecția mediului, aprobată prin Legea nr.265/2006;
- Ordinul Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile nr.1964/13 dec.2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene NATURA 2000 în România;
- Ordinul MCC nr. 2314/2004 privind aprobarea Listei Monumentelor Istorice, cu completările ulterioare;
- OG nr. 43/2000 privitoare la protecția patrimoniului arheologic, aprobată prin Legea nr.378/2001;
- OG nr. 47/2000, privind stabilirea unor măsuri de protecție a monumentelor istorice care fac parte din Lista Patrimoniului Mondial, aprobată prin Legea 564/2001;

De asemenea, secțiunea are drept teme următoarele:

- Carta Europeană a Amenajării Teritoriului adoptată în 1983 de Consiliul Europei, care constituie actul fundamental ce definește marile obiective care trebuie să orienteze politicile de amenajare a teritoriului, printre aceste obiective înscriindu-se și căile de comunicații;
- Obiectivele din „Agenda 21”, precum și dispozițiile convențiilor internaționale ratificate de România, între care se menționează: Convenția de la Rio de Janeiro privind diversitatea biologică, Convenția de la Ramsar privind zonele umede, Convenția de la Berna privind conservarea vieții sălbatice și a habitatelor naturale din Europa sau Convenția de la Paris privind protecția patrimoniului mondial, cultural sau natural, document prin care se instituie o practică metodologică de mondializare a problematicii patrimoniilor; - acestea au fost luate în considerare la elaborarea prezentului studiu.

II.2 DOCUMENTE UNESCO:

- Dosar UNESCO - Situri rurale asezăminte monahale și biserici cu valoare de patrimoniu, cetăți , palate, Curti Domnesti (monumente istorice) - Ministerul Culturii și Cultelor - România;
- Convenția pentru protecția Patrimoniului Mondial Cultural și Natural, Paris, nov.1972, acceptată de România la 30 martie 1990 prin Decretul 187/1990;
- Convenția pentru Protecția și Promovarea Diversității de Expresii Culturale - Paris, 2005;
- Declarația de la Lubeck (Conferința UNESCO - Siturile patrimoniului Mondial în Europa - o rețea pentru dialog cultural și turism cultura) l- iunie 2007, Lubeck, Germania;
- UNESCO Medium Term Strategy 2008 - 2013, UNESCO workshops - 34C/4 (CLD-8.8) - 2008 - Strategic Programme;

- Rezoluția Comitetului Miniștrilor Consiliului Europei nr. 7330 și UNESCO privind terminologia zonelor protejate;
- Declarația finală a Conferinței ONU pentru mediu și dezvoltare de la Rio de Janeiro din anul 1992;
- Recomandările UNESCO pentru aplicarea convenției patrimoniului mondial din februarie 1994;

II.3 METODOLOGIA DE LUCRU

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean va fi alcătuit dintr-un ansamblu de studii referitoare la teritoriul județean, prin care se va stabili, de către echipe pluridisciplinare, pe baza unei analize multicriteriale a problemelor, obiectivele, acțiunile și măsurile de adoptat pe o perioadă determinată de timp. Acesta orientează aplicarea unor politici la nivel județean în domeniul organizării spațiului din teritoriul studiat. Pentru o utilizare operativă și facilă, documentația a fost elaborată și structurată în opt secțiuni pe domenii.

III. RETEAUA DE CAI DE COMUNICATIE SI TRANSPORT

III.1 TRANSPORTUL RUTIER

Este adevărat că în România automobilul personal a căpatat o importantă valoare de reprezentare, fiind adoptat de multe ori din considerente de imagine, nu ca urmare a unei nevoi reale. El joacă adesea rolul de garanție a unei anumite poziții sociale, în vreme ce mersul pe jos, cu bicicleta ori cu mijloacele de transport în comun este asociat majoritar cu sărăcia, dacă nu este desconsiderat total ca variantă pentru transport. Convingerea pentru adoptarea unor mijloace de deplasare sustenabile este totuși cu atât mai dificilă în lipsa unor alternative viabile.

Lipsa de spațiu pentru pietoni și a amenajărilor pentru parcare a autovehiculelor spre exemplu, poluarea, mijloacele de transport în comun supraaglomerate, inconfortabile și ineficiente din punctul de vedere al timpului consumat și intermodalitatea rămasă mai mult la nivel de concept, justifică reticențele populației în ceea ce privește adoptarea unor modalități de deplasare sustenabile. În același timp, campaniile pentru susținerea mobilității sunt relativ izolate și au impact redus. Cel mai frecvent o stradă este închisă traficului auto pentru o zi, maximum două, în cazul în care nu se limitează totul doar la o după-amiază o dată pe an, fiind organizate diverse expoziții și concursuri, după care, în zilele următoare, vechile obiceiuri se reiau cu aceeași îndârjire. Țara noastră s-a axat de regulă pe intervenții mici, insuficient corelate, care nu au reușit să valorifice foarte bine resursele disponibile. Mai mult, se remarcă deficiențe importante în ceea ce privește informarea. În afara rarității datelor publice asupra drepturilor pasagerilor și modalităților de reclamare a acestora, la nivel național nu există o evidență clară a tuturor demersurilor locale efectuate în domeniul mobilității.

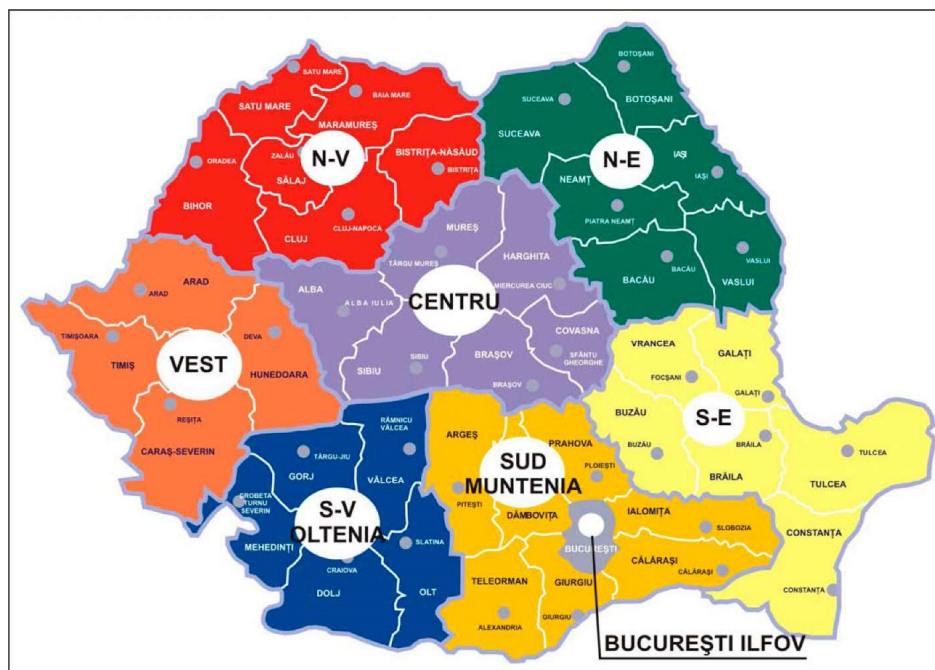


Figura nr. 1 - Localizarea județului în teritoriul național și regional

Având în vedere că transportul rutier în județul Dâmbovița reprezintă principalul mod de deplasare a persoanelor, mărfurilor și serviciilor, orice analiză privitoare la mobilitate nu poate porni decât de la rețeaua majoră de transport rutier la nivel național cu implicații în acest județ.

Din această prezentare grafică se pot distinge traseele principale ale circulațiilor rutiere și racordările lor la sistemul major național. Pe această schemă, coroborată cu statisticile volumelor de transport călători și transport mărfuri la nivelul anului 2011, extrasă din **Master Planul General de Transport pentru România**, varianta 2014, se pot observa următoarele aspecte:

- Municipiul Târgoviște, reprezintă din punct de vedere al transportului rutier, cel mai important nod de circulație. Ponderea sa din acest punct de vedere este dată de aceleași elemente care au definit urbea drept capitală de județ, fosta capitală a Țării Românești, centru polarizator și anume:
 - situat la întretăierea unor drumuri principale către zone de interes Ploiești-Găești-Pitești (DN 72), cu București-Târgoviște-Sinaia prin Bâldana (DN 71) și Câmpulung Muscel-Târgoviște (DN 72 A) și în mai mică măsură Moreni-Târgoviște (DJ 720) și Bujoreanca (com. Cornești)-Târgoviște (DJ 711). Aceste artere sunt și cele mai mari colectoare a transportului la nivel județean de persoane, mărfuri și servicii către capitala județului.
 - situat la confluența a doua văi principale orientate nord-sud, a râului Ialomița cu a râului Dâmbovița, ambele vetre vechi de civilizație materială și spirituală
 - situat într-o zonă de conjugare a două forme de relief, colinele și câmpia, loc unde arterele de circulație au avut posibilitatea să plece și spre direcțiile est-vest sau diagonal, scăpând de limitările impuse de cele două văi de care s-a făcut vorbire mai sus.
- Municipiul Târgoviște este așezat la relativ egală distanță de mari centre urbane, net mai dezvoltate economic cum ar fi : București - 79 km, Ploiești - 48 km, Pitești - 79 km, Brașov - 108 km.

Această amplasare geografică are pe de o parte aspecte pozitive din punct de vedere al circulației mărfurilor, prin faptul că distanțele față de acești centri economici, sunt situate sub izocrona de 2 ore, dar trebuie remarcat un aspect negativ major și anume că datorită acestui aspect s-a intrat într-un cerc vicios referitor la atitudinea investitorilor. Aceștia preferă să aleagă un oraș mai important cu o populație mai mare, cu o infrastructură mai dezvoltată și situat pe un culoar de transport de importanță cât mai mare și eventual transportul intermodal să fie posibil.

Toate localitățile mari enumerate mai sus oferă aceste condiții, iar Târgoviște, respectiv Județul Dâmbovița continuă să fie percepute ca fiind de categorie inferioară.

Extrasul din hărțile reprezentând **volumul de transport persoane, respectiv mărfuri**, relevă odată în plus fluxurile cele mai importante pe arterele rutiere dâmbovițene. Conform diagramelor rezultate, cea mai importanta arteră de circulație la nivel teritorial ce traversează județul Dâmbovița este DN 72 Ploiești-Târgoviște-Găești, care scurcuitează relația București cu Brașov, respectiv Pitești. Valori actuale importante sunt remarcate pe relațiile locale Târgoviște-Pucioasa și în mai mică măsura Târgoviște-Moreni. Intensități mari ale traficului rutier se evidențiază în ultima perioadă pe relația DN 71 Sinaia-Târgoviște-Bâldana, mai ale în perioadele sfârșitului de săptămână când ambuteiajele și capacitățile limitate de transport existente pe DN 1 Ploiești-Brașov generează dificultăți în circulație determinând utilizatorii să folosească această variantă care din punct de vedere al viabilității are o degradare avansată. Prognoza pentru anul 2020, păstrează trendul actual, crescând importanța DN 72A datorită posibilei legături cu viitoarea arteră Pitești-Brașov numai la transportul de mărfuri, nu și la cel de persoane.

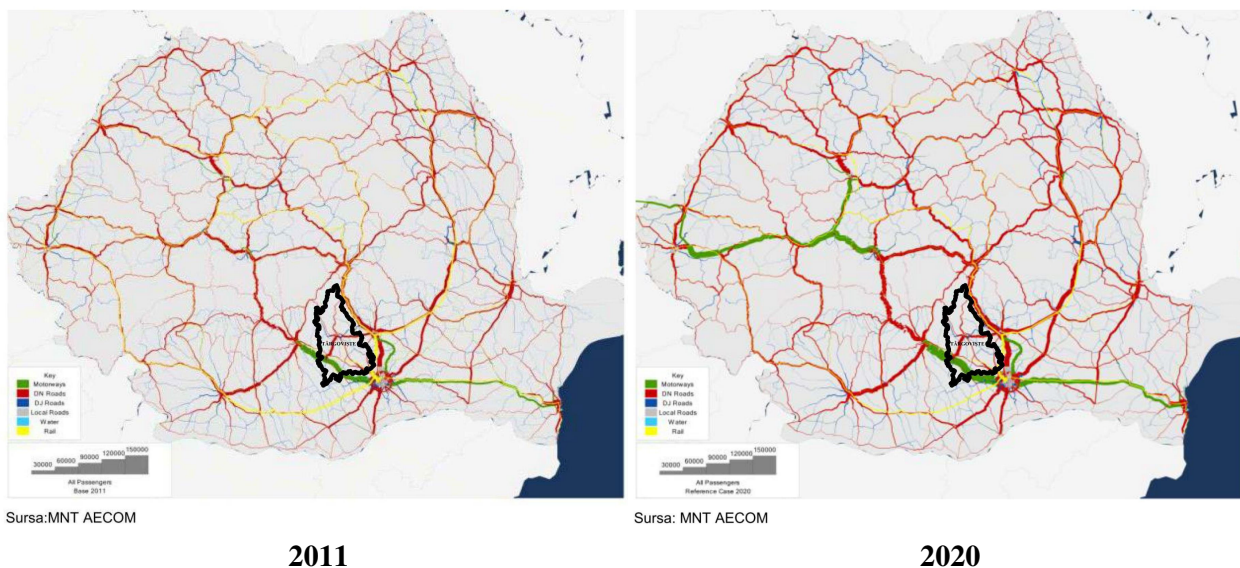


Figura nr. 4 Volume zilnice de pasageri în România pe moduri: 2011 - 2020

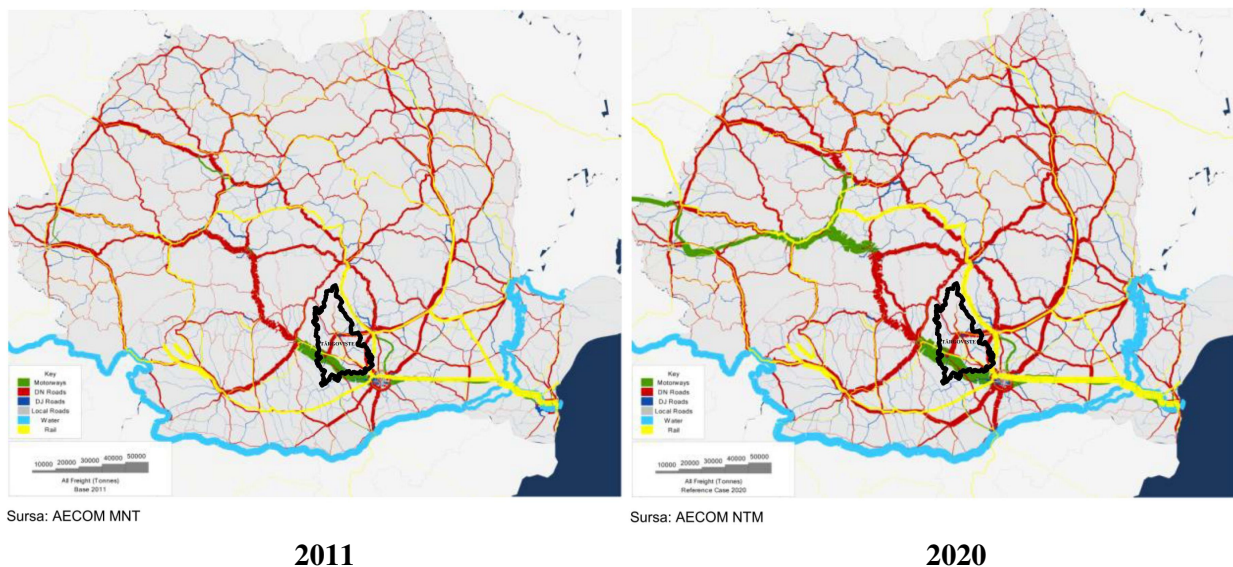


Figura nr. 5 Volume zilnice (tone) de mărfuri în România pe moduri: 2011 - 2020

Privind schema circulațiilor rutiere propuse de *Master Planul General de Transport pentru România*, suprapuse peste prevederile programului **TEN-T Core** (culoare roșie) și **TEN-T Comprehensive** (culoare verde) se observă că singura magistrală majoră (aparținând **TEN-T Core**) este *sectorul din Autostrada A1* (limita județului Giurgiu – Corbiu Mari – Petrești – limita județului Argeș) cu o lungime de **30,9 km**, iar sectorul **DN 72** este propus să devină *drum expres* în circa 3 ani.

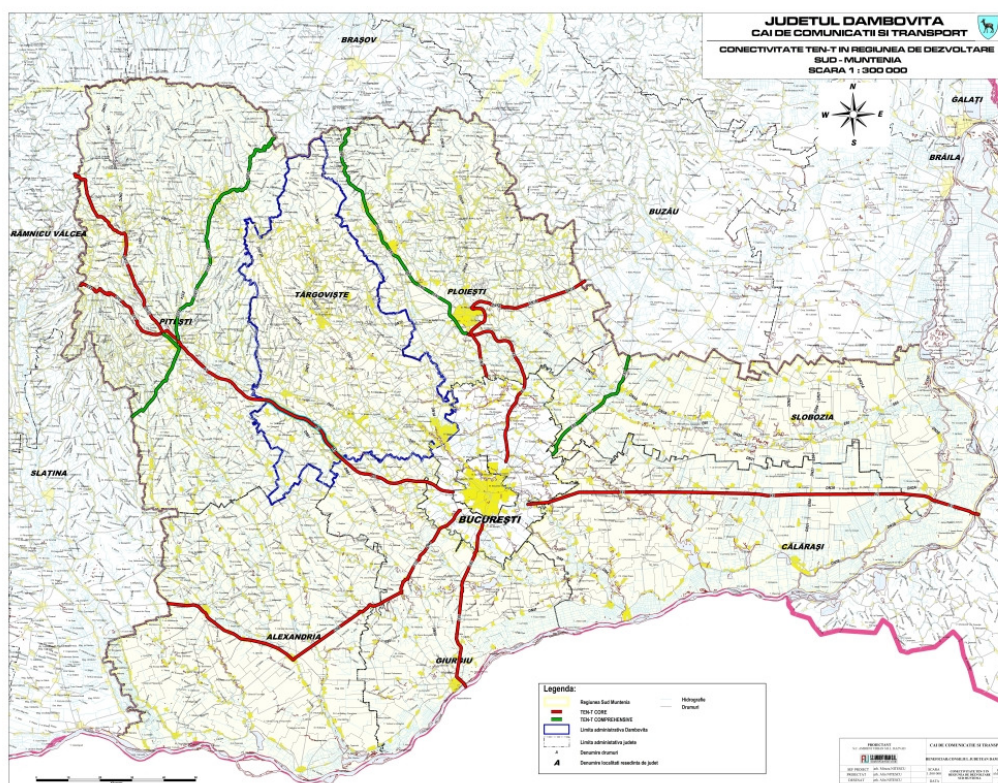


Figura nr.6 Conectivitatea TEN-T în Regiunde de Dezvoltare Sud-Muntenia

Desigur legătura dintre capitala județului și capitala țării nu poate rămâne în afara rețelei majore de circulație rutieră. Chiar dacă acest lucru nu este cuprins în Master Planul General de Transport, în primul rând datorită statisticilor defavorabile ale traficului de persoane și mărfuri, este evident că DN 71 trebuie lărgit la 4 benzi cel puțin pe relația Bâldana-Târgoviște în prima fază și ulterior până la Pucioasa. La data încheierii Studiilor aferente PATJ Dâmbovița, sectorul DN 71 situat pe raza județului se afla cuprins în lista de investiții a CNADNR pentru revizuirea documentației tehnico-economice cuprinzând majorarea gabaritului părții carosabile și reabilitarea acesteia. De asemenea pentru simplificarea schemei generale de acces în București a traficului greu, se apreciază că prin transformarea DJ 711 Târgoviște-Bilciurești în drum expres, cu debușeu în DN 1A (Ploiești-Postârnacu-Cornești-Butimanu-Crevedia-București) ar fluidiza mult rețeaua majoră de trafic rutier a județului Dâmbovița, fără a mai vorbi de faptul că pe traseul DJ 711, localitățile din apropierea acestuia, rămase în urma ca nivel de dezvoltare economică ar avea condiții de atragere a investițiilor și de creștere a producțiilor actuale pentru agenții economici existenți.

Odată conturată schema generală de transport rutier, trebuie avute în vedere toate aspectele care pot determina creșterea capacității de transport, a fluenței și siguranței circulației, precum și a condițiilor de confort în trafic.

Creșterea capacității de transport rutier pe drumurile publice, în condițiile de deplasare cu viteză legală specifică tronsonului parcurs, depinde de îndeplinirea cumulativă a unor condiții care devin în același timp obiective de atins și elemente de STRATEGIE DE DEZVOLTARE a județului astfel:

- asigurarea unui număr cât mai mare de benzi de circulație pe sens în conformitate cu valorile măsurătorilor de trafic.
- dimensiunile benzii de circulație

- existența elementelor geometrice constitutive ale drumului, realizate conform normelor : acostamente, șanturi sau rigole de scurgerea apelor, trotuare pietonale, poduri și podețe viabile, etc.
- resistemizarea unor zone și sectoare aparținând UAT-urilor pentru lărgirea drumurilor existente

Fluența circulației depinde esențial de rezolvarea corectă a unor elemente cum ar fi :

- intersecții cu prioritizare clară în favoarea drumului cel mai important și acolo unde este cazul cu amplasarea unor pastile sau marcaje de dirijare, sau senzori giratorii .
- realizarea mult discutatei drumuri colectoare pentru ca punctele de conflict între drumurile principale și cele secundare să fie în număr cât mai mic.
- asigurarea unor locuri de staționare și parcare
- asigurarea razelor de girație în curbe, în conformitate cu categoria drumului

Siguranța circulației și condițiile de confort în trafic, legate intim între ele se pot îmbunătăți prin optimizarea următoarelor aspecte:

- o semnalizare rutieră cu panouri și marcaje, vizibile, întreținute și amplasate astfel încât să-și îndeplinească rolul pentru care au fost instalate cu asigurarea condițiilor de iluminare pe timp de noapte (sistem de iluminat fotovoltaic)
- disjungerea pe cât posibil a traficului hipo și a bicicletelor; este de dorit ca pentru străzile de categorie superioară circulația hipo să fie eliminată și menținută numai acolo unde traficul este scăzut
- asigurarea unor variante alternative de circulație
- semaforizarea trecerilor pietonale acolo unde fluxul de pietoni justifică măsura
- amenajarea corespunzătoare a trecerilor la nivel cu calea ferată
- crearea pistelor pentru bicicliști atât în interiorul localitatilor cât și între localități

În prezent, utilizarea autoturismului personal constituie mijlocul principal de deplasare și până la schimbarea acestei realități obiective, trebuie acordată atenția cuvenită și optimizate condițiile de transport cu acest mijloc. În plan european, cu toate că autoturismul personal continuă să domine în statistici, conceptele de dezvoltare și respectiv mobilitate durabilă îndeamnă către alte mijloace, pentru realitățile noastre deocamdată numai în stadiul de concept. Totuși este de dorit o schimbare de mentalitate, combinată cu facilitățile necesare, astfel ca aceste realități să se schimbe.

În aceste condiții și ținând cont de evoluția permanent ascendentă la nivel european privind asigurarea unor condiții de circulație și transport care să conducă la reducerea timpilor de parcurs și a consturilor considerăm ca oportun următoarele:

A. Utilizarea transportului în comun în defavoarea autoturismului. În special în transportul urban și pe trasee scurte. În afară de reducerea poluării, utilizarea transportului în comun este și mai eficient pentru bugetul utilizatorului. Pentru Târgoviște a funcționat într-o anumită perioadă ca mijloc de transport „troleibuzul” și este de neînțeles cum s-a renunțat la acesta în contextual în care reprezenta un mijloc de transport în plus și ar fi avut și caracter nepoluant așa cum prevăd normativele europene actuale. „Fratele” troleibuzului, tramvaiul este un mijloc cu mult mai dificil din punct de vedere al condiționalităților urbanistice, mai zgomotos și cu toate acestea mari municipii din țară și străinătate continuă să-l folosească cu succes. Pentru traseele ce leagă în general teritoriul cu capitala județului sau centre polarizatoare cum ar fi orașele sau comunele mai importante, opinăm că punctul terminus al acestor trasee trebuie să fie într-o autogară (dacă aceasta există) după efectuarea unui circuit-bucălă în localitate astfel ca cetățeanul să se apropie cât mai mult de obiectivul său scurtând în acest fel timpul de deplasare. Acest traseu poate fi comun sau poate fi unul complementar, completând în acest fel capacitatea de transport urban.

B. Introducerea în ritm accelerat a mijloacelor auto de transport cu grad mic de poluare începând cu minimum Euro 5, **hibride sau chiar electrice**. În special pe trasee scurte, activitatea de taximetrie poate fi obligată prin licențiere să utilizeze astfel de mijloace auto. Pentru persoanele fizice și juridice, administrațiile locale, dar și sistemul de asigurări trebuie să creeze facilități fiscale astfel încât să se încerce o compensare a costurilor superioare de achiziție a unor astfel de vehicule. Pentru moment, impozitul nediferențiat pe criteriile de protecția mediului nu este stimulat, încurajând în continuare achiziția de vehicule mai vechi și pe cale de consecință mai poluante.

C. Scoaterea autovehiculelor în afara zonelor centrale, precum și **crearea centurilor ocolitoare ale principalelor localități** din Județul Dâmbovița. Acest proces a început timid în Municipiul Târgoviște, dar el trebuie continuat cu mai multă determinare. Împiedicarea accesului auto în zonele ce se pretează la pietonal și aici ne referim în special la centrul istoric precum și la arealul principalelor monumente istorice nu numai că va balansa echilibrul către transportul în comun, dar va determina o accentuare a circulației cu bicicleta sau a celei pietonale. Experimentele au demonstrat că în orașele aglomerate, timpii de deplasare pe distanțe rezonabile sunt favorabili mersului cu bicicleta, fie ea și electrică (pedelec) Centurile ocolitoare, pe lângă meritul de a scoate circulația vehiculelor grele afară din oraș, de a asigura o circulație fluentă celor aflați în trafic, au și din punct de vedere economic un rol stimulator de dezvoltare în special a centrelor logistice și productive.

D. Cuplarea sistemului de transport auto cu alte sisteme și în principal cu cel feroviar. Aceasta ar permite reluarea navetismului pe calea ferată în condițiile revitalizării economiei, chiar și așa în format diminuat, dacă la gara terminus, transferul inter modal este posibil comod, rapid și cu costuri mici.

E. Asigurarea pe raza municipiilor Târgoviște și Moreni a unor spații de parcare subterane și supraterane

III.2 TRANSPORTUL FEROVITAR

Județul Dâmbovița are o rețea feroviară constituită atât istoric, cât și din rațiuni economice care se desfășoară pe lungimi mici și pe anumite sectoare nu este operabilă.

Asfel tronsonul de cale ferată dublă electrificată București-Titu-Găești-Pitești intră în județ în zona comunei Ciocănești și iese spre Pitești în zona satului Voia, comuna Crângurile. O primă ramificație o constituie calea ferată neelectrificată Titu-Târgoviște-Pietroșița, dublă pe tronsonul Titu-Târgoviște (Teiș) și cu un singur fir de circulație pe tronsonul Teiș-Pietroșița. O altă ramificație importantă este la Teiș, de unde se desprinde linia Târgoviște-Mija-Ploiești. O ultimă ramificație se desprinde de acesta din urmă la Mija și face legătura cu Municipiul Moreni, aceasta fiind la ora actuală inutilizabilă.

Traficul de călători se mai desfășoară numai pe trasele București-Titu-lim. jud. Argeș și București-Titu-Târgoviște, iar pe traseul de pe valea Ialomiței și Târgoviște-Ploiești, o perioadă nu au mai circulat decât garnituri de marfă, ulterior începând cu toamna anului 2015 s-a reluat și traficul de călători la un nivel redus. În atare situație, pe calea ferată putem vorbi de o mobilitate a persoanelor strict limitată la un anumit areal și una a mărfurilor posibilă dar de asemenea puțin utilizată. Teoretic rețeaua de căi ferate din județul Dâmbovița asigură relațiile cu marile magistrale București-Pitești și București-Brașov, practic prin acestea cu întreaga rețea națională, dar nu este folosită la potențialul său, fiind într-o continuă și avansată stare de uzură și degradare atât din punct de vedere al infrastructurii cât și a spațiilor aferente.

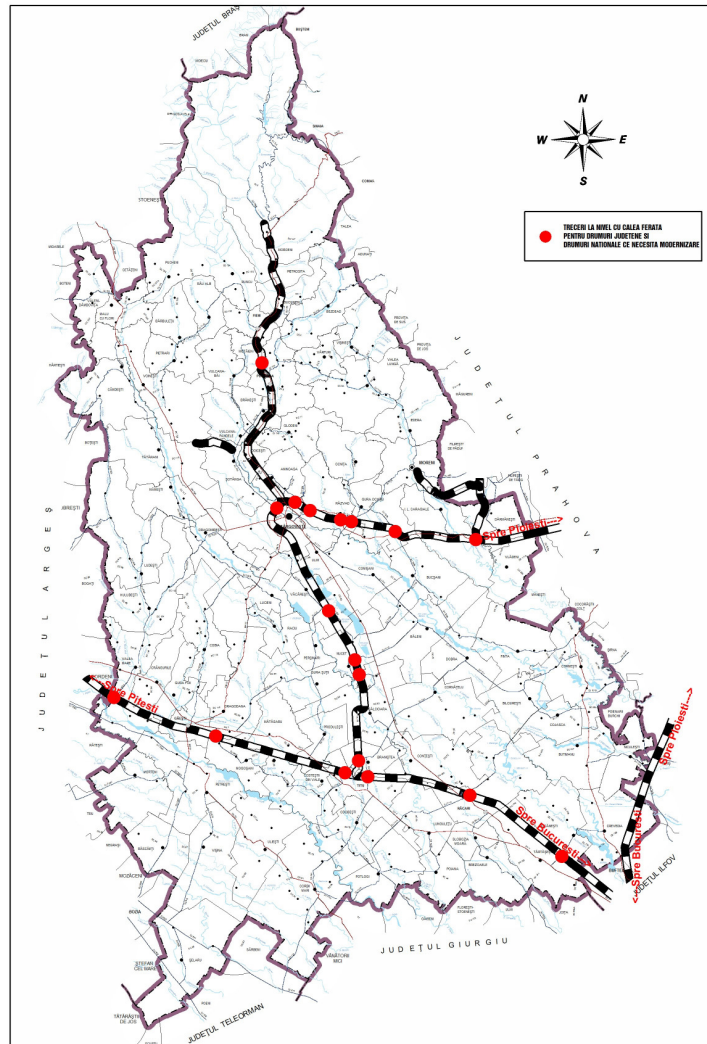


Figura nr. 7 - Rețeaua feroviara și intersecțiile cu rețeaua majoră rutieră în Județul Dâmbovița

Analiza privitoare la starea de fapt a cailor ferate dâmbovițene va fi efectuată la un alt capitol, aici ne limităm a remarca faptul ca în legatură cu transportul de persoane pe căi feroviare, practic nu putem vorbi de sistem intermodal și nici de conectivitate. Această situație este în contrast puternic cu ceea ce se întâmplă în Europa și în lume; căile ferate sunt intens utilizate atât pentru circulația persoanelor cât și a mărfurilor și serviciilor favorizând un climat economic și social benefic dezvoltării statelor și cu efecte pozitive din punct de vedere al calității drumurilor publice mai puțin afectate de traficul greu de mărfuri.

III.3 DEPLASAREA PE JOS SI CU VEHICULE PE DOUA ROȚI

Acest tip de deplasare a căpătat în ultima perioada valențe nebănuite. Pe primul plan se situează concepțiile statelor moderne privitoare la o mobilitate durabilă care are cel puțin două beneficii majore:

- localități mai puțin poluate, cu aer curat și imagine nedegradată. Se poate spune că omul recâștiga lupta cu automobilul pentru ocuparea orașului (evitându-se schimbările climatice, poluarea fonică, dependența de petrol, etc.).
- o populație mai sănătoasă, prin deplasarea pe jos combătându-se sedentarismul și obezitatea, racile ale vieții moderne

În acest context administrațiile locale trebuie să ia măsuri de eliminarea sau limitarea circulației autovehiculelor pe raze cât mai mari față de nucleul central al localităților. Prin crearea de parcaje pe arterele de rocadă, cuplate cu parcuri de biciclete, stații de transport public cu mijloace puțin poluante sau pur și simplu prin amenajarea unor trasee pietonale se înlesnește accesul fiecăruia la locația dorită. Bicicletele (precum și vehicule pe două roți cu capacitați cilindrice mici sau electrice) pot fi personale, ceea ce implică o supraveghere a parcajelor pentru eliminarea furturilor, sau publice, pe principiul „vechilor stații de poștaion unde se schimbau caii”, acest mod necesitând crearea unei rețele de stații de biciclete în zonele de interes și neîndoios o rețea de piste speciale pentru biciclete astfel ca acestea să nu se stânjenească reciproc cu pietonii și inerenta circulație auto, care nu va putea fi eliminată în totalitate (aprovizionare, urgențe, reprezentare, etc).

Plecând de la principiile enunțate ale Planului de mobilitate, trebuie prin urmare să se asigure fiecărui interesat posibilitatea de a-și rezolva chestiunile legate de mobilitate cât mai facil, fără timpi morți, eficient și în condițiile respectării mediului.



Figura nr. 8,9 – Exemplu de transport intermodal în Orașul Groningen, Olanda

În acest sens se pot elabora planuri de mobilitate strict specializate, dedicate unui anumit tip de transport. De exemplu, există studii pentru mobilitatea persoanelor cu dizabilități de deplasare, mobilitate pentru transportul cu bicicleta, studii de mobilitate la nivel metropolitan, etc. În România, unde transportul auto are conotații asupra stării materiale a utilizatorului, aplicarea politicilor europene în domeniul mobilității oscilează între enunțarea de principii generale, campanii de promovare și acțiuni parțiale necorelate. În practică, la nivel local, din ce în ce mai multe localități românești se implică în parteneriate internaționale în domeniul mobilității, iar problema principală constă în discrepanțele între infrastructura din țările mai nou-integrate în UE și cea a statelor cu un nivel ridicat de dezvoltare economică. Politica țărilor vestice în domeniu nu poate fi aplicată „mot a mot”, la noi etapele de urmat trebuie aplicate cu pași măsurați atât din punct de vedere economic, cât și al realităților concrete din teren.

Județul Dâmbovița, dispune de un spațiu geografic echilibrat și de un potențial economic nevalorificat, astfel încât își poate propune un plan de măsuri realist și fezabil în următorii 10 ani în concordanță cu principiile europene privind mobilitatea durabilă prin programarea unor activități, lucrări și servicii pentru:

1. Studii privind starea tehnică a rețelei județene și prioritizarea lucrărilor de reparații, întreținere și investiții.
2. Detensionarea căilor rutiere de comunicație clasificate, de interes județean, prin:
 - a. modernizarea drumurilor secundare cum ar fi: Runcu - Râu Alb (DJ 712A), Pucioasa - Vulcana-Băi (DJ 712B) cu prelungire la Pietrari, Pucioasa – Maluri - Valea Lungă pe traseul DC 8;
 - b. Finalizarea modernizării DJ 711B și DJ 711C din zonele Băleni și Bucșani către DN 71;
 - c. Reabilitarea și modernizarea DJ 711A zonele Săbiești-Colacu și Ghergani-Lungulețu;
 - d. Drum nou pe relația Doicești-Șotânga-Tătărani.
3. Realizarea legăturilor interjudețene, analizând situația mobilității la nivel regional și nu local:
 - a. Corbii Mari-Fercășanca (jud. Teleorman)
 - b. Corbii Mari-Cupele (jud. Giurgiu)
 - c. Cândești-Boțești (jud. Argeș)
 - d. Iedera-Măgureni (jud. Prahova)
 - e. Scheiu de Jos-Suseni (jud. Argeș) DJ 702C
 - f. Morteni-Ciupa (jud. Argeș)
 - g. Morteni-Teiu (jud. Argeș)
 - h. Șelaru-Glavacioc (jud. Argeș)
4. Realizarea centurilor ocolitoare pentru Municipiul Târgoviște și orașele județului, amenajarea și amplasarea pe acestea a unor parcaje de autovehicule și biciclete publice.
5. Realizarea de drumuri colectoare și prevederea lor în PUG-uri pentru prezervarea terenurilor, la drumurile cu trafic intens, în vederea devierii circulației locale, hipo și biciclete
6. Finalizarea reabilitării drumurilor județene din zona montană
7. Asigurarea unor variante ocolitoare pentru localitățile județului predispuse la izolare din punct de vedere al accesului în cazuri de calamități naturale (alunecări de teren, inundații, etc.)
 - Ex: Pucheni, Vișinești, Bezdead

8. Regândirea rețelei C.F. la capacități mici, eventual cuplată cu conceptul S-Bahn, gen metrou ușor de suprafață, pentru un mai bun răspuns la cerințele pieții: program, capacități, număr de stații, inclusiv reabilitarea spațiilor aferente.
9. Valorificarea patrimoniului C.F. - gări, material rulant - în vederea înființării unor trenuri turistice
10. Utilizarea pe zonele de interes greu accesibile rutier și cu mare atractivitate turistică a transportului pe cablu: Curtea Domnescă-Mănăstirea Dealu, Pucioasa-Vulcana Băi, Pucheni (Moroeni)-Gâlma-Cariera Lespezi, Moroeni-Muscel
11. Amenajarea unei rețele de piste de biciclete de tip inelar concentric pentru Municipiul Târgoviște, dar și în interiorul acestuia, precum și o rețea care să racordeze Municipiul Târgoviște cu localitățile din periurban, inclusiv cartierul Priseaca
12. Extinderea spațiilor pietonale din Municipiului Târgoviște, cu propunerea includerii Gării C.F. și a zonei Curtea Domnească

III.4 TRANSPORT AERIAN

În august 2008, Guvernul, "ca lucrare prioritara pentru dezvoltarea infrastructurii de transport", a decis realizarea unui nou aeroport în zona municipiului Bucuresti, ca urmare a creșterii traficului aerian. Conform deciziei Guvernului, programul de executare a lucrarilor urma sa fie stabilit pe baza unui studiu de fezabilitate, care va indica inclusiv amplasamentul noului aeroport, caracteristicile tehnice si valoarea investitiei. Un document al Ministerului Transporturilor redactat la inceputul lunii martie 2010 releva insa ca, la aproape doi ani de la aceasta decizie, autoritatile nu au inceput inca nici macar elaborarea studiului de fezabilitate ,acțiunea cazând în sarcina Ministerului Transporturilor. Studiul nu a fost demarat pana în prezent, din cauza lipsei resurselor bugetare" a fost motivația.

Au fost voci care au sustinut ca un nou aeroport care sa deserveasca Bucurestiul ar trebui construit la Alexeni, judetul Ialomita, aproape de Urziceni, altele în Giurgiu, la Adunatii Copaceni, motivațiile fiind diverse.

"Viitorul aeroport al Bucurestiului, facut prin concesiune, eu cred ca la Alexeni ar trebui sa fie, unde exista deja o pista", este una din argumentații.

Planul de acțiune din 2007 a identificat o discrepanță din ce în ce mai mare între capacitate și cerere la o serie de noduri aeriene din UE cu trafic mare. Supraaglomerarea aeroporturilor respective va rămâne un motiv de îngrijorare. Traficul va continua să crească în viitor, așa cum s-a întâmplat și în ultimii 50 de ani în ciuda perioadelor de încetinire a creșterii economice și a altor factori perturbatori. Europa nu va fi însă în măsură să satisfacă o mare parte din această cerere, din cauza lipsei capacității aeroportuare. Nivelurile de supraaglomerare previzionate de studiul „Challenges of Growth” („Provocările creșterii”) din 2008 au fost confirmate în 2010. În ciuda crizei economice mondiale și a unei creșteri previzionate de 40 % a capacității aeroportuare între 2007 și 2030 (inclusiv noi aeroporturi, noi piste și noi infrastructuri aeriene și la sol), circa 2 milioane de zboruri – 10 % din cererea preconizată – nu vor fi putea fi primite din cauza lipsei de capacitate.

Concret, până în 2030 nu mai puțin de 19 aeroporturi europene vor funcționa la capacitate maximă opt ore pe zi, în fiecare zi a anului (comparativ cu 2007, când doar 5 aeroporturi funcționau 10 % din timp la capacitate maximă sau aproape maximă). Acest fapt va avea un impact major asupra întregii rețele aviatice, deoarece până în 2030 supraaglomerarea acestor aeroporturi va însemna că 50 % din toate zborurile vor fi afectate de întârzieri la plecare și/sau la sosire (comparativ cu 17 % în 2007). Opinia elaboratorilor PATJ este că Bucureștii au nevoie imperioasă de un aeroport regional, situat la o distanță rezonabilă de oraș, legat cu autostrada sau drum expres de capitală. Este o serioasă opțiune în județul Dâmbovița, pentru amplasarea unui astfel de aeroport care ar servi curselor low cost, avioanelor

particulare și de mici dimensiuni, aviației utilitare, și nu în ultimul rând Centrului tehnic Renault de lângă orașul Titu, etc. Există terenuri propice pe teritoriul comunei Tărtășeti, care ar întruni condițiile de distanță echilibrată atât față de București , cât și față de Titu. Avantajele unui aeroport regional sunt certe:

Costuri

În județul Dâmbovița, există deja o inițiativă privată pe teritoriul comunei Băleni, pentru un mic aerodrom utilitar funcțional cu trei aeronave utilitare utilizate preponderent în agricultură Terenul de zbor este situat între DJ 711B , DJ 711C și DN 71 și deja a primit și primele clădiri: hangar, magazii, administrație.

Și în preajma Municipiului Târgoviște, s-a studiat prin variantele PUG amplasarea unui aerodrom pentru aeronave de mici dimensiuni , avioane utilitare și elicoptere, pe terenul situat la nord de DN 72 A între Târgoviște și cartierul Priseaca.

III.5 ELEMENTE DE PLAN DE MOBILITATE DURABILĂ PENTRU PERSOANE, MARFURI ȘI SERVICII LA NIVELUL JUDEȚULUI DÂMBOVIȚA

Un Plan Urban de Mobilitate Durabilă ce poate fi ulterior extins la nivelul întregului județ este un plan strategic, conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor și afacerilor din orașe și împrejurimile lor, pentru o calitate mai bună a vieții. Acest plan se bazează pe practici de planificare existente și ia în considerare principiile de integrare, participare și de evaluare în vederea îmbunătățirii calității vieții.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă își propune să creeze un sistem de transport urban/zonal prin abordarea - cel puțin – a următoarelor obiective:

- Asigurarea că tuturor cetățenilor li se oferă opțiuni de transport care permit accesul la destinații și servicii-cheie după o investigare și recenzare a cerințelor acestora;
- Îmbunătățirea siguranței și a securității în trafic precum și a confortului în circulație;
- Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Îmbunătățirea eficienței și a caracterului cost-eficient al transportului de persoane și mărfuri;
- Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- O viziune pe termen mediu și lung și un plan de implementare clar;
- O abordare participativă din partea tuturor factorilor implicați;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea planului de durabilitate pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare ale sistemului de transport;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică a îndeplinirii unor indicații de calitate;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport inclusiv a cheltuielilor necesare cu mentenanța acestora.

III.6 CERINȚE PENTRU REALIZAREA UNUI PLAN DE MOBILITATE OPTIMIZAT

Sunt necesare:

- eforturi pentru realizarea la un nivel de calitate ridicat după o analiză și expertizare corespunzătoare, cu aplicarea unde este cazul a experiențelor în domeniu.
- cursuri de instruire pentru reprezentanții Municipiilor Târgoviște și Moreni, ai orașelor și ai zonelor adiacente acestora (metropolitane) în ceea ce privește structura Planului de mobilitate și cerințele pe care acesta trebuie să le îndeplinească pentru a asigura o dezvoltare durabilă
- implicarea unei echipe complexe de specialiști în mobilitate urbana durabilă la nivelul județului pentru realizarea la un nivel de calitate ridicat al acestuia, care să asigure valabilitatea cel puțin pe o perioada de timp rezonabilă
- actualizarea și dezvoltarea continuă a PMUD pentru ca acesta să devină un instrument de lucru pentru autoritățile publice și totodată îmbunătățirea permanentă a sistemelor de întreținere și mentenanță a realizărilor din domeniul infrastructurii rutiere și transportului public de persoane și mărfuri aferent

Performanța sistemului de transport urban și metropolitan:

- joacă un rol important în satisfacerea cererii de mobilitate la nivelul fiecărei localități
- influențează calitatea vieții prin asigurarea timpilor de deplasare cât mai reduși în condiții cât mai confortabile de trafic și de deplasare cu transportul public, la un nivel de siguranță ridicat și cu efecte minime asupra mediului,
- îmbunătățește gradul de competitivitate economică prin creșterea accesibilității către unitățile productive

Modelele de transport urban, dezvoltate și utilizate în mod curent în țările dezvoltate s-au fundamentat avându-se în vedere:

- modul de generare a deplasărilor pentru fiecare scop de deplasare
- modul de efectuare a acestora, deci modul în care utilizatorul ia o decizie în ceea ce privește efectuarea deplasării, perioada efectuării acesteia, modul și mijloacele de transport pe care le va folosi, ruta pe care o urmează și locurile de parcare considerate (în cazul deplasării cu autoturismul)

Dezvoltarea și utilizarea modelelor de transport urban conduc la:

- identificarea și cuantificarea punctelor critice,
- stabilirea măsurilor pentru eliminarea sau reducerea acestora,
- testarea unor măsuri pentru optimizarea intervențiilor și prioritizarea acestora în cadrul proiectelor considerate.

Modelul de transport reprezintă un instrument de bază atât pentru:

- realizarea prognozelor cererii de transport, a fluxurilor de circulație pentru mărfuri și călători cu optimizarea acestora
- identificarea și cuantificarea problemelor curente care apar în sistemul de transport.

În ultimii ani, mobilitatea a căpatat amploare tot mai mare, mai ales la nivel urban, unde multiplicarea numărului vehiculelor și a deplasărilor în condițiile pastrării în general constante a

profilurilor arterelor rutiere a determinat congestionarea accentuată a traficului și necesitatea regândirii infrastructurii, dar și a reconsiderării comportamentului utilizatorilor.

În anul 2009 Comisia Europeană a adoptat un „*Plan general de acțiune privind mobilitatea urbană*”, prin care propune 20 de măsuri pentru susținerea autoritatilor locale, regionale și naționale în promovarea transportului urban sustenabil. România și-a stabilit drept priorități în domeniu, accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă:

- (acțiunea 1) Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă.
- (acțiunea 14) optimizarea surselor de finanțare existente
- (acțiunea 18) participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații

Mobilitatea presupune atât infrastructură și vehicule, cât și management. În practică, la nivel local, din ce în ce mai multe localități românești se implică în parteneriate internaționale în domeniul mobilității, iar problema principală a armonizării cu partenerii din țări dezvoltate în ceea ce privește mobilitatea urbană, constă în discrepanțele între infrastructura din țările nou-integrate în UE și cea a statelor cu un nivel ridicat de dezvoltare economică ce se concentrează în general pe acțiuni așa-zise „soft”, de conștientizare a populației asupra beneficiilor modurilor de transport nepoluante și eficiente energetic și de promovare a mersului cu bicicleta ori pe jos și a utilizării preferențiale a transportului în comun. În concluzie se poate aprecia că noi nu avem nici infrastructură nici mentalitatea necesară, în timp ce partenerii occidentali deja își pun numai problema mentalului în vederea realizării obiectivelor susmenționate.

IV. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE CU EVIDENȚIEREA PROBLEMELOR ȘI DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ÎN VEDEREA IDENTIFICĂRII ELEMENTELOR CARE CONDIȚIONEAZĂ DEZVOLTAREA

IV.1 1. STRUCTURA TERITORIULUI

IV.1.1 SITUAȚIA EXISTENTĂ ÎN ANUL 2014

Căile de comunicație și transport au fost analizate în contextul legăturilor cu județele învecinate și a legăturilor de transport național și internațional.

În cadrul echipărilor de infrastructură, rețeaua de căi de comunicație și transport, ocupă un loc important, fiind compusă din:

- rețeaua de căi rutiere ;
- rețeaua de căi feroviare;
- transportul combinat.

Datele necesare analizei situației existente, pe tipuri de căi de comunicație s-au obținut din: evidențe statistice, OMT 43/1998 privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale, HG 540/2000 privind încadrarea în categorii funcționale a drumurilor publice, Planul de Dezvoltare Regională - Regiunea Sud Muntenia, de la Consiliul Județean Dâmbovița și de la Consiliile Locale.

Județul Dâmbovița face parte din Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia, regiune care beneficiază de o poziție favorabilă, dispunând de o rețea de drumuri publice bine reprezentată, conferind o deschidere în principal ca ruta comerciala INTERAXE. Principalele căi rutiere internaționale care străbat Regiunea Sud Muntenia pe teritoriul județului Dâmbovița și care facilitează accesul din și înspre aceasta la nivel național și internațional sunt:

- E 81 Frontiera Giurgiu – București – A1 Ionești (Petrești) – Pitești – Sibiu – Cluj Napoca – Satu Mare -Frontiera Halmeu
- Coridorul IV Pan-European – Frontiera Nădlac – Arad – Deva – Sebeș – Sibiu – Pitești – A1 Ionești (Petrești) – București

Infrastructura de transport este reprezentată de 1,671 km de cale ferată și 11,104 km de drumuri publice. Transportul naval este asigurat de fluviul Dunărea, principala cale de navigație transeuropeană pe care, în cadrul regiunii, sunt situate patru porturi importante.

Legătura cu Bulgaria se face prin intermediul a trei puncte de trecere a frontierei, cel mai important fiind cel de la Giurgiu – Russe, datorită podului rutier-feroviar existent, prin acest punct realizându-se una din legăturile principale ale Vestului Europei cu Orientul Apropiat; *vezi Fig. 6 – Conectivitatea TEN-T în Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia.*

IV.1.2 AVANTAJELE COMPARATIVE ALE REGIUNII

- Grad de acoperire ridicat cu rețele de transport rutier și feroviar.
- Acces la principală poartă aeriană a țării - aeroportul Henry Coandă București, precum și la transportul naval;
- Existența unor segmente ale coridoarelor europene de transport IV și IX, precum și existența segmentului de autostradă A1 (București - Pitești) și A2 (București - Constanța), rețele de drumuri naționale și europene modernizate.

IV.1.3 CĂI RUTIERE

Din analiza echipării tehnice a județului Dâmbovița cu drumuri publice - Drumuri naționale, Drumuri județene și Drumuri comunale - au rezultat următoarele: Rețeaua rutieră a județului Dâmbovița însumează la nivelul anului 2014 o lungime totală de **1.858,806 km**, structurată astfel:

- drumuri naționale 336,766 km;
- drumuri județene 845,827 km;
- drumuri comunale 676,213 km.

În afara drumurilor clasificate, există o întreagă rețea de drumuri locale, de exploatare, vicinale care nu sunt cuprinse în nici o statistică, dar sunt înregistrate în patrimoniul domeniului public al fiecărui UAT:

- drumuri locale și străzi peste 3000 km

Privind densitatea în teritoriul județului, rețeaua rutieră se înscrie cu un indice de 45,83 km/100 km², indice sensibil mai mare decât cel mediu pe țară de 30,70 km/100 km².

După modul de dispunere în teritoriu, rețeaua rutieră asigură legătura între reședințele de comună, orașe și reședința județului, precum și majoritatea satelor.

Din totalul de 82 localități reședință de comună, un număr de 81 sunt legate de rețeaua rutieră prin drumuri modernizate județene sau naționale, excepție făcând reședința de comună Vlădeni, legată de rețeaua de transport rutier prin intermediul unui drum comunal.

Pe categorii de drumuri, starea de viabilitate și caracteristicile acestora se prezintă astfel:

A. Drumuri naționale și autostrăzi

| Nr.de drumuri | Lungimea totală a rețelei/procent pe județ | | Modernizate | | | | Nemodernizate | |
|---------------|--------------------------------------------|--------------|-------------|-------|----------------|-------|---------------|---|
| | | | Reabilitate | | Stare mediocra | | | |
| | km | % | km | % | km | % | km | % |
| 7 | 336,766 | 18,11 | 174,900 | 48,72 | 125,588 | 37,37 | 0 | 0 |

B. Drumuri județene

| Nr. de drumuri | Lungimea totală a rețelei/procent pe județ | | Modernizate | | Nemodernizate | |
|----------------|--------------------------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|-------|
| | km | % | km | % | km | % |
| 54 | 845,827 | 45,50 | 670,704 | 79,30 | 175,113 | 20,70 |

C. Drumuri comunale

| Nr. de drumuri | Lungimea totală a rețelei/procent pe județ | | Modernizate | | Nemodernizate | |
|----------------|--------------------------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|-------|
| | km | % | km | % | km | % |
| 143 | 676,213 | 36,38 | 323,362 | 47,82 | 352,851 | 52,18 |

A. DRUMURILE NAȚIONALE și AUTOSTRĂZILE - reprezintă **18,11%** din lungimea totală a rețelei rutiere a județului Dâmbovița și **1,95%** din totalul rețelei de drumuri naționale și autostrăzi a României.

Rețeaua de drumuri naționale care traversează teritoriul administrativ al județului Dâmbovița se caracterizează prin următoarele aspecte:

*** Asigură legături de interes republican, drumurile naționale deschise traficului internațional:**

A1 Limita jud. Giugiu - Limita Jud. ARGES
(km 49+200 – 80+262) **L=30,922 Km**

*** Asigură legături de interes zonal si interaxe Coridorul IV si Coridorul IX (Muntenia):**

DN 1A Limita jud. ILFOV – Crevedia – Cornești – limita Jud. Prahova
(km 0+000 – 29+320), **L=29,320 km**

DN 7 Lungulețu – Titu – Găești – Valea Mare (lim. jud. Argeș)
(km 39+000 – 84+000), **L=45,000 km**

DN 71 Răcari – Târgoviște – Pucioasa – Fieni – Moroeni (lim. jud. Prahova)
(km 5+000 – 102+495), **L=97,495 km**

DN 72 Găești (DN 7) – Târgoviște – Dărmănești – limita jud. Prahova
(km 0+000 – 64+600), **L=64,600 km**

DN 61 Limita jud. Giurgiu – Corbii Mari – Găești (DN 7)
(km 47+000 – 78+529), **L=31,529 km**

DN 72A Târgoviște – Voinești – Malu cu Flori (limita jud. Argeș)
(km 5+370 – 43+270), **L=37,900 km**

Tabel nr. 1 – Podurile rutiere situate pe drumurile naționale din Județul Dâmbovița

| Nr. crt | D.N | Poz. km | Denumire obstacol | Localitatea cea mai apropiata | Mat. Constr. | | Lung.totala | Starea tehnica | |
|---------|------|---------|-------------------|-------------------------------|--------------|-------|-------------|----------------|-----|
| | | | | | supr. | infr. | | IST | CLS |
| 1 | DN7 | 40+513 | Dambovita | Lunguletu | BA | B | 59,76 | 45 | III |
| 2 | DN7 | 43+297 | Canal | Lunguletu | BA | B | 8,00 | 48 | III |
| 3 | DN7 | 51+700 | Negrisoara | Titu | BP | BA | 43,21 | 63 | II |
| 4 | DN7 | 52+215 | Scurgere | Titu | BA | B | 9,55 | 35 | IV |
| 5 | DN7 | 52+364 | Scurgere | Titu | BA | B | 8,00 | 35 | IV |
| 6 | DN7 | 55+330 | Suta | Titu | BA | B | 19,70 | 40 | III |
| 7 | DN7 | 56+445 | CF. Buc-Pitesti | Fusea | BP | BA | 94,45 | 58 | III |
| 8 | DN7 | 59+631 | Scurgere | Costesti | BA | B | 10,05 | 43 | III |
| 9 | DN7 | 64+021 | Paraul Potopul | Matasaru | BA | B | 59,60 | 63 | II |
| 10 | DN7 | 66+330 | Scurgere | Matasaru | BA | B | 12,10 | 41 | III |
| 11 | DN7. | 66+977 | Scurgere | Matasaru | BA | B | 8,4 | 42 | III |
| 12 | DN7 | 72+538 | Rastoaca | Găiești | BA | BA | 21,80 | 30 | IV |
| 13 | DN7 | 75+375 | Valea Mare | Gura Foi | BP | BA | 54,4 | 60 | III |
| 14 | DN7 | 81+900 | Scurgere | Valea Mare | BA | B | 10,80 | 50 | III |
| 15 | DN7 | 83+246 | Scurgere | Valea Mare | BA | B | 7,70 | 41 | III |
| 16 | DN61 | 49+264 | Redivoaia | Corbii Mari | BP | B, | 18,2 | 48 | III |

| Nr. crt | D.N | Poz. km | Denumire obstacol | Localitatea cea mai apropiata | Mat. Constr. | | Lung.totala | Starea tehnica | |
|---------|------|---------|-------------------|-------------------------------|--------------|----------|-------------|----------------|-----|
| | | | | | supr. | infr. BA | | IST | CLS |
| 17 | DN61 | 63+851 | Paraul Izvorul | Uliesti | BP | B | 18,00 | 50 | III |
| 18 | DN61 | 74+015 | Argeș | I onești | M | M | 55,20 | 46 | III |
| 19 | DN61 | 77+200 | CF. | Găiești | BP | BA | 522,40 | 46 | IV |
| 20 | DN61 | 78+490 | Rastoaca | Găiești | BP | B, BA | 27,90 | 49 | III |
| 21 | DN71 | 6+820 | Scurgere | Racari | BA+BP | BA | 16,57 | 40 | IV |
| 22 | DN71 | 8+761 | Râul ilfov | Racari | BP | BA | 25,16 | 73 | II |
| 23 | DN71 | 10+400 | Pasaj CF | Racari | BA | M | 164,00 | | |
| 24 | DM71 | 23+677 | Scurgere | Cuza Voda | BA+BP | ZIDP | 11,20 | 35 | IV |
| 25 | DN71 | 23+907 | Paraul ilfov | Cuza Voda | BA+BP | BA | 26,20 | 40 | IV |
| 26 | DN71 | 49+700. | Râul Ialomița | Targoviste | BP | ZIDP | 270,07 | 42 | III |
| 27 | DN71 | 51+770 | Canal | Aninoasa | BP | BA | 17,96 | 41 | III |
| 28 | DN71 | 55+787 | Scurgere | Doicesti | BA | BA | 8,66 | 45 | III |
| 29 | DN71 | 59+805 | Scurgere | Dcicesti | BA | B | 7,00 | 53 | III |
| 30 | DM71 | 62+839 | Colect Șanțuri | Priboiu | BP | BA | 11,88 | 47 | III |
| 31 | DN71 | 63+894 | Bizdidel | Pucioasa | BP | BA | 80,75 | 70 | II |
| 32 | DN71 | 68+605 | Râul Ialomița | Pucioasa | BP | ZIDP | 206,17 | 58 | III |
| 33 | DN71 | 71+720 | Torent | Motaeni | ZIDP | ZIDP | 7,00 | 40 | III |
| 34 | DN71 | 73+281 | Ialomicioara | Fieni | BA | B | 68,80 | 40 | III |
| 35 | DN71 | 79+563 | Valea Tatei | Tepes Voda | BP | ZIDP | 63,92 | 39 | IV |
| 36 | DN71 | 81+440 | Torent | Pietrosita | BA | B | 5,40 | 64 | II |
| 37 | DN71 | 82+136 | Valea Lui Bae | Pietrosita | BP | BA | 23,30 | 72 | II |
| 38 | DN71 | 82+527 | C-F. | Pietrosita | BP | BA | 17,10 | 88 | I |
| 39 | DN71 | 82+544 | Ialomița | Pietrosita | BP | BA | 139,90 | 86 | 5 |
| 40 | DN71 | 83+238 | Valea Lupului | Pietrosita | BA | B | 53,40 | 51 | III |
| 41 | DN71 | 85+700 | Paraul Rusetu | Moroeni | BP | BA | 12,15 | 32 | II |
| 42 | DN71 | 88+895 | Torent | Moroeni | ZIDP | B | 15,00 | 40 | III |
| 43 | DN71 | 89+667 | Râul Ialomicioara | Moroeni | BP | ZIDP | 36,20 | 71 | II |
| 44 | DN71 | 90+527 | Valea Glodului | Moroeni | ZIDP | ZIDP | 13,30 | 65 | II |
| 45 | DN71 | 92+933 | Torent | Moroeni | ZIDP | ZIDP | 12,10 | 54 | II |
| 46 | DN71 | 94+165 | Torent | Moroeni | ZIDP | ZIDP | 19,80 | 63 | II |
| 47 | DN71 | 95+056 | Râul Ialomicioara | Carpinis | BP | ZIDP | 35,30 | 71 | II |
| 48 | DN71 | 95+367 | Valea Larga | Carpinis | BP | ZIDP | 24,10 | 70 | II |
| 49 | DN71 | 95+959 | Valea Ialomicioar | Carpinis | BP | ZIDP | 32,60 | 61 | II |
| 50 | DN71 | 96+836 | Torent | Carpinis | ZIDP | ZIDP | 14,00 | 55 | III |
| 51 | DN71 | 97+050 | Torent | Carpinis | BA | BA | 21,00 | 47 | III |
| 52 | DN72 | 0+100 | Scurgere | Găiești | BP | BA | 19,20 | | |
| 53 | DN72 | 2+301 | Paraul Potop | Găiești | BA | B | 26,06 | 44 | III |
| 54 | DN72 | 3+273 | Scurgere | Dragodana | BA | BA | 15,00 | 46 | III |
| 55 | DN72 | 3+568 | Paraul Dragodana | Dragodana | BP | B | 24,10 | 60 | III |
| 56 | DN72 | 4+174 | Scurgere | Dragodana | BP | B | 11,45 | 46 | III |
| 57 | DN72 | 4+710 | Scurgere | Dragodana | BA | B | 11,75 | 48 | III |
| 58 | DN72 | 5+148 | Scurgere | Dragodana | BA | B | 13,50 | 45 | III |
| 59 | DN72 | 7+738 | Scurgere | Picior de Munte | BA | B | 9,10 | 44 | III |

| Nr. crt | D.N | Poz. km | Denumire obstacol | Localitatea cea mai apropiata | Mat. Constr. | | Lung.totala | Starea tehnica | |
|---------|-------|---------|--------------------|-------------------------------|--------------|-------|-------------|----------------|---------------|
| | | | | | supr. | infr. | | IST | CLS |
| 60 | DN72 | 9+796 | Scuraere | Picior de Munte | BA | B | 7,60 | 46 | III |
| 61 | DN72 | 17+859 | Paraul Suta | Olteni | BP | B | 27,10 | 59 | III |
| 62 | DN72 | 20+277 | Scurgere | Viisoara | BA | B | 7,00 | 48 | III |
| 63 | DN72 | 20+422 | Râul Dambovita | Viisoara | BP | B | 137,00 | 41 | stare critică |
| 64 | DN72 | 24+095 | Scurgere | Dambovita | BA | B | 11,05 | 43 | III |
| 65 | DN72 | 26+671 | C.F. | Targoviste | BP | BA | 307,60 | 48 | III |
| 66 | DN72 | 34+062 | Canal Irigații | Targoviste | BP | B | 11,10 | 84 | I |
| 67 | DN72 | 39+152 | Paraul Slanic | Razvad | BP | B | 30,20 | 61 | II |
| 68 | DN72 | 45+727 | Paraul Slanic | Sacuieni | BA | B | 23,23 | 67 | I |
| 69 | DN72 | 48+051 | Paraul Pascov | Adanca | BA | B | 20 00 | 69 | I |
| 70 | DN72 | 50+017 | CF Sacuieni-Razvad | Adanca | BA | BA | 24,64 | 64 | II |
| 71 | DN72 | 55+552 | RauI Cricov | I.L. Caragiale | BP | B | 102,13 | 60 | III |
| 72 | DN72 | 58+122 | Râul Provita | I.L. Caragiale | BP | BA | 44,41 | 75 | II |
| 73 | DN72A | 6+453 | Scurgere | Priseaca | BA | B | 8,1 | 71 | II |
| 74 | DN72A | 7+253 | Scurgere | Prisaaca | BA | B | 8,00 | 74 | II |
| 75 | DN72A | 8+605 | Canal Irigatii | Priseaca | BP | B | 12,30 | 80 | II |
| 76 | DN72A | 13+884 | Scurgere | Ungureni | BA | B | 6/0 | 77 | II |
| 77 | DN72A | 18+559. | Valea Rujea | Gheboieni | BA | B | 9,40 | 67 | II |
| 78 | DN72A | 20+910 | Vaiea Fiiimon | Gheboieni | BP | B | 11,20 | 79 | II |
| 79 | DN72A | 27+211 | Râul Alb | Voinesti | BP | B | 47,10 | 79 | II |
| 80 | DN72A | 33+476 | Valea Bulimanului | Voinesti | ZIDP | ZIDP | 11,30 | 71 | II |
| 81 | DN72A | 35+830 | Râul Dambovita | Gemenea | BA | B | 132,25 | 56 | III |
| 82 | DN72A | 37+453 | Vaiea Lui Bar | Gemenea | BP | B | 13,60 | 86 | |
| 83 | DN72A | 38+432 | Valea Horetii | Malu cu Flori | BA | ZIDP | 7,50 | 70 | II |
| 84 | DN72A | 39+102 | Scurgere | Malu cu Flori | BA | ZIDP | 7,50 | 65 | II |
| 85 | DN72A | 33+589 | Scurgere | Malu cu Flori | ZIDP | ZIDP | 8,50 | 73 | II |
| 85 | DN72A | 40+578 | Scurgere | Malu cu Flori | BP | B | 11,80 | 91 | I |
| 86 | DN72 | | Râul Argeș | Ionești | | | | | |

TOTAL PODURI PE DRUMURI NAȚIONALE = 86

TOTAL LUNGIME PODURI = 3542,86 m + pod Ionești

Rețeaua de drumuri naționale traversează majoritatea orașelor județului, înlesnind legătura directă a acestora cu reședința de județ, excepție făcând doar municipiul Moreni care este traversat de drumuri județene.

Drumul național DN 71 are puternice valențe turistice montane traversând zona Munților Bucegi (cota 1000) pâna la Sinaia.

Din totalul de **336,766 km**, cât reprezintă rețeaua de drumuri naționale și autostăzi a județului Dâmbovița 100% sunt drumuri modernizate. Drumurile naționale DN 7 până la Bâldana și DN 72 sunt reabilitate, aceasta neînsemnând că totalitatea lucrărilor executate sunt cantitativ, calitativ și valoric, în conformitate cu normele europene. Reabilitarea DN72 a fost realizată cu creșterea capacității portante, dar au lipsit din cadrul lucrărilor de execuție următoarele:

- îmbunătățirea elementelor geometrice
- creșterea capacității de circulație a confortului și a siguranței circulației
- aducerea podurilor la o stare de siguranță în exploatare

- execuția pragurilor de fund
- execuția celei de-a 3-a benzi de circulație pe anumite sectoare (pentru trafic greu)
- execuția drenurilor
- montarea parapetilor elastici și a semnalizării rutiere

Notă:

- acest sector de drum este propus la nivelul Ministerului Transporturilor să devină drum expres până în anul 2018
- podul situat pe DN72 peste râul Dâmbovița la Viișoara se află într-o stare de degradare și avariere a infrastructurii din cauza calamităților naturale produse pe cursul râului, necesitând urgent intervenții cu lucrări de punere în siguranță

În general drumurile naționale cu mici excepții (DN7 până la Bâldana, DN 72 și A1) nu permit o bună circulație, apariția unor strangulări și circulația bară la bară în orele de varf ce intervin pe DN71 sector Baldana-Târgoviște, DN 7 sector Bâldana – Titu, pe DN 72 pe întreaga lungime și la traversarea orașelor care nu dispun de artere ocolitoare, precum și în zonele unde nu s-a reușit să se rezolve integral problema legată de elementele geometrice necorespunzătoare. La traversarea orașelor se impune realizarea arterelor ocolitoare astfel:

- **Târgoviște** -pe relația DN 72 - DN 71 – DN72A (inel mic, median, mare)
- **Răcari** -pe relația DN 71
- **Titu** -pe relația DN 7- Braniștea – DN 71 și spre Fusea
- **Găești** -pe relația DN 7 și spre Ionești (A1)
- **Pucioasa** -pe relația DN 71
 - **Fieni** -pe relația DN 71

Notă:

- o arteră ocolitoare a orașelor Pucioasa și Fieni, ar putea să facă obiectul unui singur proiect pe traseu comun (în continuare)
- pe DN7 la Tărtășești, în orașul Titu și la Găești se impune amenajarea unor sensuri giratorii

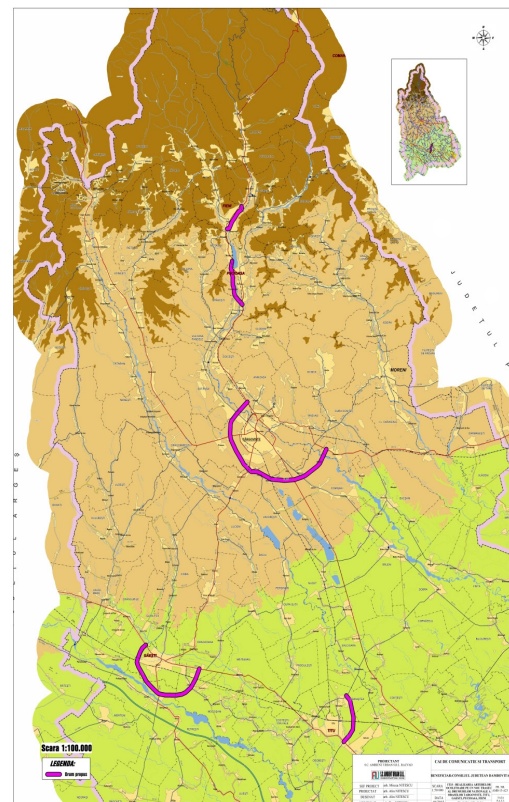


Figura nr. 10 – Arterele ocolitoare ale orașelor (fără Mun Moreni)

B. DRUMURILE JUDEȚENE – sunt în număr de **54**, cu o lungime totală de **845,827 km**, ceea ce reprezintă **45,50%** din lungimea totală a rețelei rutiere a județului și **2,38%** din totalul drumurilor județene din România, după cum urmează:

Tabel nr. 2 – Drumurile județene din Județul Dâmbovița

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localitati de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | DJ 101A Lim.jud.Ilfov - Movila Ciocănari - Lim.jud.Prahova 4,600 Km | 14+000-15+500 | Movila -Ciocănari | M | Niculești - 4,6 km |
| | | 15+500-18+600 | Cicănari- Limjud.Prahova | R | |
| | | | | | |
| 2 | DJ 101B Lucianca (DN IA) -Ungureni - Niculești -Movila - Lim.jud.Ilfov 8,000 Km | 0+000- 8+000 | Lucianca — Lim.jud.Ilfov | M | Butimanu -2,9 km Niculești -5,1 km |
| | | | | | |
| 3 | DJ 101G Lim.jud.Prahova -Crivățu - Cătunu (DN 1 A) 4,896 Km | 24+347-29+243 | Lim.jud.Prahova - Cătunu | B | Cornești -4,9 km |
| 4 | DJ 401A Lim.jud.Giurgiu -Potlogi - Zidurile - Crovu - Miulești -Măruntșu - Tomșani -Costești Vale - Puțu cu Salcia-Poroinica -Mogoșani - Chirca-Merii-Găești(DN7) 35,130 Km | 63+550-64+850 | Lim.jud. Giurgiu - Potlogi | R | Potlogi -2,73 km Odobești -9 km Costești Vale -7,8 km Mătăsaru -2,9 km Mogoșani -9,7 km Găești -1,3 km |
| | | 64+850-71+600 | Potlogi-Crovu | B | |
| | | 71+600-72+650 | Crovu | R | |
| | | 72+650-74+100 | Croc-Miulești | M | |
| | | 74+100-74+350 | Miulești | R | |
| | | 74+350-75+920 | Miulești- Măruntșu | M | |
| | | 75+920-77+620 | Măruntșu- Tomsani | R | |
| | | 77+620-97+750 | Tomșani-Găești | M | |
| 97+750-98+680 | Găești | B | | | |
| 5 | DJ 503 Lim.jud.Teleorman -Șelaru - Fierbinți -Lim.jud.Argeș 10,930 Km | 87+070-89+920 | Lim.jud.TL- Șelaru | R | Șelaru -10,93 km |
| | | 89+920-95+532 | Șelaru- Fierbinți | M | |
| | | 95+532-98+000 | Fierbinți -Lim. jud. Argeș | R | |
| | | | | | |
| 6 | DJ 601 A Lim.jud.Giurgiu - Brezoaia - Brezoaie-Slobozia Moară-Răcari (DN 71) 12,561 Km | 24+000-31+979 | Lim. jud.Giurgiu- Brezoaie | M | Brezoaie -7,56 km Slobozia Moară - 2,6 km Răcari -2,4 km |
| | | 31+979-33+248 | Brezoaie -Slobozia Moaară | B | |
| | | 33+500-36+813 | Slobozia Moară - Răcari | M | |
| | | | | | |
| 7 | DJ 611 Lim.jud.Teleorman -Glogoveanu - Fierbinți-Vișina - Broșteni -Petrești (DN 61) 24,514 Km | 16+180-22+704 | Lim.jud. Teleorman- Fierbinți | R | Șelaru -8,3 km Vișina -14,4 km Petrești -1,8 km |
| | | 23+700-41+690 | Fierbinți - Petrești | M | |
| | | | | | |
| 8 | DJ 659 Lim.jud.Argeș -Șelaru(DJ 503) 3,129 Km | 58+320-61+449 | Lim.jud.Argeș- Șelaru | I | Șelaru -3,1 km |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9 | DJ 701 Dobra (DJ 711)-Comățelu- Bolovani -Moara Nouă - Sălcuța- Odobești - S5tanchii- Lim.jud.Teleorman 42,340 Km | 0+000-21+600 22+500-28+900 | Dobra-Crovu | B | Dobra -3,9 km Cornațelu -7,2 km Sălcioara -3,5 km Braniștea -3,9 km Titu -4,7 km Odobești -6,8 km Corbii Mari -12,34 km |
| | | 28+900-29+948 | Crovu-Ungureni | R | |
| | | 29+948-36+000 | Ungureni-Corbii Mari | M | |
| | | 36+000-36+650 | Corbii Mari-DN 61 | M | |
| | | 36+650-39+000 | DN 61-Vadu Stanchii | M | |
| | | 39+000-43+240 | Vadu Stanchii- Lim.jud. Teleorman | R 2 / I 2,2 | |
| 10 | DJ 701 A Braniștea (DJ 701) - Dâmbovicioara -Hagioaica - Fusea -Plopu- Tomșani (DJ 401 A) 8,252 Km | 0+000 - 4+700 | Braniștea - DN 7 | B | Braniștea -2,6 km Titu -3,4 km Costești Vale -2,25 km |
| | | 4+700-8+252 | DN 7-Tomșani | M | |
| | | | | | |
| 11 | DJ 701 B Tărtășești(DN 7) -Ciocănești - Decindea-Crevedia(DN IA) 7,900 Km | 0+000 - 7+900 | Tărtășești -Crevedia | M 6,6 / B 1,3 | Tărtășești -1,8 km Ciocănești -3,5 km Crevedia -2,6 km Lungimea reală 8,9 |
| | | | | | |
| 12 | DJ 702 Lim.jud. Argeș -Cândești Deal - Cândești Vale (DJ 702B) 9,300 Km | 28+000-35+662 | Lim.jud. Argeș- Cândești Vale | R | Cândești - 9,3 km |
| | | 35+662-37+300 | Cândești Vale | M | |
| | | | | | |
| 13 | DJ 702 A Drăgăești (DJ 702B) -Potocelu - Ludești -Hulubești - Valea Caselor - Valea Mare -Livezile - Voia - Lim.jud.Argeș 33,030 Km | 0+000-0+200 | Drăgăești- Pamînteni | M | Dragomirești -1,9 km Ludești -11,8 km Hulubești - 5,8 km Valea Mare -13,53 km |
| | | 0+200-0+300 | Drăgăești- Pămînteni | M | |
| | | 0+300-0+600 | Drăgăești- Pămînteni | R | |
| | | 0+600-4+000 | Drăgăești- Pămînteni | M | |
| | | 4+000-8+100 | Drăgăești -Potocelu | B | |
| | | 8+100-9+030 | Potocelul | R | |
| | | 9+030-28+100 | Potocelu-Voia | M | |
| | | 28+100-33+030 | Voia-Lim.jud. Argeș | M 3 / I 1,9 | |
| 14 | DJ 702 13 Gemenea (DN 72A)-Cândești Vale -Aninoșani - Priboiu -Tătărani - Căprioru-Mănești - Drăgăești - Decindeni -Râncaciov-Ungureni - Lucieni -Raciu-Șuța Seacă (DN 72) 49,000 Km | 0+000-19+620 | Gemeenă - Tătărani- Manesti | M | Voinești -1,9 km Cândești -8,7 km Tătărani -7,2 km Mănești -7,2 km Dragomirești - 9,4km Lucieni -8,4 km Raciu -6,2 km |
| | | 19+620-19+805 | Manesti | M | |
| | | 19+805-28+000 | Manesti — Decindeni | M | |
| | | 28+000-28+750 | Decindeni | M | |
| | | 29+300-41+230 | Decindeni -Lucieni | M | |
| | | 41+230-41+780 | Lucieni | M | |
| | | 41+780-44+000 | Lucieni - Raciu | R | |
| | | 44+000-48+830 | Raciu-Șuța Seacă | M | |
| | | 48+830-49+550 | Șuța Seacă | B | |
| 15 | DJ 702 C Lim.jud.Argeș -Scheiu de Jos (DJ 702 L) 2,900 Km | 17+380-20+280 | Lim.jud.Argeș-Scheiu de Jos | I | Ludești -2,9 km |
| | | | | | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16 | DJ 702 D Viișoara(DN72)- Mogoșești- Geangoești- Dragomirești-Butoiu de Sus-Butoiu de Jos- Hulubești (DJ 702 A) 24,000 Km | 0+000-0+400 | Viișoara | M | Ulmi -2 km Dragomirești -12 km Hulubești -10 km |
| | | 0+400-1+100 | Viișoara- Mogoșești | R | |
| | | 1+100-1+500 | Mogoșești | M | |
| | | 1+500-9+000 | Mogoșești- Dragomirești | R | |
| | | 9+000-11+970 | Dragomirești- Decindeni | M | |
| | | 11+970-18+800 | Decindeni-Butoiu de Sus | R | |
| | | 18+800-20+050 | Butoiu de Sus-Butoiu de Jos | B | |
| | | 20+050-24+000 | Butoiu de Jos- Hulubesti | B | |
| 17 | DJ 702 E Găești (DN 7)-Arsuri -Făgetu - Mănăstirea -Gherghițești - Crăciunești-Căpșuna -Frasin Vale - Ungureni (DJ 702B) 20,200 Km | 0+000-20+200 | Găești — Ungureni | M | Găești -3,5 km Gura Foi -1,4 km Cobia -9,4 km Lucieni -5,4 km Dragomirești - 0,5 km |
| | | | | | |
| 18 | DJ 702 F Gherghești (DN 61)-Puntea de Greci - Râscăeți -Lim.jud.Argeș 14,000 Km | 0+000- 4+600 | Gherghești -Puntea de Greci | R 2,2 M 2,4 | Petrești -7,8 km Râscăeți -6,2 km |
| | | 4+600-9+500 | Puntea de Greci - Râscăeți | M | |
| | | 9+500-12+550 | Râscăeți | M | |
| | | 12+550-14+000 | Râscăeți -lim. jud. Argeș | M | |
| 19 | DJ 702G Lim.jud.Argeș-Pătroaia Deal - Potlogeni Deal -Ionești - Gherghești (DN 61) 11,440 Km | 21+053-21+653 | Lim.jud. Argeș- Pătroaia Deal | R | Crângurile -5,44 km Petrești -6 km |
| | | 21+653-24+853 | Pătroaia Deal | B | |
| | | 24+853-26+703 | Pătroaia Deal- Potlogeni Deal | M | |
| | | 26+703-32+493 | Potlogeni Deal - Ionesti | M | |
| 20 | DJ 702 H DJ 702F - Neajlov -Morteni - Lim.jud.Argeș 10,000 Km | 0+000- 7+800 | DJ 702F - Morteni | M | Petrești -3,0 km Morteni -7,0 km |
| | | 7+800-10+000 | Morteni - Lim. Jud. Argeș | R | |
| | | | | | |
| 21 | DJ 702 J Morteni (DJ 702H) Lim.jud.Argeș 2,700 Km | 0+000- 1+100 | Morteni | M | Morteni -2,7 km |
| | | 1+100- 2+700 | Morteni - Lim.jud.Argeș | R | |
| 22 | DJ 702 L Cândești Deal (DJ 702) - Scheiu de Sus -Scheiu de Jos-Telești - Ludești (DJ 702A) 23,400 Km | 0+000- 3+600 | Cândești Deal | M | Cândești - 4,8 km Tătărani - 3,9 km Ludești -14,7 km |
| | | 3+600- 4+500 | Cândești Deal | R | |
| | | 4+500-8+000 | Cândești Deal | I | |
| | | 8+000-14+450 | Scheiu de Sus | R | |
| | | 14+450-17+450 | Scheiu de Sus | M | |
| | | 17+450-19+850 | Scheiu de Sus- Telesti | R | |
| | | 19+850-23+400 | Telești - Ludești | M | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23 | DJ 710 Pucioasa (DN 71) - Broșteni -Bezdead -Costișata- Lim.jud. Prahova 19,500 Km | 0+000-2+600 | Pucioasa -Miculești | B | Pucioasa - 6 km Bezdea - 13,5 km |
| | | 2+600-3+600 | Miculești | M | |
| | | 3+600-3+800 | Miculești | R | |
| | | 3+800+5+500 | Miculești- Bezdead | M | |
| | | 5+500-5+700 | Bezdead | R | |
| | | 5+700-16+950 | Bezdead -Costisata | M | |
| | | 16+950-19+500 | Costișata | R | |
| 24 | DJ 710 A Miculești (DJ 710) -Ulmetu - Șuvița -Izvoru - Tisa - Valea Lunga - Gorgota - Ghirdoveni - I.L.Caragiale (DN72) 38,280 Km | 0+000- 25+050 | Miculești -Moreni | B | Pucioasa -1,8 km Vârfuri -8,5 km Valea Lungă -8,7 km Iedera -5,4 km Moreni -5,7 km I.L.Caragiale -8,2 km |
| | | 25+050-38+280 | Moreni -I.L. Caragiale | M | |
| | | | | | |
| 25 | DJ 710 B Valea Lungă (DJ710A) -Băcești - Dospinești - Vișinești 7,000 Km | 0+000- 7+000 | Valea Lungă - Vișinești | M | Valea Lungă -2,8 km Vișinești - 4,2 km |
| | | | | | |
| 26 | DJ 711 Târgoviște (DN 71) -Băleni Români -Dobra - Bilciurești - Cojasca -Bujoreanca (DN 1A) 41,100 Km | 0+000-41+100 | Târgoviște - Bujoreanca | M | Târgoviște - 1,7 km Ulmi - 1,8 km Comișani - 8,2 km Bucșani -3,8 km Băleni - 5,1 km Dobra - 8,0 km Finta -0,6 km Bilciurești -5,8 km Cojasca -5,6 km Cornești -0,5 km |
| | | | | | |
| 27 | DJ 711 A Bilciurești(DJ 711)-Săbiești - Colacu -Ghergani - Serdanu - Pitaru-Potlogi-Corbii Mari(DJ 701) 40,700 Km | 0+000-6+100 | Bilciurești -Săbiești | M | Bilciurești -4,6 km Răcari -12,4 km Lungulețu -5,7 km Titu -1,2 km Potlogi -12,3 km Corbii Mari -4,5 km |
| | | 6+100-9+470 | Bilciurești -Săbiești | R | |
| | | 9+470-15+200 | Săbiești- Gergani(DN71) | R | |
| | | 15+600-20+300 | DN 71 -Serdanu | R | |
| | | 20+300-23+000 | Serdanu | B | |
| | | 23+000-31+150 | Serdanu -Potlogi | R 0,8 / B 7,3 | |
| | | 31+150-41+100 | Potlogi - Corbii Mari | B | |
| 28 | DJ 711 B Cazaci (DJ 722) -Racovița - Hăbeni -Bucșani (DJ 720A) 11,440 Km | 0+000-1+800 | Cazaci - DN 71 | M | Nucet -4,24 km Bucșani -7,2 km |
| | | 1+800-8+300 | DN 7-Racovița | B | |
| | | 8+300-11+440 | Racovița -Bucșani | M | |
| | | | | | |
| 29 | DJ 711 C Nucet (DJ 722) -Băleni Sârbi (DJ 711) 8,800 Km | 0+000-2+337 | Nucet - DN 71 | M | Nucet -2,3 km Băleni - 6,5 km |
| | | 2+337-6+940 | DN 71-Băleni | M | |
| | | 6+940-8+800 | Băleni | R | |
| | | | | | |
| 30 | DJ 711 D Lungulețu(DJ71 IA) -Poiana - Românești - Potlogi (DJ 71 IA) 15,402 Km | 0+000-9+000 | Lungulețu -Poiana | M | Lungulețu -4,2 km Poiana -6,1 km Potlogi-5,1 km |
| | | 9+000-11+050 | Poiana-Românești | R | |
| | | 11+050-15+402 | Românești-Potlogi | M | |
| | | | | | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 31 | DJ 711 E Bilciurești(DJ 711)-Ibrianu- Cornești (DN 1 A) 8,600 Km | 0+000-1+140 | Bilciurești | M | Bilciurești -2 km Cornești -6,6 km |
| | | 1+140-4+920 | Bilciurești- Cornești | R | |
| | | 4+920-6+600 | Bilciurești- Cornești | M | |
| | | 6+600-7+400 | Cornești | R | |
| | | 7+400-8+600 | Cornești | M | |
| 32 | DJ 712 Târgoviște (DN 72)-Șotânga - Vulcana Pândeale - Brănești - Pucioasa(DN 71) 16,877 Km | 0+000-10+300 | Târgoviște -Vulcana Pândeale | M | Târgoviște -1,5 km Șotânga -9,2 km Vulcana Pândeale -3,0 km Brănești - 3,2 km |
| | | 10+300-14+421 | Vulcana Pândeale - Brănești | M | |
| | | 14+421-16+877 | Brănești -Pucioasa | M | |
| | | | | | |
| 33 | DJ 712 A Fieni(DN 71)-Bădeni -Runcu - Râu Alb - Gura Bărbulețului -Pietrari - Alunișu -Manga - Izvoarele (DN 72A) 28,416 Km | 0+000- 3+830 | Fieni - Bădeni | M | Fieni -3,4 km Runcu -5,9 km Râu Alb -6,5 km Bărbulețu -3,7 km Pietrari -3,7 km Voinesti -5 2 km |
| | | 3+830- 4+380 | Bădeni | M | |
| | | 4+380- 6+850 | Bădeni - Runcu | M | |
| | | 6+850-12+600 | Runcu - Râu Alb | R | |
| | | 12+600-28+416 | Râu Alb -Izvoarele | M | |
| 34 | DJ 712 B Pucioasa (DN 71) -Vulcana Băi - Vulcana Pândeale - Șipot -Lăculețe (DN 71) 12,890 Km | 0+000- 1+000 | Pucioasa | I | Pucioasa -2,0 km Vulcana Băi -4,5 km Brănești -2,0 km Vulcana Pândeale -4,4 km |
| | | 1+000- 2+500 | Pucioasa - Vulcana Băi | I | |
| | | 2+500-3+000 | Vulcana Băi | R | |
| | | 3+000-7+340 | Vulcana Băi - Gura Vulcaniei | M | |
| | | 7+340-11+620 | Gura Vulcaniei - Vulcana Pândeale | M | |
| | | 11+620-12+890 | Vulcana Pândeale- Lăculețe | M | |
| 35 | DJ 713 Lim.jud.Prahova -Șaua Dichiului - Cabana Babele-Lim.jud.Prahova 14,130 km | 6+030-16+000 | Lim.jud.Prahova- int.Piatra Arsă | B | Moroeni -14 km |
| | | 16+000-20,160 | int.Piatra Arsă- Lim.jud.Prahova | I | |
| | | | | | |
| 36 | DJ 714 Glod (DN 71)-Sanatoriu Moroeni - Peștera 36,100 km | 0+000- 1+850 | Glod | R | Moroeni -36,1 km |
| | | 1+850-3+150 | Glod | R | |
| | | 3+150-3+800 | Glod- Sanatoriu Moroeni | R | |
| | | 3+800 - 5+000 | Glod- Sanatoriu Moroeni | R | |
| | | 5+000-36+100 | Sanatoriu Moroeni - Peștera | R | |
| | | | | | |
| 37 | DJ 714 A Pucheni (DN71)-Cabana Căprioara - Valea Brăteiiului(dr. acc.car.Lespezi) 11,800 Km | 0+000-3+400 | Moroeni -Cabana Căprioara | M | Moroeni -11,8 km |
| | | 3+400-11+800 | Cabana Căprioara - Valea Brăteiiului | R | |
| | | | | | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 38 | DJ 715 Buciumeni (DN 71)-Bezdead (DJ710) 3,900 Km | 0+000- 1+765 | DN 71-Buciumeni | R | Buciumeni - 1,8 km Bezdead —2,1 km Vezi lungime HG540- 4,8km |
| | | 1+765-2+700 | Buciumeni -Bezdead | R | |
| | | 2+700 - 3+900 | Bezdead | M | |
| | | | | | |
| 39 | DJ 716 Priboiu (DN 71)-Lăculețe - Glodeni 4,600 Km | 0+000- 4+600 | Priboiu - Glodeni | M | Brănești -1,0 km Glodeni - 3,6 km |
| | | | | | |
| 40 | DJ 717 Aninoasa (DN 71)-Viforâta - DN 72 5,320 Km | 0+000- 3+400 | Aninoasa — Viforâta | B | Aninoasa -5,3 km |
| | | 3+400 - 5+320 | Viforâta-DN72 | M | |
| | | | | | |
| 41 | DJ 718 Târgoviște (DN 71) -Mănăstirea Viforâta 2,800 Km | 0+000- 2+800 | Aninoasa-Viforâta | M | Aninoasa -2,8 km |
| | | | | | |
| 42 | DJ 718 A Aninoasa(DN 72)-Mănăstirea Dealul 2,310 Km | 0+000-2+310 | Aninoasa-Viforâta | M | Aninoasa -2,3 km |
| | | | | | |
| 43 | DJ 719 Târgoviște (DN 71)-Valea Voievozilor — (DN 72) 2,000 Km | 0+000- 2+000 | DN 71-DN 72 | M | Răzvad - 2,0 km |
| | | | | | |
| 44 | DJ 720 Răzvad (DN 72) -Moreni- Lim.jud.Prahova 15,500 Km | 0+000- 15+500 | Răzvad - Lim.jud.Prahova | M | Răzvad -1,7 km Gura Ocnitei -4,4 km Moreni -9,4 km Vezi dimensiune reală |
| | | | | | |
| 45 | DJ 720 A Gura Ocnitei(DJ720C)-Adâncă - Bucșani -Mârcești - Gheboiaia- Finta Mare-Bechinești - Frasinu - Postârnacul (DN 1 A) 35,677 Km | 0+000- 1+477 | DJ 720 C-DJ 720 | M | Gura Ocnitei - 6,9 km Bucșani - 9 km Băleni - 3,2 km Dobra - 4,4km Finta - 9,6 km Cornești - 2,6 km |
| | | 1 +477-6+477 | DJ 720-DN 72 | M | |
| | | 7+227-12+477 | DN 72 - Bucșani | B | |
| | | 12+477-36+427 | Bucșani- Postârnacul | R 7,4 / M 16,5 | |
| | | | | | |
| 46 | DJ 720 B Ulmi (DN 71)-Nisipuri -Gura Ocnitei (DJ 720) 5,766 Km | 0+000- 4+600 | Ulmi- DN 72 | B | Ulmi -3,9 km Razvad -1,9 km |
| | | 4+600- 5+766 | DN 72 - Gura Ocnitei | M | |
| | | | | | |
| 47 | DJ 720 C Gura Ocnitei (DJ 720) Ocnita (Fundu Ocnei) 9,068 Km | 0+000- 9+068 | Gura Ocnitei -Ocnita | M | Gura Ocnitei -4 km Ocnita -5 km |
| | | | | | |
| 48 | DJ 720 D Lim.jud.Prahova -Mărginenii de Sus-Dărmănești(DN72) 2,800 Km | 3+950-6+750 | Lim.jud.Prahova- Dărmănești | B | Dărmănești -2,8 km Lungime reală 3,6 km |
| | | | | | |
| 49 | DJ 720 E Târgoviște(Gara de Sud)-str.Petru Cercel (Șos.de centură) 1,242 km | 0+000-1+242 | Târgoviște | I | Târgoviște -1,2 km |
| | | | | | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localitati importante pe traseu Localitati de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 50 | DJ 721 Târgoviște(DN 72)-Colanu - Văcărești -Perșinari - Gura Șuții - Cătunu - Brosteni - Produlești - Costești Deal (DN 7) 28,250 Km | 0+000- 0+200 | Târgoviște | M | Ulmi -3,7 km Văcărești -5,2 km Perșinari -7,4 km Gura Șuții - 4 km Sălcioara -2 km Produlești - 6 km |
| | | 0+200- 1+600 | Colanu | M | |
| | | 1+600-1+830 | Colanu | M | |
| | | 1+830-4+000 | Colanu -Văcărești | M | |
| | | 4+000-6+000 | Văcărești | M | |
| | | 6+000-6+200 | Văcărești | M | |
| | | 6+200-9+345 | Văcărești- Perșinari | M | |
| | | 9+345-12+060 | Perșinari | M | |
| | | 12+060-12+300 | Perșinari | M | |
| | | 12+300-13+100 | Perșinari | M | |
| | | 13+100-28+250 | Perșinari -DN 7 | M | |
| 51 | DJ 721A DN 7 - Cuparu -Burduca - Speriețeni -Gura Șuții (DJ 721) 12,700 Km | 0+000- 9+500 | DN 7- Speriețeni | M | Dragodana -6,2 km Gura Șuții -6,5 km |
| | | 9+500-9+700 | Speriețeni | M | |
| | | 9+700-12+700 | Speriețeni -Gura Șuții | M | |
| | | | | | |
| 52 | DJ 722 Văcărești (DJ 721) -Brăteștii de Jos -Cazaci - Nucet -Movila - Mircea Vodă - Bănești - Sălcioara -Moara Nouă- Săvești -Boteni (DC 42) 27,267 Km | 0+000- 0+700 | Văcărești | M | Văcărești -4,0 km Nucet - 7,3 km Sălcioara -11,9 km Branieștea -2,1 km Conțești -2,0 km |
| | | 0+700-2+300 | Văcărești -Brăteștii de Jos | R | |
| | | 2+300-8+600 | Brăteștii de Jos- Nucet | M | |
| | | 8+600-1 1+800 | Nucet | R | |
| | | 11+800-13+800 | Nucet - Movila | R | |
| | | 13+800-16+400 | Movila-Bănești | M | |
| | | 16+400-18+900 | Bănești-Sălcioara | M | |
| | | 18+900-19+650 | Sălcioara | M | |
| | | 19+650-20+850 | Sălcioara | M | |
| | | 20+850-22+200 23+200-25+300 | Sălcioara - Boteni | M | |
| | | 25+300-26+100 | Boteni | B | |
| | | 26+100-27+590 | Boteni | M | |
| | | 27+590-28+267 | Boteni-DC 42 | B | |
| 53 | DJ 723 Lăicăi (DN 72A) -Văleni D-ța - Lim.jud.Argeș 6,390 Km | 0+000- 3+900 | DN 72 A -Văleni D-ța | M | Văleni D-ța -6,39 km Lungime reală - 5,13 km |
| | | 3+9000-5+130 | Văleni D-ța | B | |
| | | 5+130-6+390 | Văleni D-ța-Lim. jud.Argeș | - | |
| | | | | | |
| 54 | DJ 724 Malu cu Flori (DN 72A) - Valea Largă - Pucheni 7,000 Km | 0+000-7+000 | Malu cu Flori - Pucheni | M | Malu cu Flori - 2,8 km Pucheni -4,2 km |
| | | | | | |

CENTRALIZATOR TOTAL KM / TIPURI DE ÎMBRĂCĂMINȚI

| TOTAL DRUMURI JUDETENE | TIPURI DE IMBRACAMINTI / KM | | | | | |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-------|---------------------------|-------------|--------|
| | BETON ASFALTIC | BETON DE CIMENT | PAVAJ | IMBRACAMINTI ASFALTICE | IMPIETRUIRE | PAMANT |
| 845,827 | 136,522 | 44,015 | 0,000 | 490,167 | 153,221 | 21,902 |

Tabel nr. 3 – Podurile rutiere situate pe drumurile județene din Județul Dâmbovița, cu suma dechiderilor mai mare de 5 m – starea de viabilitate

| Nr. crt. | DENUMIRE DRUM | DENUMIRE OBSTACOL | LOCALITATEA | LUNGIME TOTALA | AN CONSTR. | AN CONSOL. | STAREA TEHNICĂ (B, M, R) |
|----------|---------------|-------------------|---------------|----------------|------------|------------|--------------------------|
| 1 | DJ 101G | Cricov | Crivat | 93.200 | 2006 | - | FB |
| 2 | | Crivat | Crivat | 32.100 | 2010 | - | FB |
| 3 | DJ 401A | Rastoaca | Brancoveanu | 18.500 | 1992 | - | M |
| 4 | | Rastoaca | Tomsani | 26.300 | 1989 | - | M |
| 5 | | Rastoaca | Costesti Vale | 23.000 | 1990 | - | B |
| 6 | DJ 503 | Dambovnic | Selaru | 68.000 | 1978 | - | M |
| 7 | | Scurgere | Selaru | 7.000 | 1979 | - | M |
| 8 | DJ 601A | Dambovita | Brezoaiele | 39.000 | 1971 | - | B |
| 9 | DJ 611 | Jimov | Glogoveanu | 18.400 | 1987 | - | M |
| 10 | | Jirnov | Glogoveanu | 18.400 | 1980 | 1990 | M |
| 11 | | V.Dumbrava | Vișina | 11.300 | 1977 | - | M |
| 12 | | Neajlov | Brosteni | 37.070 | 1981 | - | B |
| 13 | | Mierei | Brosteni | 37.000 | 1974 | - | B |
| 14 | DJ 701 | Ilfov | Bolovani | 24.000 | 1980 | 2012 | FB |
| 15 | | Dambovita | Moara Noua | 83.000 | 1974 | 2012 | FB |
| 16 | | Canal irigații | Odobesti | 11.640 | 2012 | | FB |
| 17 | | Spalatura | Odobesti | 28.000 | 1984 | 2012 | FB |
| 18 | | Suta | Odobesti | 19.000 | 1972 | 2012 | FB |
| 19 | | Scurgere | Odobesti | 10.650 | 2012 | | FB |
| 20 | | Rastoaca | Crovu | 42.000 | 1994 | 2012 | FB |
| 21 | | Argeș | Ungureni | 273.000 | 1900 | 1998 | M |
| 22 | | Pasaj Autostrada | Corbii Mari | 64.600 | 1971 | - | M |
| 23 | | Neajlov | Vadu Stanchii | 61.000 | 1978 | - | B |
| 24 | DJ 701A | Scurgere | Titu | 19.300 | 1997 | - | M |
| 25 | | Rastoaca | Tomsani | 25.000 | 1991 | - | B |
| 26 | DJ 701B | Colentina | Ciocănești | 20.600 | 1983 | - | M |
| 27 | DJ 702 | Scurgere | Candesti Vale | 12.900 | 1990 | 1998 | M |
| 28 | DJ 702A | Potocel | Potocel | 19.000 | 1985 | 2003 | B |
| 29 | | Potocel | Potocel | 19.500 | 1979 | 1985 | M |
| 30 | | Potop | Hulubesti | 90.000 | 1991 | - | B |
| 31 | | Scurgere | Valea Caselor | 7.100 | 1993 | - | B |
| 32 | | Valea Caselor | Valea Caselor | 15.000 | 1984 | - | B |
| 33 | | Saru | Valea Mare | 13.100 | 1993 | - | B |
| 34 | | Canal | Patroaia | 40.000 | 1984 | - | M |
| 35 | | Scurgere | Patroaia | 10.000 | 1978 | - | M |
| 36 | ÎNCHIS | Argeș | Patroaia | 190.000 | 1978 | 1998 | I |
| 37 | DJ 702B | Valea Rudii | Oncesti | 7.000 | 1990 | - | B |
| 38 | | Valea Trifa | Candesti Vale | 19.300 | 1997 | - | B |
| 39 | | Valea Dragoi | Candesti Vale | 31.000 | 1930 | 1998 | B |
| 40 | | Scurgere | Dragodanesti | 5.900 | 1992 | - | M |
| 41 | | Valea Bisericii | Dragodanesti | 16.000 | 1935 | 1998 | B |
| 42 | | Valea Bisericii | Sturzeni | 9.000 | 1991 | - | B |
| 43 | | Valea Tarcina | Priboiu | 9.000 | 1986 | - | B |
| 44 | | Valea Raciului | Tatarani | 10.500 | 1988 | - | B |
| 45 | | Valea Corbului | Tatarani | 10.500 | 1982 | - | B |
| 46 | | Valea Ursului | Tatarani | 13.000 | 1979 | - | B |
| 47 | | Valea Aninoasei | Caprioru | 36.000 | 1981 | - | B |
| 48 | | Valea Fântânii | Manesti | 28.000 | 1982 | - | B |

| Nr. crt. | DENUMIRE DRUM | DENUMIRE OBSTACOL | LOCALITATEA | LUNGIME TOTALA | AN CONSTR. | AN CONSOL. | STAREA TEHNICĂ (B, M, R) |
|----------|----------------|-------------------|-----------------|----------------|------------|------------|--------------------------|
| 49 | | Valea Valcelului | Manesti | 23.000 | 1989 | - | B |
| 50 | | Suta Seaca | Suta | 18.000 | 1980 | - | M |
| 51 | DJ 702D | Scurgere | Dragomiresti | 5.500 | 1963 | - | B |
| 52 | | Dambovita | Dragomiresti | 173.000 | 1972 | - | M |
| 53 | | Scurgere | Dragomiresti | 5.500 | 1985 | - | B |
| 54 | | Butoiu | Butoiu de Sus | 18.500 | 1990 | - | M |
| 55 | | Butoiu | Butoiu de Sus | 18.400 | 1987 | - | M |
| 56 | | Butoiu | Butoiu de Jos | 11.500 | 1989 | - | B |
| 57 | | Butoiu | Butoiu de Jos | 18.800 | 1989 | - | M |
| 58 | DJ 702E | Potop | Gaesti | 47.070 | 1973 | - | B |
| 59 | | Cobiuta | Manastirea | 42.350 | 1997 | - | B |
| 60 | | Cobiuta | Cobia de Jos | 18.000 | 1983 | - | B |
| 61 | | Scurgere | Cobia de Sus | 11.000 | 1991 | - | B |
| 62 | | Scurgere | Ungureni | 8.000 | 1979 | - | M |
| 63 | | Scurgere | Ungureni | 10.100 | 1983 | - | B |
| 64 | DJ 702F | Pasaj Autostrada | I onești | 64.080 | 1972 | - | B |
| 65 | | Neajlov | Puntea de Greci | 40.000 | 1991 | - | M |
| 66 | | Urlatoarea | Rascaietii | 11.000 | 1994 | - | B |
| 67 | | Valea Jirnovului | Rascaietii | 11.000 | 1987 | - | B |
| 68 | DJ 702H | Neajlovel | Morteni | 22.000 | 1986 | - | B |
| 69 | | Neajlov | Morteni | 40.000 | 1991 | - | B |
| 70 | DJ 702L | Potop | Scheiu | 19.000 | 2001 | - | B |
| 71 | | Potop | Schelu | 12.000 | 2003 | - | B |
| 72 | | Potop | Scheiu | 36.000 | 1994 | - | B |
| 73 | | Potop | Scheiu de Jos | 10.500 | 2003 | - | B |
| 74 | | Scurgere | Telesti | 5.600 | 1974 | - | M |
| 75 | | Scurgere | Ludesti | 15.000 | 1990 | - | B |
| 76 | DJ 710 | Valea Leurzii | Bezdead | 26.000 | 1979 | - | B |
| 77 | | Valea Coporod | Bezdead | 37.000 | 1979 | - | B |
| 78 | | Scurgere | Bezdead | 6.100 | | - | B |
| 79 | | Bizdidel | Bezdead | 80.000 | 1987 | 2011 | FB |
| 80 | | Scurgere | Ramata | 8.000 | 1987 | - | B |
| 81 | DJ 710A | Blzldel | Diaconesti | 38.000 | 1978 | 2010 | FB |
| 82 | | Zăpodea | Diaconesti | 8.600 | 2010 | | FB |
| 83 | | Șuvița | Vârfuri | 9.200 | 2010 | | FB |
| 84 | | Izvor | Valea L. Gorg. | 18.100 | 1989 | 2010 | FB |
| 85 | | Valea Lunga | Valea L. Gorg. | 19.000 | 1994 | 2010 | FB |
| 86 | | Valea Strâmbu | Valea L. Gorg. | 38.000 | 1992 | 2010 | FB |
| 87 | | Cricov | Valea L. Cricov | 72.000 | 1981 | 2010 | FB |
| 88 | | Valea lui Dan | Valea L. Cricov | 16.100 | 1984 | 2010 | FB |
| 89 | | Priboi | Iedera | 6.700 | 1974 | 2010 | FB |
| 90 | | Ruda | Iedera | 24.400 | 1973 | 2010 | FB |
| 91 | | Trestia | Moreni | 13.300 | 1962 | 2010 | FB |
| 92 | | Scurgere | Moreni | 13.000 | 2010 | | FB |
| 93 | | Cricov | Ghirdovereni | 72.000 | 1963 | 1998 | B |
| 94 | DJ 710B | Sultanu | Sultanu | 14.000 | 1988 | - | B |
| 95 | | Cricov | Visinesti | 30.000 | 1997 | - | B |
| 96 | DJ 711 | Scurgere | Baleni Sârbi | 7.600 | 1953 | - | M |
| 97 | | Canal I | Cojasca | 29.200 | 1934 | - | B |

| Nr. crt. | DENUMIRE DRUM | DENUMIRE OBSTACOL | LOCALITATEA | LUNGIME TOTALA | AN CONSTR. | AN CONSOL. | STAREA TEHNICĂ (B, M, R) |
|----------|---------------|-------------------|------------------|----------------|------------|------------|--------------------------|
| 98 | DJ 711A | Crevedia | Sabiesti | 8.000 | 1959 | - | M |
| 99 | | Colentina | Colacu | 25.000 | 1990 | - | B |
| 100 | | Dambovita | Lunguletu | 70.000 | 1976 | - | M |
| 101 | | Rastoaca | Pitaru | 80.000 | 1982 | - | B |
| 102 | | Argeș | Potlogi | 162.000 | 1968 | 2012 | FB |
| 103 | | Pasaj Autostrada | Potlogi | 64.000 | 1971 | 2012 | FB |
| 104 | DJ 711B | Ilfov | Cazaci | 19.000 | 1990 | - | M |
| 105 | | Racovita | Racovita | 10.000 | 1956 | - | B |
| 106 | | Ialomița | Bucșani | 199.000 | 1975 | - | M |
| 107 | | Iazu Morii | Bucșani | 8.000 | 1955 | - | B |
| 108 | DJ 711C | Ilfov | Nucet | 15.000 | 1978 | - | M |
| 109 | | Scurgere | Nucet | 6.000 | 1965 | - | B |
| 110 | DJ 711E | Ialomița | Ibrianu | 90.000 | 1976 | - | M |
| 111 | | Scurgere | Comesti | 10.000 | 1994 | - | R |
| 112 | DJ 711D | Rastoaca | Pod Cristina | 44.000 | 1990 | - | B |
| 113 | DJ 712 | Scurgere | Sotanga | 5.500 | 1955 | - | B |
| 114 | | Vulcanita | Sotanga | 32.000 | 1974 | - | B |
| 115 | | Ialomița | Branesti | 106.000 | 1976 | - | M |
| 116 | DJ 712A | Scurgere | Badeni | 10.000 | 1986 | - | B |
| 117 | | Ialomicioara | Badeni | 62.000 | 1986 | - | B |
| 118 | | Runculetu | Runcu | 18.000 | 1985 | - | B |
| 119 | | Valea Runcu | Runcu | 11.000 | 1957 | - | M |
| 120 | | Scurgere | Râul Alb | 5.500 | 1956 | - | B |
| 121 | | Scurgere | Râul Alb | 5.700 | 1952 | - | B |
| 122 | | Râul Alb | Râul Alb | 32.000 | 1955 | - | B |
| 123 | | Râul Alb | Gura Barbulet | 27.000 | 1999 | - | B |
| 124 | | Râul Alb | Gura Barbulet | 84.000 | 1986 | - | B |
| 125 | | Râul Alb | Gura Barbulet | 40.000 | 1991 | - | B |
| 126 | | Scurgere | Gura Barbulet | 11.000 | 1993 | - | B |
| 127 | | Valea Morii | Pietrari | 9.100 | 1993 | - | B |
| 128 | | Valea Scheiu | Izvoare | 17.000 | 1988 | - | B |
| 129 | Valea Manjina | Izvoare | 16.000 | 1988 | - | B | |
| 130 | DJ 712B | Vulcanita | Vulcana | 11.500 | 1980 | - | M |
| 131 | | Vulcanita | Vulcana Bai | 22.000 | 1930 | - | M |
| 132 | | Scurgere | Vulcana Pândeale | 6.000 | 1964 | - | B |
| 133 | | Ialomița | Laculete | 140.850 | 1996 | - | B |
| 134 | DJ 714 | Scurgere | Moroeni | 5.850 | 1968 | - | M |
| 135 | | Oboarele | Moroeni | 17.000 | 1988 | - | M |
| 136 | | Ialomița | Moroeni | 48.900 | 1988 | - | M |
| 137 | | Bolboci | Moroeni | 10.000 | 1988 | - | M |
| 138 | | Ialomița | Moroeni | 69.500 | 1988 | - | M |
| 139 | DJ 714A | Ialomița | Moroeni | 92.000 | 1988 | - | M |
| 140 | | Rateiu | Moroeni | 22.500 | 1958 | - | R |
| 141 | DJ 715 | Ialomița | Buciumeni | 187.000 | 1977 | - | M |
| 142 | DJ 716 | Scurgere | Glodeni | 8.000 | 2008 | - | B |
| 143 | | Scurgere | Glodeni | 8.000 | 2008 | - | B |
| 144 | | Scurgere | Glodeni | 8.000 | 2008 | - | B |
| 145 | DJ 717 | Scurgere | Aninoasa | 6.000 | 1952 | - | B |
| 146 | | Scurgere | Viforata | 6.500 | 1956 | - | B |

| Nr. crt. | DENUMIRE DRUM | DENUMIRE OBSTACOL | LOCALITATEA | LUNGIME TOTALA | AN CONSTR. | AN CONSOL. | STAREA TEHNICĂ (B, M, R) |
|----------|---------------|-------------------|---------------|----------------|------------|------------|----------------------------------------------------------------------|
| 147 | DJ 720 | Slanic | Gura Ocniței | 23.100 | 1972 | - | M |
| 148 | | Cricov | Moreni | 101.300 | 1963 | 1999 | B Trecut in domeniu public al mun. Moreni, conf. HCJ DB, nr.51/2009. |
| 149 | | Scurgere | Moreni | 6.000 | 1957 | - | B |
| 150 | DJ 720A | Slanic | Gura Ocniței | 19.000 | 1975 | - | M |
| 151 | | Pascov | Gura Ocniței | 13.400 | 1953 | - | M |
| 152 | | Pascov | Bucșani | 15.300 | 1963 | - | B |
| 153 | | Scurgere | Bucșani | 7.000 | 1972 | - | B |
| 154 | | Scurgere | Gheboaia | 10.000 | 1973 | - | B |
| 155 | | Scurgere | Gheboaia | 6.000 | 1974 | - | M |
| 156 | | Crivat | Frasin | 16.000 | 1982 | - | B |
| 157 | DJ 720B | Ialomița | Nisipuri | 112.000 | 1999 | - | B |
| 158 | DJ 720C | Slanic | Gura Ocniței | 22.700 | 1974 | - | M |
| 159 | | Sarata | Ocnita | 10.000 | 1984 | - | M |
| 160 | DJ 721 | Ilfov | Colanu | 14.000 | 1982 | - | B |
| 161 | | Dambovita | Piersinari | 81.700 | 1975 | - | B |
| 162 | | Scurgere | Piersinari | 8.000 | 1977 | - | B |
| 163 | | Suta | Catunu | 40.070 | 1988 | - | B |
| 164 | | Scurgere | Produlesti | 8.000 | 1990 | - | B |
| 165 | DJ 721A | Rastoaca | Cuparu | 6.500 | 1974 | - | B |
| 166 | | Scurgere | Cuparu | 40.000 | 1991 | - | B |
| 167 | | Manastirea | Burduca | 40.000 | 1991 | - | B |
| 168 | | Valea Matasaru | Burduca | 24.000 | 1989 | - | B |
| 169 | | Suta | Gura Șutii | 19.000 | 1992 | - | B |
| 170 | DJ 722 | C.F.Titu | Văcărești | 28.000 | 1984 | - | B |
| 171 | | Ilfov | Movila | 13.000 | 1956 | - | M |
| 172 | DJ 723 | Valeanca | Văleni D-ta | 20.000 | 1999 | - | M |
| 173 | DJ 724 | Dambovita | Malu cu Flori | 84.000 | 1980 | - | M |
| 174 | | Valea Copaceni | Pucheni | 9.000 | 1969 | - | B |
| 175 | | Scurgere | Pucheni | 6.000 | 1975 | - | B |
| 176 | | Scurgere | Pucheni | 12.000 | 1984 | - | B |
| 177 | | Valea Larga | Pucheni | 14.000 | 1982 | - | B |

TOTAL PODURI PE DRUMURI JUDEȚENE = 177

TOTAL LUNGIME PODURI = 5800,53 m

Majoritatea drumurilor județene sunt dispuse în teritoriu radial, rețeaua fiind mai deasă în partea centrală a județului, respectiv în zona municipiului de reședință Târgoviște. Drumurile județene constituie principalele legături rutiere între majoritatea reședințelor de comună cu drumurile naționale și cu reședința de județ și Municipiul Moreni care nu se află amplasat pe rețeaua de drumuri naționale.

Datorită stării tehnice în care se află, drumurile județene permit circulația în condiții destul de bune, cu consumuri normale de carburanți și neafectând în mare măsură starea tehnică a autovehiculelor.

Realizări majore în domeniul drumurilor județene sunt „*Drumul Nordului*” (Pucioasa-Vârfuri-Valea Lungă-Iedera-Moreni) pe traseul DJ710 și DJ710A și „*Drumul Sudului*” (Dobra-Cornățelu-Titu-Odobești-Potlogi-Corbii Mari) pe traseul DJ701, DJ401A și DJ711A, acestea având finanțare prin programul Phare și POR 2007-2013.

Sectorul de drum DJ101G (Cătunu-Crivățu-lim. jud. Prahova) a fost reabilitat de asemenea prin programul POR 2007-2013.



Figura nr. 11 – Starea actuala a Drumului Nordului

La circa jumătate din rețeaua de drumuri județene se poate remarca o stare tehnică necorespunzătoare a îmbrăcăminții, elemente geometrice neconforme cu normativele tehnice în vigoare, lipsa acostamentelor, a șanțurilor, a lucrărilor de artă aferente (poduri, podețe, ziduri de sprijin) și care să corespundă din punct de vedere al clasei tehnice. Întreținerea curentă a drumurilor județene nu poate fi realizată la nivelul dorit datorită rigorilor bugetare, condiție care impune o ierarhizare severă a efortului financiar după o analiză și expertizare a stării tehnice a drumurilor și podurilor. În același sens o serie de poduri existente au o stare de degradare avansată, necesitând expertizare și reabilitare. De asemenea unele sectoare de drumuri județene necesită declasificare într-o categorie inferioară. De exemplu:

- Cândești-Scheiu DJ702L
- Voia-lim jud. Argeș DJ702A



Figura nr. 12 – Zona de interes a DJ 714 – starea actuală a drumului



Figura nr. 13 – Starea actuala a Drumului Sudului

C. DRUMURILE COMUNALE –se situează pe locul 2 ca lungime din rețeaua rutieră a județului Dâmbovița, având lungimea de **676,213 km** ceea ce reprezintă **36,38%** și **2,07 %** din rețeaua de drumuri comunale a României. Județul Dâmbovița are un număr de **143** de drumuri comunale, după cum urmează:

Tabel nr. 4 – Drumurile județene din Județul Dâmbovița

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | DC 1 Buciumeni (DJ715) -Valea Leurzii 3,500 Km | 0+000 - 0+955 | Buciumeni | B | Buciumeni -3,5 km |
| | | 0+954 - 3+500 | Buciumeni -Valea Leurzii | M | |
| 2 | DC 2 Valea Lungă Cricov (DJ 710A) - Băcești 2,500 Km | 0+000-1+060 | DJ 710 A-Băcești | B | Valea Lungă -2,5 km |
| | | 1+060-2+500 | Băcești | M | |
| 3 | DC 3 Pucioasa (DJ 710) -Bela - Berevoești -Fieni 5,100 Km | 0+000- 1+950 | Pucioasa -Bela | M | Pucioasa -3,9 km Fieni -1,2 km |
| | | 1+950-5+100 | Bela- Fieni | R | |
| 4 | DC 4 Măgura(DJ710) Nistorești - Valea Morii 1,700 Km | 0+000- 1+700 | Măgura - Valea Morii | B | Bezdead -1,7 km |
| 5 | DC 5 Șuvița (DJ 710A) Vârfuri - Cojoiu 5,600 Km | 0+000 - 3+400 | Șuvița - Vârfuri | B | Vârfuri -5,6 km |
| | | 3+400 - 5+600 | Vârfuri - Cojoiu | R | |
| 6 | DC 6 Vișinești (DJ 710B) -Ursei 3,850 Km | 0+000 - 2+600 | Vișinești | B | Vișinești -3,8 km |
| | | 2+600 - 3+850 | Vișinești - Ursei | M | |
| 7 | DC 7 Sultanu (DJ 710B)-Lim.jud. Prahova 5,125 Km | 0+000 - 5+125 | Sultanu - Lim.jud. Prahova | B | Vișinești -5,1 km |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totală în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| 8 | DC 8 Pucioasa (DN 71) -Glodeni - Malurile 4,000 Km | 0+000- 1+300 | Pucioasa | M | Pucioasa -4,0 km |
| | | 1+300-4+000 | Pucioasa- Malurile | | |
| 9 | DC 8A Ștubee - Tisa -Valea Lungă Gorgota (DJ 710A) 3,700 Km | 0+000 - 3+700 | Ștubee - Valea Lungă Gorgota | B | Valea Lungă -3,7 km |
| | | | | | |
| 10 | DC 9 Valea Lungă (DJ 710A)- Valea Lungă Ogrea (DJ 710A) 4,000 Km | 0+000 - 3+250 | DJ710A-Valea Lungă Ogrea | B | Valea Lungă -4,0 km |
| | | 3+250- 4+000 | Valea Lungă Ogrea - DJ 710A | M | |
| 11 | DC 9A Moreni (DJ 720) -Cricovu Dulce - Colibași 6,500 Km | 0+000 - 0+300 | Moreni | M | Moreni -2,9 km ledera -3,6 km |
| | | 0+300-2+900 | Moreni | M | |
| | | 2+900-3+800 | Moreni -Cricovu Dulce | B | |
| | | 3+800-6+500 | Cricovu Dulce Colibași | M | |
| 12 | DC 9B ledera de Jos(DJ 710A) - Cricovul Dulce (DC 9A) 0,700 km | 0+000 - 0+700 | ledera de Jos - Cricovul Dulce | M | ledera -0,7 km |
| | | | | | |
| 13 | DC 10 Valea Lungă Cricov (DJ 710A)- Valea lui Dan 3,000 Km | 0+000- 1+500 | DJ 710A-V.L.Cricov | B | Valea Lungă -3,0 km |
| | | 1+516-3+000 | V.L.Cricov -Valea lui Dan | R | |
| 14 | DC 11 Glodeni (DJ716)-Schela 2,650 Km | 0+000-1+150 | Glodeni | B | Glodeni -2,6 km |
| | | 1+150-2+650 | Glodeni -Schela | M | |
| 15 | DC 11A Lăculețe (DJ 716) -Gara Lăculețe 1,000 Km | 0+000 - 1+000 | Lăculețe -Priboiu | M | Glodeni -1,0 km |
| | | | | | |
| 16 | DC 12 Glodeni(DJ716) -Gușoiu 4,000 Km | 0+000 - 1+870 | Glodeni | B | Glodeni -4,0 km |
| | | 0+187-4+000 | Glodeni -Gușoiu | M | |
| 17 | DC 12A Glodeni (DC 11) -Livezile (DC 11) 2,000 Km | 0+000 - 0+300 | Glodeni | B | Glodeni -2,0 km |
| | | 0+300-2+000 | Glodeni- Livezile | M | |
| 18 | DC 16 Răzvad(DN72) -Gorgota 5,200 Km | 0+000 - 4+430 | Răzvad-Gorgota | M | Răzvad -5,2 km |
| | | 4+430 - 5+200 | Gorgota | M | |
| 19 | DC 20 Gura Ocniței (DJ 720) - Săcuieni (DN72) 3,760 Km | 0+000 - 2+660 | Gura Ocniței - Săcuieni | M | Gura Ocniței - 3,7 km |
| | | 2+660-3+760 | Săcuieni-DN 72 | B | |
| 20 | DC 24 DN 72 -Mărginenii De Sus 5,000 km | 0+000 - 3+000 | DN 72-Mărginenii de Sus | M | Dărmănești -5,0 km |
| | | 3+000 - 5+000 | Mărginenii de Sus | R | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localitati importante pe traseu Localitati de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau reperre între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 21 | DC 25 Lim. jud. Prahova -Dărmănești- Stația CFR Zalhanaua 5,800 km | 0+000 - 3+000 | Lim.judPrahova - Dărmănești | M | Dărmănești -3,6 km Vlădeni 2,2 km |
| | | 3+000 - 4+380 | Dărmănești-CF | M | |
| | | 4+380 - 5+800 | CF-CFR Zalhanaua | M | |
| 22 | DC 25A Dărmănești (DN72) - Vlădeni- Lim.jud.Prahova 8,000 Km | 0+000 - 5+391 | Dărmănești -Vlădeni | M | Dărmănești -2,0 km Vlădeni -6,0 km |
| | | 5+391 - 8+000 | Vlădeni - Lim.judPrahova | M | |
| | | | | | |
| 23 | DC 26A Vlădeni(DC25A)- Gheboia(DJ720A) 8,000 Km | 0+000 - 6+500 | Vlădeni -Gheboia | R | Vlădeni -3,2 km Finta -4,8 km |
| | | 6+500 - 8+000 | Gheboia | M | |
| | | | | | |
| 24 | DC 28 Dobra(DJ711) -Mărcești (DJ 720A) 1,900 Km | 0+000- 1+900 | Dobra -Mărcești | B | Dobra -1,9 km |
| | | | | | |
| 25 | DC 29 Lim.jud.Argeș -Mesteacăn- lim.jud. Argeș 6,900 Km | 4+000 -5+000 | Lim.jud.Argeș - Mesteacăn | M | Văleni D-ța - 6,9 km |
| | | 5+000-6+200 | Mesteacăn | B | |
| | | 6+200- 10+900 | Mesteacăn- lim.jud.Argeș | R | |
| | | | | | |
| 26 | DC 30 Mesteacăn (DC 29) -Văleni D-ța - Malu cu Flori(DN72A) 11,500 km | 0+000 - 4+000 | Mesteacăn -Văleni Dâmbovița | R | Văleni D-ța -7,00 km Malu cu Flori -4,5 km |
| | | 4+000 - 8+000 | Văleni D-ța-Malu cu Flori | R | |
| | | 8+000 - 11+500 | Malu cu Flori | R | |
| | | | | | |
| 27 | DC 31 Finta (DJ 720A) -Bilciurești (DJ 711) 5,000 Km | 0+000 - 4+000 | Finta -Bilciurești | M | Finta -3,0km Bilciurești -2,0 km |
| | | 4+000 - 5+000 | Bilciurești | M | |
| | | | | | |
| 28 | DC 32 Finta (DJ 720A) -Ibrianu 2,500 Km | 0+000 - 2+500 | Finta Veche -Ibrianu | M | Finta -1,0 km Cornești -1,5 km |
| | | | | | |
| 29 | DC 33 Frasinu (DJ 720A) -Ibrianu 1,200 Km | 0+000- 1+200 | Frasinu -Ibrianu | B | Cornești -1,2 km |
| | | | | | |
| 30 | DC 34 Cornești(DN1A) -Ungureni 5,200 Km | 0+000- 1+300 | Cornești | B | Cornești -5,2 km |
| | | 1+300-5+200 | Cornești- Ungureni | M | |
| | | | | | |
| 31 | DC 34A Ungureni (DC 34) - Lim.jud.Prahova 1,600 Km | 0+000- 1+600 | Ungureni -Cristeasca | B | Cornești -1,6 km |
| | | | | | |
| 32 | DC 34B Ungureni (DC 34) -Crivățu (DJ 101G) 3,800 Km | 0+000 - 3+800 | Ungureni -Crivățu | M | Cornești -3,8 km |
| | | | | | |
| 33 | DC 35A Bujoreanca (DN1A) - lim.jud.Prahova 1,540 Km | 0+000- 1+400 | Bujoreanca - Lim.judPrahova | R | Cornești -1,5 km |
| | | 1+400- 1+540 | | R | |
| | | | | | |
| 34 | DC 39 Brăteștii de Jos (DJ 722) - Brăteștii de Sus(DC40) 2,300 Km | 0+000- 1+400 | Brăteștii de Jos- Brăteștii de Sus | B | Văcărești -2,3 km |
| | | 1+400 - 2+300 | | M | |
| | | | | | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 35 | DC 40 Brăteștii de Sus (DN71)- Bungetu (DC 50) 3,280 Km | 0+000 - 2+000 | Brăteștii de Sus Bungetu | B | Văcărești -3,0 km |
| | | 2+000 - 3+280 | | M | |
| | | | | | |
| 36 | DC 41 Băleni (DJ 711) -Cornățelu - Corni- Slobozia(DC42) 15,710 Km | 0+000-6+710 | Băleni- Cornățelu | M | Băleni -2,7 km Dobra -2,6 km Cornățelu -10,4 km |
| | | 6+710-15+710 | Cornățelu- Slobozia | M | |
| | | | | | |
| 37 | DC 42 Bilciurești (DJ 711) -Slobozia - Mereni -Heleșteu -Conțești -Boteni -Sălcuța (DN 7) 23,700 Km | 0+000 - 6+500 | Bilciurești -Slobozia | M | Bilciurești -2,0 km Cornățelu -6,0 km Conțești -11,0 km Titu -4,7 km |
| | | 6+500 - 9+500 | Slobozia -Mereni | R | |
| | | 9+500- 14+500 | Mereni -DN 71 | B | |
| | | 14+500- 16+000 | DN 71 - Conțești | B | |
| | | 16+000- 19+000 | Conțești -Boteni | B | |
| | | 19+000-23+700 | Boteni -Sălcuța | M | |
| 38 | DC 43 Cojasca (DJ 711)-Fântânele - DN 1A 3,700 Km | 0+000 - 3+700 | Cojasca -DN1A | M | Cojasca -2,8 km Cornești -0,9 km |
| | | | | | |
| 39 | DC 43A Cojasca (DJ 711)-Ghimpați - Răcari (DN 71) 19,000 Km | 0+000 - 1+200 | Cojasca - Iazu | B | Cojasca -3,0 km Butimanu -4,0 km Răcari -12,0 km |
| | | 1+200 -4+000 | Iazu-int. DC 157 | R | |
| | | 4+000-12+500 | Int.DC 157 -Ghimpați | B | |
| | | 12+500- 14+000 | Ghimpați | R | |
| | | 14+000 - 19+000 | Ghimpați- Răcari | B | |
| 40 | DC 44 Mereni - Stănești -Bălănești (DJ711A) 6,520 Km | 0+000 - 0+520 | Mereni | M | Conțești -3,2 km Răcari -3,3 km |
| | | 0+520 - 6+520 | Mereni -Bălănești | M | |
| | | | | | |
| 41 | DC 46 Corbii Mari(D711A) - Podu Corbencii 5,000 Km | 0+000 - 5+000 | Corbii Mari -Podu Corbencii | R | Corbii Mari -5,0 km |
| | | | | | |
| 42 | DC 48 Ghergani(DJ711A)-Mavrodin- Bălteni -Heleșteu (DC 42) 5,300 Km | 0+000 - 5+300 | Ghergani -Heleșteu | M | Răcari -0,8 km Conțești -4,5 km |
| | | | | | |
| 43 | DC48A DN 71-Bălteni (DC48) 1,100 Km | 0+000 - 1+100 | DN 71 - Bălteni | M | Conțești -1,1 km |
| | | | | | |
| 44 | DC 49 Comișani(DJ711)-Brătești(DN 71) 3,500 km | 0+000 - 3+500 | Comișani- DN71 | R | Comișani -3,5 km |
| | | | | | |
| 45 | DC 50 Văcărești (DJ 721) -Lazuri (DJ 711) 5,000 Km | 0+000 - 0+800 | Văcărești | M | Văcărești -2,1 km Ulmi -1,7 km Comișani -1,2 km |
| | | 0+800-3+100 | Văcărești - DN 71 | M | |
| | | 3+100-4+070 | DN 71 - Lazuri | M | |
| | | 4+070-5+000 | Lazuri | M | |
| 46 | DC 51 Comișani (DJ 711) -Hăbeni (DJ 711B) 5,100 Km | 0+000 - 2+500 | Comișani | M | Comișani -2,7 km Bucșani -2,4 km |
| | | 2+500 - 3+000 | Comișani- Hăbeni | M | |
| | | 3+000 - 5+100 | Hăbeni | M | |
| | | | | | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totală în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|
| 47 | DC 52A Mircea Vodă(DN71) -Movila (DJ 722) 1,200 Km | 0+000 - 1+200 | Mircea Vodă -Movila | M | Sălcioara -1,2 km |
| 48 | DC 53 Bănești (DJ 722) -Cuza Vodă (DN 71) 2,500 Km | 0+000 - 2+500 | Bănești - Cuza Vodă | M | Sălcioara -2,5 km |
| 49 | DC 53A Bolovani(DJ701)-Crângași (DN 71) 3,940 Km | 0+000 - 3+440 3+440-3+940 | Bolovani -Crângași Crângași | M B | Cornățelu -2,9 km Conțești -1,0 km |
| 50 | DC 54 Poiana (DJ 711D) -Lim.jud.Giurgiu 2,428 Km | 0+000 - 2+000 2+000 - 2+428 | Poiana Poiana - Lim.jud.Giurgiu | B R | Poiana -2,0 km Brezoaele -0,4 km |
| 51 | DC 55 Oreasca (DN 7) -Serdanu (DJ 711 A) 2,000 Km | 0+000 - 2+000 | Oreasca -Serdanu | B | Lungulețu -2,0 km |
| 52 | DC 57 Gura Șuții (DJ721)-Nucet (DJ722) 5,820 km | 0+000 -3+650 3+650-4+720 4+720 - 5+820 | Gura Șuții Gura Șuții-Nucet Nucet | B M M | Gura Șuții -3,8 km Nucet -2,0 km |
| 53 | DC 58 Cătunu (DJ 721)-Ghinești - Bănești (DJ 722) 5,200 Km | 0+000 - 2+820 2+820-5+200 | Cătun u-Ghinești Ghinești- Bănești | B M | Sălcioara -5,2 km |
| 54 | DC 59 Ghinești (DC58) -Dâmbovicioara (DJ 701 A) 8,810 Km | 0+000-1+000 1+000-7+960 7+960-8+810 | Ghinești Ghinești- Dâmbovicioara Dâmbovicioara | B M B | Sălcioara -6,6 km Braniștea -2,2 km |
| 55 | DC 60 DJ 701-Podu Rizii -Halta CFR Podu Rizii(DC59) 4,000 Km | 0+000 - 4+000 | DJ 701-Halta CFR Podu Rizii | B | Sălcioara - 4,0 km |
| 56 | DC 61 Produlești (DJ 721) - Halta CFR Podul Rizii(DC 59) 5,000 Km | 0+000 - 5+000 | Produlești -Halta CFR Podul Rizii | M | Produlești -4,0 km Sălcioara -1,0 km |
| 57 | DC 63 Burduca(DJ721A)-Picior de Munte-Pădureni(DC115) 7,900 km | 0+000 - 3+000 3+000 - 7+900 | Burduca -Picior de Munte Picior de Munte - Pădureni | R R | Dragodana - 7,9 km |
| 58 | DC 64 Picior de Munte (DN72) - Speriețeni (DJ 721A) 7,500 Km | 0+000-4+200 4+200-5+630 5+630-6+860 6+860 - 7+500 | Picior de Munte Speriețeni Picior de Munte Speriețeni Speriețeni Speriețeni | M R B M | Dragodana -4,7 km Gura Șuții -2,8 km |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 59 | DC 64A Raciu (DJ702B) -Siliștea - Pierșinari 7,600 Km | 0+000 - 2+400 | Raciu - Siliștea | B | Raciu -5,1 km Persinari -2,5 km |
| | | 2+400 - 5+000 | Siliștea | R | |
| | | 5+000-7+120 | Siliștea- Pierșinari | M | |
| | | 7+120 - 7+600 | Pierșinari | M | |
| 60 | DC 65 Dragodana (DN 72) - Cuparu (DJ 721A) 3,010 Km | 0+000- 3+010 | Dragodana -Cuparu | M | Dragodana -3,0 km |
| 61 | DC 68 Odobești (DJ 701)- Românești(DJ711D) 7,850 Km | 0+000 - 7+850 | Odobești -Podu Cristinii | M | Odobești -1,4 km Potlogi - 6,4 km |
| | | | | | |
| 62 | DC 69 Costesti Vale (DJ 401 A)-DN 7 2,870 Km | 0+000 - 2+870 | Costesti Vale -DN 1 | M | Costesti Vale -2,9 km |
| 63 | DC 70 Mătășaru - Odaia Turcului 2,360 Km | 0+000- 1+000 | Mătășaru | M | Mătășaru -2,4 km |
| | | 1+000-2+360 | Mătășaru -Odaia Turcului | M | |
| | | | | | |
| 64 | DC 71 Mătășaru-Mogoșani(DJ401A) 4,330 Km | 0+000 - 4+330 | Mătășaru -Mogoșani | M | Mătășaru -2,1 km Mogoșani -2,2 km |
| | | | | | |
| 65 | DC 72 Crețulești - Poroinica (DJ401Â) 4,040 Km | 0+000 - 4+040 | Crețulești -Poroinica | M | Mătășaru -4,0-km |
| 66 | DC 73 Merii - Cojocaru - DN 7 3,650 Km | 0+000 - 1+985 | Merii | B | Mogoșani -3,65 km |
| | | 1+985-3+650 | Merii -Cojocaru | M | |
| | | | | | |
| 67 | DC 74 Mogoșani(DJ401A) -Zăvoiu- DJ 401A 4,040 Km | 0+000 - 2+500 | Mogoșani -Zăvoiu | M | Mogoșani -4,0 km |
| | | 2+500 - 4+040 | Zăvoiu - DJ 401 A | B | |
| | | | | | |
| 68 | DC 75 Puțu cu Salcia-Balta Fusea 3,300 Km | 0+000 - 3+300 | Puțu cu Salcia -Balta Fusea | M | Mătășaru -3,3 km |
| 69 | DC 76 Odobești (DJ 701) -Brâncoveanu (DJ 401 A) 1,500 Km | 0+000 - 1+200 | Odobești - Brâncoveanu | M | Odobești -1,5 km |
| | | 1+200- 1+500 | Brâncoveanu | M | |
| | | | | | |
| 70 | DC 77 Coadă Izvorului (DN61)- Stavropolia Jugureni-Mănăstirea- Ragu-Uliești 10,200 Km | 0+000 - 1+400 | Coadă Izvorului | M | Petrești -2,2 km Uliești -8,0 km |
| | | 1+400-2+100 | Coadă Izvorului Stavropolia | M | |
| | | 2+100- 10+200 | Stavropolia -Uliești | M | |
| | | | | | |
| 71 | DC 77A Lim.jud.Ilfov -Samurcași - Ciocănești -Decindea-Urziceanca - Ghimpați -Colacu (DJ 711 A) 14,100 Km | 0+000 - 5+000 | Lim.jud.Ilfov- Ciocănești | M | Crevedia -3,0 km Ciocănești -7,1 km Răcari -4,0 km |
| | | 5+700-10+700 | Decindea - Urziceanca | B | |
| | | 10+700 - 14+800 | Urziceanca- Colacu | R | |
| | | | | | |
| 72 | DC 78 Ungureni (DJ 701) -Satul Nou 5,050 Km | 0+000 - 5+050 | Ungureni -Satul Nou | M | Corbii Mari -5,0 km |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totală în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 73 | DC79 Crețu (DC 160)-Urziceanca (DC 77A) 1,600 km | 0+000- 1+600 | Crețu -Urziceanca | M | Ciocănești -1,6 km |
| 74 | DC 80 Izvoru (DN 61) Broșteni Deal (DJ 611) 4,400 Km | 0+000 - 4+400 | Izvoru -Broșteni Deal | R | Vișina -4,4 km |
| 75 | DC 81 Vișina (DJ 611) Croitori - Petrești - Bărăceni - Moara din Groapă - Vadu Stanchii-Um.jud. Giurgiu 18,430 Km | 0+000- 1+000 | Vișina intravilan | M | Vișina -6,1 km Uliești -5,4 km Corbii Mari -6,9 km |
| | | 1+000-4+500 | Vișina extravilan | R | |
| | | 4+500 - 5+700 | Vișina extravilan | R | |
| | | 5+700 - 9+000 | Vișina -Croitori | M | |
| | | 9+000- 10+000 | Croitori | M | |
| | | 10+000 - 12+000 | Croitori- Petrești | M | |
| | | 12+000 - 15+000 | Petrești - Bărăceni | M | |
| | | 15+000- 15+270 | Bărăceni-Vadu Stanchii | M | |
| 17+270 - 18+430 | Vadu Stanchii- Lim.jud. Teleorman | M | | | |
| 76 | DC 82 Uliești (DN 61) -Croitori -Hanu lui Pală-Lim.jud. Teleorman 9,750 Km | 0+000 - 3+250 | Uliești -Croitori | M | Uliești -8,5 km Vișina -1,3 km |
| | | 3+250-5+730 | Croitori -Hanu lui Pală | M | |
| | | 5+730-6+650 | Hanu lui Pală | B | |
| | | 6+650-8+750 | Hanu lui Pală -p. Chipicanu | M | |
| | | 8+750 - 9+750 | p. Chipicanu -Lim jud. Teleorman | R | |
| 77 | DC 83 Grozăvești - Petrești 0,950 Km | 0+000 - 0+950 | Grozăvești -Petrești | B | Corbii Mari - 0,9 km |
| 78 | DC 86 Glogoveanu (DJ611) - Șelaru - Lim. jud. Teleorman 5,200 Km | 0+000 - 2+900 | Glogoveanu -Șelaru | M | Șelaru -5,2 km |
| | | 2+900 - 5+200 | Șelaru - Lim. jud. Teleorman | M | |
| 79 | DC 87 Vișina(DJ611)-Râscăieți (DJ 702F) 4,080 Km | 0+000 - 4+080 | Vișina- Râscăieți | M | Vișina -1,7 km Râscăieți -2,4 km |
| 80 | DC 88 Râscăieți (DJ 702F) -Vultureanca 3,000 Km | 0+000 - 3+000 | Râscăieți - Vultureanca | M | Râscăieți -3,0 km |
| 81 | DC 89 Petrești (DN 61)-Puntea de Greci (DJ 702F) 2,300 Km | 0+000-2+300 | Petrești-Puntea deGreci | M | Petrești -2,3 km |
| 82 | DC 91A DN 7- Pătroaia Vale -Pătroaia Deal 7,300 Km | 0+000-2+500 | DN7-Crângurile de Jos | M | Crângurile 7,3 km |
| | | 2+500-4+960 | Crângurile de Jos- Pătroaia Vale | B | |
| | | 4+960-7+300 | Pătroaia Vale-Pătroia Deal | M | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------|
| 83 | DC 91B Găești(DN61) -Pătroaia Vale (DJ702A) 10,000 Km | 0+000- 1+000 | Găești | M | Găești -3,0 km Crângurile --7,0 km |
| | | 1+000-5+850 | Găești-Potlogeni Vale | M | |
| | | 5+850-6+700 | Potlogeni Vale- Pătroaia Vale | B | |
| | | 6+700-7+740 | Pătroaia Vale | M | |
| | | 7+740-8+300 | Pătroaia Vale | B | |
| | | 8+300- 10+000 | Pătroaia Vale-DJ 702 A | M | |
| 84 | DC 94 Bădulești (DN 7) -Crângurile de Jos 1,600 Km | 0+000 - 1 + 100 | DN 7-Rătești Rătești- Crângurile de Jos | M | Crângurile -1,6 km |
| | | 1 + 100- 1+600 | | R | |
| | | | | | |
| 85 | DC 95 Valea Mare (DJ702A)- Saru - Stratonești 6,500 Km | 0+000 - 6+500 | Valea Mare- Stratonești | M | Valea Mare - 6,5 km |
| | | | | | |
| 86 | DC 96 DJ 702A - Măgura 5,500 Km | 0+000 - 4+470 | DJ702A -Măgura | M | Hulubești -5,5 km |
| | | 4+470 - 5+500 | Măgura- Lim.jud.Arges | M | |
| | | | | | |
| 87 | DC 97 Hulubești (DJ702A) -Măgura 1,830 Km | 0+000 - 1+830 | Hulubești- Măgura | R | Hulubești -1,8 km |
| | | | | | |
| 88 | DC 97A Lim.jud.Arges Telești (DJ 702L) 5,000 Km | 9+500- 14+000 | Lim.jud.Arges- Telești | R | Ludești -5,0 km |
| | | 14+000 - 14+500 | Telești | M | |
| | | | | | |
| 89 | DC 99 Ludești (DJ 702 L) -DC 97A 2,430 Km | 0+000 - 2+430 | Ludești -DC97A | M | Ludești -2,4 km |
| | | | | | |
| 90 | DC 99A Lim.jud.Arges -Valea Mare -DJ702 6,000 Km | 4+000 - 8+000 | Lim.jud.Arges -Valea Mare | R | Cândești -6,0 km |
| | | 8+000 - 10+000 | Valea Mare -DJ 702 | R | |
| | | | | | |
| 91 | DC 102 FrasinVale(DJ702E -Mislea 2,900 Km | 0+000 - 2+900 | Frasin Vale -Mislea | M | Cobia -2,9 km |
| | | | | | |
| 92 | DC 104 Valea Dadei - Butoiu de Jos(DJ 702D) 1,510 Km | 0+000- 1+510 | Valea Dadei -Butoiu de Jos | R | Hulubești -1,5 km |
| | | | | | |
| 93 | DC 105 Crăciunești(DJ702E) - Frasin Deal (DC112) 3,850 Km | 0+000- 1+870 | Crăciunești -Cobiuța | M | Cobia -3,9 km |
| | | 1+870 -3+850 | Cobiuța -Frasin Deal | M | |
| | | | | | |
| 94 | DC 108 Arsuri (DJ 702E) -Gura Foi 3,860 Km | 0+000 - 3+860 | Arsuri -Gura Foi | M | Gura Foi -3,9 km |
| | | | | | |
| 95 | DC 109 Crângurile de Sus (DN 7) - Valea Mare (DJ 702A) 1,400 Km | 0+000- 1+400 | Crângurile de Sus - Valea Mare | M | Crângurile -0,8 km Valea Mare -0,6 km |
| | | | | | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totală în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 96 | DC 109B Lim.jud.Prahova -Postârnacu 2,700 Km | 4+000 - 6+700 | Lim.jud. Prahova - Postârnacu | M | Cornești -2,7 km |
| 97 | DC 110 Valea Mare (DJ702A) -Livezi - Gârleni - Valea Caselor(DJ 702A) 5,890 Km | 0+000 - 0+600 | Valea Mare Livezile | M | Valea Mare -5,9 km |
| | | 0+600 - 3+500 | Livezi - Gârleni | M | |
| | | 3+500 - 5+890 | Gârleni -Valea Caselor | M | |
| 98 | DC 111A Lim.jud.Prahova -Vlădeni 2,800 Km | 2+000 - 4+800 | Lim.jud.Prahova - Vlădeni | M | Vlădeni -2,8 km |
| 99 | DC 112 Gura Foi (DN 7) -Bumbaia - Frasin Deal-Frasin Vale (DJ702E) 12,610 Km | 0+000 - 2+600 | DN 7-Gura Foi | M | Gura Foi -7,6 km Cobia -5,0 km |
| | | 2+600 - 5+000 | Gura Foi -Bumbaia | M | |
| | | 5+000 - 6+600 | Bumbaia | M | |
| | | 6+600 - 8+400 | Bumbaia -Blidari | M | |
| | | 8+400 -12+610 | Blidari -Frasin Vale | M | |
| 100 | DC 113 Dragodana (DN 72) - Străoști 2,370 Km | 0+000 - 2+370 | Dragodana -Străoști | M | Dragodana -2,4 km |
| 101 | DC 115 Picio de Munte (DN 72) - Cobia de Sus (DJ 702E) 5,235 Km | 0+000 - 5+235 | Picio de Munte Cobia de Sus | M | Dragodana -1,4 km Cobia -3,8 km |
| 102 | DC 115B Lim.jud.Prahova -Colibași (DC 9A) 6,500 Km | 5+130- 7+430 | Lim.jud.Prahova - ledera Sus | M | ledera -5,8 km |
| | | 7+430- 11+690 | ledera de Sus - Colibasi | M | |
| 103 | DC 117 DN 72A - Ungureni -Mănești (DJ 702B) 4,470 Km | 0+000 - 4+470 | DN 72A -Mănești | M | Mănești -4,5 km |
| 104 | DC 117B Ungureni (DC 117) -DN 72A 1,150 Km | 0+000 - 0+390 | Ungureni | M | Mănești -1,15 km |
| | | 0+390- 1 + 150 | Ungureni - DN 72 A | R | |
| 105 | DC 118 Gheboieni (DN72A) -Tătărani (DJ702B) 2,100 Km | 0+000- 2+100 | Gheboieni- Tătărani | M | Tătărani -2,1 km |
| 106 | DC 118A Priboiu(DJ702B) - Dragodănești (DJ702B) 2,900 Km | 0+000 - 2+900 | Priboiu - Dragodănești | M | Tătărani -2,0 km Cândești -0,9 km |
| 107 | DC 120 Văleni D-ța (DJ 723) -Cabana Mălăiești 3,350 Km | 0+000 - 3+350 | Văleni D-ța- Cabana Mălăiești | R | Văleni D-ța - 3,3 km |
| 108 | DC 121 Voinești (DN 72A) -Manga(DJ 712A) 1,386 Km | 0+000- 1+386 | Voinești -Manga | B | Voinești -1,4 km |
| 109 | DC 122 Pucheni (DJ 724) -Brădățel - Râu Alb 5,870 Km | 0+000- 1+000 | Pucheni | B | Pucheni -3,3 km Râu Alb -2,6 km |
| | | 1+000-5+660 | Brădățel - Râu Alb de Jos | B | |
| | | 5+660 - 5+870 | Râu Alb | B | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 110 | DC 123 Micloșani (DJ 724)-Copăceni 4,000 Km | 0+000 - 4+000 | Micloșanii Mici Copăceni | M | Malu cu Flori -4,0 km |
| 111 | DC 124 Pucheni (DJ 724) -Meișoare 2,240 Km | 0+000 - 2+240 | Pucheni- Meișoare | R | Pucheni -2,2 km |
| 112 | DC 124A Pucheni (DJ 724)-Vârfureni 2,500 Km | 0+000 - 2+500 | Pucheni- Vârfureni | R | Pucheni -2,5 km |
| 113 | DC 125 DJ 724 -Micloșanii Mari 3,500 Km | 0+000 - 0+250 | DJ 724-Micloșanii Mari | B | Malu cu Flori - 3,5 km |
| | | 0+250 - 3+500 | Micloșanii Mari | M | |
| 114 | DC 125 B Malu cu Flori - Capul Coastei 1,500 Km | 0+000- 1+500 | Malu cu Flori -Capul Coastei | M | Malu cu Flori -1,5 km |
| 115 | DC 126 Gura Bărbulețului (DJ712A)- Bărbulețu-Cetățuia 4,230 Km | 0+000 - 4+230 | Gura Bărbulețului - Cetățuia | M | Bărbulețu -4,2 km |
| 116 | DC 127 Izvoarele (DN 72A) Suduleni (DJ 712A) 2,522 Km | 0+000 - 2+522 | DN 72A-Suduleni | R | Voinești -2,5 km |
| 117 | DC 132 Pietroșița (DN 71) -Runcu(DJ 712A) 6,940 Km | 0+000 - 4+000 | Pietroșița-Dealul Frumos | M | Pietroșița -3,8 km Runcu -3,1 km |
| | | 4+000 - 6+940 | Dealul Frumos-Runcu | R | |
| 118 | DC 133 Râu Alb de Sus (DC 122) - Brebu (DC 134) 2,600 km | 0+000 - 2+600 | Râu Alb -Brebu | I | Râu Alb -1,9 km Runcu -0,7 km |
| 119 | DC 134 Runcu(DJ712A) -Brebu 5,060 Km | 0+000 - 5+060 | Runcu-Brebu | M | Runcu -5,1 km |
| 120 | DC 135 Moțăieni (DN 71) -Cucuteni - Baia 3,000 Km | 0+000- 1+300 | DN 71 -Cucuteni | M | Moțăieni -3,0 km |
| | | 1+300-2+300 | Cucuteni | B | |
| | | 2+300 - 3+000 | Cucuteni - Baia | R | |
| 121 | DC 136 Fieni (DJ 712A) -Costești 3,000 Km | 0+000 - 3+000 | Fieni - Costești | B | Fieni -3,0 km |
| 122 | DC 136A Brănești(DJ712) -Pucioasa Sat 2,500 Km | 0+000 - 2+500 | Brănești -Pucioasa Sat | M | Brănești -1,4 km Pucioasa -1,1 km |
| 123 | DC 136B Brănești(DJ712) -Priboiu(DN71) 0,700 km | 0+000 - 0+700 | Brănești | B | Brănești -0,7 km |
| 124 | DC 138 Pietrari (DJ 712 A) -Valea 9,000 Km | 0+000 - 3+000 | Pietrari - Valea | M | Pietrari -9 km |
| | | 3+000 - 9+000 | Valea | R | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localități importante pe traseu Localități de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 125 | DC 139 Vulcana Pândeale (DJ 712) - Toculești 2,000 Km | 0+000 - 2+000 | Vulcana Pândeale - Toculești | B | Vulcana Pândeale -2,0 km |
| 126 | DC 139A Vulcana Bâi (DJ712 B)- Pietrari (DJ 712A) 9,000 Km | 0+000 - 3+450 | Vulcana Bâi -Vulcana de Sus | M | Vulcana Pândeale -5,5 km Pietrari -3,5 km |
| | | 3+450 - 5+480 | Vulcana de Sus | B | |
| | | 5+480 - 8+780 | Vulcana de Sus - Aluniș | R | |
| | | 8+780 - 9+000 | Aluniș-Pietrari | B | |
| 127 | DC 140 Priseaca(DN72A) -Teiș(DJ712) 7,800 Km | 0+000 - 5+700 | Priseaca - Teiș | I | Târgoviște -3,0 km Șotânga -4,8 km |
| | | 5+700 - 7+000 | Teiș | M | |
| | | 7+000 - 7+800 | Teiș | M | |
| 128 | DC 141 Doicești - Vulcana Pândeale(DJ712B) 3,000 Km | 0+000 - 3+000 | Doicești-DJ 712 B | R | Doicești -3,0 km |
| 129 | DC 142 Doicești (DN 71) -Șotânga(DJ 712) 2,120 Km | 0+000-2+120 | Doicești -Șotânga | B | Doicești -1,7 km Șotânga -0,4 km |
| 130 | DC 143 Aninoasa (DN 71) -Săteni 1,880 Km | 0+000- 1+000 | DN 71 - Săteni | M | Aninoasa -1,9 km |
| | | 1+000 - 1+880 | Săteni | M | |
| 131 | DC 146 Ulmi(DN71) -Colanu(DJ721) 3,400 Km | 0+000 - 3+400 | Ulmi - Colanu | M | Ulmi -3,4 km |
| 132 | DC 146A DN 7- Gulia 2,000 Km | 0+000 - 2+000 | DN 7-Gulia | B | Tărtășești -2,0 km |
| 133 | DC 147 Moroeni(DN71) -Muscel 6,000 Km | 0+000 - 6+000 | Moroeni -Muscel | M | Moroeni -6,0 km |
| 134 | DC 150 Volnești(DN72A) - Dragodănești (DJ702B) 1,600 Km | 0+000- 1+600 | Voinești - Dragodănești | M | Voinești -1,4 km Cândești -0,2 km |
| 135 | DC 151 Tărtășești(DN7) -Lim.jud.Giurgiu 4,340 Km | 0+000 - 4+340 | Tărtășești - Lim.jud.Giurgiu | M | Tărtășești -2,8 km Brezoaele -1,5 km |
| 136 | DC 152 Tărtășești(DN7)-Brezoaia - Lim.jud.Giurgiu 6,600 Km | 0+000 - 5+800 | Tărtășești -Brezoaia | M | Tărtășești -2,1 km Brezoaele -4,5 km |
| | | 5+800 - 6+600 | Brezoaia - Lim.jud.Giurgiu | M | |
| 137 | DC 153 Bâldana (DN 71)-Brezoaele (DJ 601A) 3,875 Km | 0+000- 1+475 | Bâldana - DN 7 | M | Tărtășești -1,5 km Brezoaele -2,4 km |
| | | 1+475 - 3+875 | DN 7- Brezoaele | M | |
| 138 | DC 154 Crevedia (DN 1A) -Samurçași 1,657 Km | 0+000- 1+657 | Crevedia -Samurçași | B | Crevedia -1,7 km |
| 139 | DC 156 Bâldana(DN 71)-Vizurești (DC77A) 5,450 Km | 0+000- 1+360 | Bâldana-CF | B | Tărtășești -3,5 km Ciocănești -2,0 km |
| | | 1+360-5+450 | CF-Vizurești | M | |

| Nr. crt. | Categoria și nr. drumului Localitatea de început Localitati importante pe traseu Localitati de sfârșit Lungime totala în km | Poziții kilometrice ale a sectoarelor de drum de la km la km | Localități sau repere între care este cuprins sectorul | Stare de viabilitate a drumului | Distanțe km pe localități |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 140 | DC 157 Butimanu (DN 1A) -DC 43 A 5,085 Km | 0+000 - 5+085 | Butimanu -DC 43 A | M | Butimanu - 5,1 km |
| 141 | DC 158 Crevedia (DN 1A) -Dârza- Mănăstirea -Samurcași 6,690 Km | 0+000 - 4+350 4+350 - 6+690 | Crevedia- Dârza Dârza- Samurcași | M R | Crevedia -6,7 km |
| 142 | DC 159 Butimanu (DN 1A) - Niculești- Ciocănari (DJ101A) 8,470 km | 0+000- 1+000 1+000-4+870 4+870 - 5+870 5+870 - 7+685 7+685 - 8+470 | Butimanu Butimanu -Nicuiești Niculești Niculești - Ciocănari Ciocănari | M M B M B | Butimanu -3,9 km Niculești -4,6 km |
| 143 | DC 160 Ciocănești (DJ 701B) -Crețu- Vizurești 8,000 Km | 0+000 - 8+000 | Ciocănești -Vizurești | B | Ciocănești -8,0 km |

CENTRALIZATOR TOTAL KM / TIPURI DE ÎMBRĂCĂMINȚI

| TOTAL DRUMURI JUDEȚENE | TIPURI DE IMBRACAMINTI / KM | | | | | |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-------|---------------------------|-------------|--------|
| | BETON ASFALTIC | BETON DE CIMENT | PAVAJ | IMBRACAMINTI ASFALTICE | IMPUETRUIRE | PAMANT |
| 676,213 | 47,181 | 38,448 | 0,000 | 237,733 | 290,721 | 62,130 |

*Tabel nr. 5 – Podurile rutiere situate pe drumurile comunale din Județul Dâmbovița,
cu suma dechiderilor mai mare de 5 m – starea de viabilitate*

| Nr. crt. | DENUMIRE DRUM | DENUMIRE OBSTACOL | LOCALITATEA | LUNGIME TOTALA | AN CONSTR. | AN CONSOL. | STAREA TEHNICĂ (B, M, R) |
|----------|---------------|-------------------|-----------------|----------------|----------------------|------------|--------------------------|
| 1 | DC 1 | Valea Leurzii | Valea Leurzii | 21.000 | 1972 | - | M |
| 2 | DC 4 | Bizdidel | Magura | 48.000 | 1981 | - | B |
| 3 | DC 6 | Cricov | Urseiu | 20.000 | 1990 | - | B |
| 4 | | Urselu | Urseiu | 18.000 | 2001 | | B |
| 5 | DC 8 | Bizdidel | Pucioasa | 68.000 | 1974 | - | R |
| 6 | DC 9 | Scurgere | Valea L.Gorgota | 9.800 | 1963 | 2012 | B |
| 7 | DC 12 | Slanic | Glodeni | 16.000 | 1989 | - | R |
| 8 | DC 16 | Slanic | Razvad | 18.900 | 1992 | - | B |
| 9 | | Scurgere | Gorgota | 6.800 | 1962 | - | B |
| 10 | DC 28 | Ialomița | Marcesti | 150.000 | 1930 | 1999 | B |
| 11 | DC 31 | Ialomița | Finta | 131.000 | 2013 | | B |
| 12 | DC 34 | Ialomița | Ibrlanu | 90.000 | 1976 | - | M |
| 13 | | Scurgere | Cornesti | 10.000 | 1994 | - | R |
| 14 | DC 42 | Colentina | Calugareni | 26.000 | 1980 | - | B |
| 15 | | Dambovita | Boteni | 111.000 | 1994 | - | B |
| 16 | DC 43A | Canal | Cojasca | 32.800 | 1936 | - | M |
| 17 | | Canal Deversor | Ghimpați | 5.000 | lipsă date de la UAT | | M |

| Nr. crt. | DENUMIRE DRUM | DENUMIRE OBSTACOL | LOCALITATEA | LUNGIME TOTALA | AN CONSTR. | AN CONSOL. | STAREA TEHNICĂ (B, M, R) |
|----------|---------------|-------------------|-----------------|--------------------|----------------------|------------|--------------------------|
| 18 | DC 43A | Crevedia | Ghimpați | 18.000 | lipsă date de la UAT | | M |
| 19 | | Colentina | Ghimpați | 18.000 | 1993 | - | M |
| 20 | DC 50 | Ilfov | Văcărești | 15.000 | 1981 | - | B |
| 21 | DC 54 | Canal Dambovita | Poiana | 23.000 | 1984 | - | B |
| 22 | DC 58 | Dambovita | Ghinessl | 179.68 | 2007 | - | FB |
| 23 | DC 64A | Suta | Raciu | 18.900 | 1992 | - | M |
| 24 | | Suta | Radu | 13.000 | 1979 | - | M |
| 25 | | Suta | Siliște | 19.000 | 1992 | - | M |
| 26 | DC 69 | Rastoaca | Costesti Vale | 19.000 | 1990 | - | R |
| 27 | | Canal Desecare | Fusea | 14.500 | 1988 | - | B |
| 28 | DC 71 | Rastoaca | Cretulesti | 52.000 | 1991 | - | B |
| 29 | | Tinoasa | Mogosani | 27.000 | 1988 | - | B |
| 30 | DC 77 | Scurgere | Coadă Izvorului | 19.000 | 1985 | - | M |
| 31 | DC 80 | Neajlov | Brosteni | 18.000 | 1994 | - | M |
| 32 | DC 81 | Holboca | Hanu lui Pala | 12.000 | 1994 | - | B |
| 33 | | Scurgere | Baraceni | 18.000 | 1982 | - | M |
| 34 | DC 82 | Neajlov | Uliesti | 36.000 | 1986 | - | B |
| 35 | DC 83 | Neajlov | Grozăvești | 26.300 | 1994 | - | M |
| 36 | DC 86 | Dambovnic | Selaru | 37.100 | 1989 | - | M |
| 37 | DC 87 | Vultureanca | Rascaeti | 11.000 | 1994 | - | B |
| 38 | DC 91A | Sabar | Crângurile | 40.000 | 1983 | - | M |
| 39 | DC 91B | Canal Potop | Gaesti | 40.000 | 1978 | - | M |
| 40 | DC 95 | Scurgere | Valea Mare | 14.000 | 1985 | - | M |
| 41 | | Scurgere | Valea Mare | 14.000 | 1984 | - | M |
| 42 | | Scurgere | Valea Mare | 14.000 | 1984 | - | M |
| 43 | | Scurgere | Valea Mare | 14.000 | 1984 | - | M |
| 44 | DC 96 | Valea Strambu | Magura | 24.000 | 1991 | - | B |
| 45 | | Valea Vartopu | Magura | 12.000 | 1990 | - | B |
| 46 | DC 97 | Potop | Hulubesti | 48.500 | 1985 | - | M |
| 47 | DC 102 | Cobla | Frasin Vale | 25.000 | 1986 | - | B |
| 48 | DC 105 | Cobluta | Craciunesti | 14.000 | 1976 | - | R |
| 49 | DC 108 | Potop | Arsuri | 19.000 | 1982 | - | B |
| 50 | | Scurgere | Craciunesti | 19.000 | 1992 | - | B |
| 51 | DC 110 | Potop | Livezi | 54.000 | 1987 | - | R |
| 52 | DC 110 | Potop | Valea Caselor | 36.000 | 1991 | - | B |
| 53 | DC 112 | Potop | Gura Foi | 44.000 | 1980 | - | B |
| 54 | | Valea Stare | Bumbuia | 8.000 | 1992 | - | B |
| 55 | DC 117 | Dambovita | Manesti | 134.000 | 1983 | - | B |
| 56 | DC 118 | Dambovita | Tataranl | 150.000 | 1986 | - | B |
| 57 | DC 120 | Valeanca | Văleni D-ta | 11.000 | 1964 | 1994 | B |
| 58 | | Scurgere | Văleni D-ta | 7.000 | 1996 | - | B |
| 59 | DC 124 | Scurgere | Pucheni | L ^{8 000} | 1992 | - | M |
| 60 | | Scurgere | Pucheni | 8.000 | 1992 | - | M |
| 61 | | Meisoare | Meisoare | 6.500 | 1966 | - | B |
| 62 | DC 125 | Valea Larga | Miclosani | 19.000 | 1983 | - | R |
| 63 | DC 125B | Valea Larga | Malu cu Flori | 24.000 | 1981 | - | B |
| 64 | DC 126 | Barbulet | Gura Barbulet | 24.000 | 1999 | - | B |
| 65 | | Barbulet | Gura Barbulet | 19.200 | 1996 | 1997 | B |

| Nr. crt. | DENUMIRE DRUM | DENUMIRE OBSTACOL | LOCALITATEA | LUNGIME TOTALA | AN CONSTR. | AN CONSOL. | STAREA TEHNICĂ (B, M, R) |
|----------|---------------|-------------------|----------------|----------------|----------------------|------------|--------------------------|
| 66 | DC 126 | Valea Tisei | Barbulet | 11.500 | 1958 | 1998 | B |
| 67 | | Scurgere | Barbulet | 8.000 | 1959 | - | R |
| 68 | DC 132 | Valea Titei | Dealul Frumos | 70.000 | 1918 | - | M |
| 69 | | Ialomioara | Runcu | 20.000 | 1970 | - | R |
| 70 | DC 134 | Valea Clincloaia | Runcu | 12.000 | 1986 | - | M |
| 71 | | Ialomioara | Runcu | 30.000 | 1972 | - | M |
| 72 | | Ialomioara | Brebu | 25.000 | 1987 | 2013 | B |
| 73 | DC 139 | Vulcanita | Vulcana Pand. | 12.000 | 1985 | - | M |
| 74 | DC 139A | Vulcanita | Vulcana Bai | 13.000 | 1974 | - | M |
| 75 | | Scurgere | Vulcana Bai | 16.000 | 1990 | - | M |
| 76 | | Vulcanita | Vulcana de Sus | 11.300 | 1978 | - | B |
| 77 | | Sipot | Pietrari | 9.000 | 1958 | 1998 | B |
| 78 | | DC 142 | Ialomița | Doicesti | 180.000 | 1952 | - |
| 79 | DC 147 | Rusetu | Moroieni | 14.000 | 1982 | - | M |
| 80 | DC 150 | Dambovită | Voinești | 105.000 | 2002 | - | B |
| 81 | DC 152 | Ilfov | Tartasesti | 14.000 | 1971 | - | M |
| 82 | | Canal D-ta | Brezoaiele | 30.500 | 1971 | - | M |
| 83 | DC 153 | Ilfov | Tartasesti | 14.000 | lipsă date de la UAT | | M |
| 84 | DC 154 | Colentina | Crevedia | 20.000 | 1975 | - | R |
| 85 | DC 156 | Colentina | Vizuresti | 19.000 | 1985 | - | R |
| 86 | DC 158 | Colentina | Samurcași | 23.000 | 1972 | - | R |
| 87 | DC 159 | Scurgere | Niculesti | 19.000 | 1996 | - | M |

TOTAL PODURI PE DRUMURI COMUNALE = 87

TOTAL LUNGIME PODURI PE DRUMURI COMUNALE = 2910,48 m

Notă: În ultimii 5 ani la nivelul UAT-urilor s-au clasificat prin hotărâri ale Consiliilor Locale în categoria *drumurilor comunale* mai multe sectoare de drumuri din categoria *ulițe și străzi* fără a se propune modificări ale HG 540/2000 privind încadrarea în categorii funcționale ale drumurilor publice astfel încât evidențele mai sus amintite nu le conțin și pe acestea.

Drumurile comunale asigură în general legătura dintre reședințele de comună și localitățile aparținătoare precum și dintre unele reședințe de comună și drumurile naționale și județene.

Drumurile comunale în proporție de aproape 50%, sunt modernizate sau în curs de modernizare, în marea măsură oferă condiții de circulație dificile, cu consumuri mari de carburanți, în special pe timp nefavorabil, iar cele din pământ sunt impracticabile. Cauzele sunt legate de lipsa îmbrăcăminților rutiere moderne, a elementelor geometrice necorespunzătoare, lipsa acostamentelor, a șanțurilor, a lucrărilor de artă (ziduri de sprijin, poduri, podețe), precum și lipsa întreținerii curente a celor existente.

La peste jumătate din rețeaua de drumuri comunale se poate remarca o stare tehnică necorespunzătoare a îmbrăcăminții, elemente geometrice care nu corespund normativelor tehnice în vigoare, lipsa acostamentelor, a șanțurilor, a lucrărilor de artă aferente (poduri, podețe, ziduri de sprijin) și care să corespundă din punct de vedere al clasei tehnice, precum și întreținerea curentă a acestora.

Totodată, datorită insuficienței resurselor financiare la nivelul comunelor locale, administrarea și programarea unor lucrări de reabilitare din partea Consiliilor Locale au fost extrem de reduse, determinând amplificarea degradărilor la unele sectoare. Odată cu aprobarea și lansarea programelor de finanțare cu fonduri nerambursabile din partea UE majoritatea Consiliilor Locale au accesat sau se află în curs de implementare a unor proiecte de reabilitare și modernizare a drumurilor comunale și locale, acestea contribuind într-o perspectivă apropiată la îmbunătățirea calității acestora.



*Figura nr. 14 – Zona de interes a coridorului Valea Ialomiței - Valea Dâmboviței
(Mocanița Șotânga)*



Figura nr. 15 – Exemplu de drum regional expres cu profil de autostrada

IV.1.4 CĂI FERATE

Densitatea rețelei de căi ferate este de 2,4 km la 100 km², situându-se sub media națională de 4,5 km la 100 km².

Județul Dâmbovița dispune de circa 97,3 km linii de cale ferată:

Principalele tronsoane:

- | | |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Lim. jud. Dâmbovița (jud. Ilfov) – Titu 25,67 km | - cale dublă electrificată |
| 2. Titu-Târgoviște 32,17km | - cale dublă neelectrificată |
| 3. Titu – Lim. jud. Dâmbovița (jud. Argeș) 30,65 km | - cale dublă electrificată |
| 4. Târgoviște – Pietroșița 34,92km | - cale simplă neelectrificată |
| 5. Târgoviște – lim. jud. Dâmbovița (jud. Prahova) 32,68 km | - cale simplă neelectrificată |

Tronson secundar:

1. **Ion Luca Caragiale- Moreni** 14,92 km (parțial dezafectată – nu mai ajunge la Moreni)

Căi ferate uzinale:

1. **Mechel Târgoviște**
2. **Otelinox Târgoviște**
3. **UPET Târgoviște**
4. **ELSID Titu**
5. **Arctic Găești**
6. **Parc Industriam Priboiu**

Cale ferată de ecartament îngust (mocanite) parțial dezafectate - parțial operaționale

1. Doicesti – Mina Șotânga (total dezafectată)
2. Fieni – Moroeni (activă)

Singurele tronsoane funcționale pentru călători la aceasta dată sunt pe relația București (Ciocănești pe teritoriul județului Dâmbovița) – Titu – Târgoviște și respectiv București – Titu – Pitești (Voia pe teritoriul județului Dâmbovița).

După cum este dispusă în teritoriu, rețeaua feroviară asigură legături cu întreaga rețea feroviară a țării, prin nodul feroviar Titu.

În distribuția teritorială a căilor ferate se observă o strânsă legătură cu configurația geomorfologică a terenului, în sensul că ele urmăresc văile principale cu excepția Văii Dâmboviței care nu beneficiază de cale ferată.

Municipiul Târgoviște este legat de întregul sistem feroviar al țării prin calea ferată dublă neelectrificată Târgoviște-Titu-București, în lungime de 80 km și a căii ferate neelectrificată simplă Târgoviște-Ploiești în lungime de 52,30 km.

IV.1.5 CĂI AERIENE

Județul Dâmbovița nu este o destinație internațională și națională prin linii aeriene. În consecință nu are o infrastructură specifică, dar beneficiază de infrastructură de transport aerian în județele învecinate. Considerând o viteză medie de 70 km/h pe DN71, reședința de județ Târgoviște se află la 1 oră și 30 minute de aeroportul internațional Henry Coandă. Singura dotare în domeniul transportului aerian din județ este constituită din terenul de aterizare cu dotări specifice minime de la Băleni, care are în serviciu 3 avioane utilitare, utilizate cu precădere în agricultură.

Pentru transportul aerian cu elicoptere, în afara zonelor cu suprafețe de teren disponibile pentru aterizări din județul Dâmbovița se află amenajată o suprafață de teren ca *heliport* la Baza Salvamont și Telecabină din Munții Bucegi, la Spitalul județean de urgență Târgoviste, precum și la Cubul Copiilor Pucioasa, acesta din urmă având mai mult caracter de reprezentare decât utilitar. De regulă, aterizările de urgență pentru elicoptere în restul localităților se efectuează pe stadioane, aceasta constituind o disfuncționalitate cel puțin pentru Spitalele zonale Moreni, Găesti, Pucioasa, Titu .

IV.1.6 TRANSPORTURI

Pe teritoriul județului Dâmbovița activitatea de transporturi auto de mărfuri și călători se desfășoară de către societățile comerciale desprinse din vechile Întreprinderi de Transporturi Auto, precum și de unități private care au o pondere destul de mare în special la transportul de mărfuri.

Transportul de călători constituie o activitate deosebit de importantă, pe teritoriul județului Dâmbovița desfășurându-se pe un traseu care acoperă distanțele până la toate reședințele de comună, acoperind 80% din lungimea totală a rețelei de drumuri publice clasificate.

Datorită restrângerii activității la unele unități economice din orașele județului, numărul călătorilor a scăzut, unitățile de transport fiind nevoite să introducă programe speciale de circulație a mijloacelor de transport (autobuze, microbuze, autocare).

Parcul de autovehicule existent este în stare relativ bună, transportul rutier de călători fiind principalul tip de transport județean. În afara transportului rutier de persoane în regim județean gestionat de către Consiliul Județean Dâmbovița, pe raza județului funcționează și transportul public interjudețean, acesta fiind gestionat de către Autoritatea Rutiera Română.

În ambele situații de transport rutier de persoane, situația parcului auto existent și lipsa amenajărilor din teritoriu a stațiilor de îmbarcare-debarcare precum și a spațiilor necorespunzătoare ale autogărilor nu satisfac cerințele utilizatorilor existând în multe cazuri nemulțumiri ale cetățenilor și autorităților publice locale față de:

- calitatea autovehiculelor de transport și lipsa de moralitate în multe cazuri a conducătorilor auto
- nerespectarea orarului și traseelor licențiate
- desfășurarea curselor cu autovehicule, altele decât cele care au obținut autorizație
- neefectuarea curselor în anumite perioade
- neasigurarea capacităților de transport la nivelul solicitărilor, în multe cazuri pasagerii fiind lăsați în stații
- circulația autovehiculelor iarna neechipate corespunzător

Pentru transportul rutier de mărfuri unitățile private dispun de mijloace auto de mare capacitate, beneficiarii transporturilor apelând la societățile private a căror servicii sunt de bună calitate.

În transportul de mărfuri și călători pe calea ferată nu se observă o îmbunătățire, datorită parcului de material rulant, aflat în stare necorespunzătoare în cea mai mare parte și restructurărilor din domeniu care au condus la un declin permanent pe ramură.

S-a acordat o atenție deosebită în ultima perioadă introducerii în circulație a trenurilor pentru persoane care dispun de un confort sporit și circulă cu viteză acceptabilă, infrastructura feroviară nu a fost însă reabilitată odată cu evoluția materialului rulant, iar închiderea unor importanți agenți economici din

Municipiul Târgoviște a determinat scăderea aproape de zero a cererii de transport feroviar. Totodată la nivelul Ministerului Transporturilor se lucrează la introducerea sistemului informatic în exploatarea căilor ferate, precum și la automatizarea semnalizării circulației și la sporirea capacității și sistematizării unor stații, însă în județul nostru aceste acțiuni sunt ca și inexistente.

La nivelul județului Dâmbovița, transportul de călători pe calea ferată este satisfăcut într-o mică măsură, întrucât rețeaua feroviară existentă asigură accesul direct la un număr relativ mic de localități traseele devenind în acest moment nerentabile.

Intensificarea lucrărilor de modernizare a rețelei rutiere și feroviare propuse vor îmbunătăți considerabil condițiile de siguranță a circulației și vor mări capacitatea de trafic existentă.

Se are în vedere în acest caz faptul că transporturile auto în comparație cu transportul pe calea ferată au un consum specific pe unitatea transportată aproape dublu (valabil în special la transportul de mărfuri).

La transportul de călători situația este valabilă numai comparativ cu transportul cu autoturism dar în comparație cu transportul în comun cu autobuzul raportul arătat anterior este invers.

În concluzie, la transportul de mărfuri tendința este în favoarea transportului pe CF corelat cu transport auto iar la transportul de călători rămâne în continuare preferat transportul auto, dat fiind gradul înalt de mobilitate și adaptare al acestuia.

Pe traseele principale ale transportului de călători și mărfuri sunt necesare stații de îmbarcare-debarcare, amenajări de locuri de staționare, platforme de parcare, rampe de revizie tehnică, stații de benzină, amplasate în localități cu respectarea planurilor urbanistice.

CONCLUZIE: Rețeaua de transport auto și feroviară existentă NU asigură desfășurarea în condiții satisfăcătoare a activității economice și comerciale, transportul călătorilor și mobilitatea forței de muncă, acestea necesitând reabilitare și modernizare odată cu relansarea economiei județului.

Amintim în același sens că în prezent pe teritoriul județului Dâmbovița nu există transport naval.

IV.2 TRASEE/SECTOARE CRITICE

Rețeaua de bază a transportului rutier în Județul Dâmbovița constituită din sectoarele de drumuri naționale și drumurile județene, necesită o întreținere permanentă. Cel puțin egal este și ritmul degradărilor, întrucât o mare parte din aceste drumuri nu au o infrastructură și elemente geometrice corespunzătoare. Pentru eliminarea celor mai pregnante disfuncționalități s-au identificat următoarele:

IV.2.1 TRASEE/SECTOARE CRITICE DE CĂI RUTIERE - DRUMURI NAȚIONALE

1. **DN 71** – Sectorul Moroeni (Glod) – Cota 1000 – alunecări de teren și cedări ale părții carosabile
2. **Pod (mixt rutier+CF) – peste Ialomița** la Pucioasa în fața barajului – afuieri ale talvegului râului cu punerea în pericol a infrastructurii.
3. **DN 72** – Pod peste Dâmbovița la Viișoara – eroziuni masive de maluri amonte și aval cu coborârea talvegului râului punându-se în pericol integritatea podului.
4. **DN 61** – Pod nou peste Argeș pe DN 61 la Ionești – eroziuni de mal drept amonte care pot pune în pericol la viituri puternice infrastructura podului.

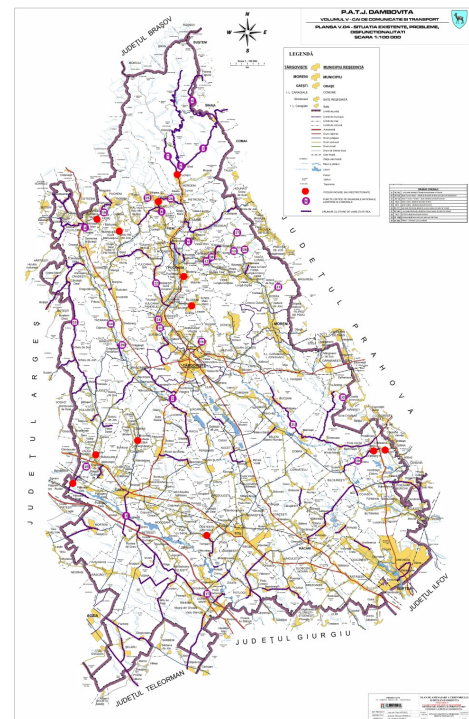


Figura nr. 18 – Puncte critice pe drumurile județului Dâmbovița

5. **DN 72A** – punct Iorgu –Malu cu Flori – eroziuni masive ale malului drept al Dâmboviței care avansează periculos spre drumul național .

De-a lungul traversării localităților de către drumurile naționale pe zonele neconstruite autorizațiile de construire se vor emite funcție de categoria străzii, la care se vor prevedea **drumuri colectoare** care să reducă numărul punctelor de conflict generate de intrarea-ieșirea autovehiculelor din/pe proprietățile riverane.

IV.2.2 TRASEE/SECTOARE CRITICE DE CĂI RUTIERE - DRUMURI JUDEȚENE

1. **DJ 714** – zone înguste pe traseul Glod – Sanatoriul Moroeni – Peștera cu pericol de prăbușire bolovani (zona Belvedere „Cariera” și contur lac Bolboci mal drept).

2. **DJ 713** – obiectiv în lucru – zone cu pericol de prăbușire bolovani, zone cu parapeti de siguranță încă neinstalați.

3. **DJ 714A** – Tabăra Căprioara – intersecție Carieră Lespezi – alunecări de teren periculoase, zone de dislocări masive de anrocamente, versanți instabili începând cu Km. 4+000.

– podurile existente necesită consolidare iar podul din satul Pucheni largire și apărări maluri amonte și aval.

4. **DJ 712A** – zona Bădeni –Runcu – afectați de alunecări de teren
 – sectorul Runcu - Râul Alb impracticabil iarna
 – zona intravilan Runcu afectată de alunecări de teren

5. **DJ 710** – Miculești – Măgura – Bezdead – Costișata: – sectoare afectate de alunecări de teren in cel puțin 4 localități cu 2 sectoare periculoase din punct de vedere al prăbușirii bolovanilor (Miculești, Măgura) și totodată sectorul Miculești afectat de eroziuni masive de mal drept al Bizdidelului.

6. **DJ 724** – Malu cu Flori – Pucheni – zone la intrarea în Pucheni afectate de alunecări de teren.

7. **DJ 712** – zona podului peste Ialomița la Brănești și zona punct Coborâș Șotânga alunecări de teren și eroziuni de maluri ale cursului de apă

8. **DJ 710A** – zona Ulmet – Vârfuri – alunecări active de teren

9. **DJ 710B** – sector intravilan Vișinești – alunecări active de teren și eroziuni de maluri ale Cricovului

10. **DJ 702B** – Tătărani – eroziuni ale malului drept al râului Dâmbovița cu punerea în pericol a DJ
 – eroziuni masive de maluri pe zona Râncaciov – Ungureni

11. **DJ 702A** – pod închis circulației publice peste Argeș la Pătroaia
 – coborâre talveg cu circa 10 – 14m.

12. **DJ 718A** – sector cu alunecări active de teren spre Mănăstirea Dealu

13. **DJ 701** – Ungureni pod metalic peste Argeș de 100 ani restricționat circulației cu tonaje agabaritice

14. **DJ 711E** – pod peste Ialomița la Ibrianu – pod restricționat construit din lemn și metal necesar a fi înlocuit

15. **DJ 720A** – sector Rățoaia – Mărcești – parte carosabilă puternic degradată

16. **DJ 712B** – sector Vulcana-Băi – Pucioasa – impracticabil

17. **DJ 702L** – sector Căndești Deal – Scheiu – impracticabil

IV.2.3 TRASEE/SECTOARE CRITICE DE CĂI RUTIERE - DRUMURI COMUNALE

1. DC 142 – pod peste Ialomița la Doicești avariat necesar a fi înlocuit
2. DC 134 – sector Runcu - Brebu – afectat de alunecări de teren și eroziuni ale Ialomicioarei
3. DC 132 – Dealu Frumos - Ferestre – sector afectat de alunecări de teren
4. DC 6 – sector Urseiu afectat de alunecări de teren
5. DC 7 – sector Sultanu afectat de alunecări de teren
6. DC 117 – pod peste Dâmbovița afectat de eroziuni masive de maluri la Mănești
7. DC 150 – pod peste Dâmbovița afectat de eroziuni masive de maluri la Voinești
8. DC 5 – la Vârfuri afectat de alunecări de teren
9. DC 115B – la Iedera afectat de eroziuni de maluri ale Văii Rudei
10. DC 25A – Vlădeni - Gheboiaia greu practicabil

IV.2.4 TRASEE /SECTOARE CRITICE DE CĂI FERATE

Rețeaua de cale ferată în conformitate cu P.A.T.N. - Secțiunea I - Căi de comunicație - Dezvoltarea rețelei de căi feroviare pentru județul Dâmbovița:

Reabilitarea și repararea capitală a infrastructurii:

1. Limita jud Dâmbovița (Jud. Ilfov) – Titu 25,67 km
2. Titu-Târgoviște 32,17 km (se propune studierea variantei cu penetrare în centru Târgoviște (UPET) cu plecarea curselor direct de aici spre București și Ploiești
3. Titu – Limita jud Dâmbovița (Jud. Arges) 30,65 km
4. Târgoviște – Pietrosița 34.92 km
5. Târgoviște – Limita jud Dâmbovița (Jud.Prahova) 32,68 km

Tronson secundar:

1. Ion Luca Caragiale - Moreni 14,92 km - refacere totala.
2. Construcția unui terminal (buffer) de mărfuri în zona viitoarei centuri a orașului Moreni care să deservească noul parc industrial.
3. Odata cu înviiorarea activității economice în zona Moreni – traversare prin pasaj subteran a DN72 la I.L. Caragiale.

Se propune amenajarea corespunzătoare a trecerilor la nivel cu SF la intersecțiile cu DN, DJ și DC.

De asemenea este necesară promovarea unui studiu pentru analiza reluării acțiunilor de prelungire a tronsonului de cale ferată de la Pietrosița la Sinaia care ar determina ca județul Dâmbovița să fie conectat rutier și feroviar intra și interregional, acesta contribuind la creșterea economică accelerată a acestuia

Mocanițe:

Refacerea și punerea în valoare ca tren de agrement a *mocăniței Doicești-Șotânga*, în cadrul dezvoltării acestei zone piemontane pentru turism rural.

IV.3 SISTEMUL INTERMODAL DE TRANSPORT – MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE ȘI PERIURBAN ÎN LOCALITĂȚI – CONCEPT S-BAHN

Sistemul de transport din Germania este format din doi mari operatori, S-Bahn și U-Bahn. S-Bahn, o subdiviziune a Deutsche Bahn, operează de cele mai multe ori în rețeaua de suprafață. Cu toate că S-Bahn și U-Bahn sunt părți ale aceluiași sistem de transport public, cele două au operatori diferiți.

Interiorul orașelor este traversat de linii principale pe care rulează trenuri S-Bahn ca și trenuri regionale și de mare distanță. Această linie principală trece de regulă prin majoritatea stațiilor pentru trenurile de mare distanță și a trenurilor regionale. În anumite cazuri apare inelul S-Bahn ce formează un cerc în jurul orașelor.

Adaptarea conceptului S-BAHN la situația actuală a Municipiului Târgoviște:

IV.3.1 Infrastructuri existente :

La ora actuală municipiul beneficiază de o cale ferată uzinală care unește noul centru de interes comercial în curs de formare pe platforma fostelor facilități industriale din centrul municipiului cu gara principală a orașului, dar și direct printr-o buclă cu direcția CF București. Există clădiri la capătul acestei căi uzinale care pot fi transformate într-un modern terminal pentru acest nou sistem de transport prin modificarea lor arhitectonică și mobilarea lor cu operatori comerciali ș.a.

Mai există calea ferată dispusă în sistem semi-inelar spre Ploiești din administrarea Ministerului Transporturilor, slab utilizată ca urmare a diminuării schimburilor economice și a migrației călătorilor spre transportul auto.

IV.3.2 Investiții necesare :

Punerea în funcțiune a primei linii în sistem metrou de suprafață necesită următoarele investiții minime:

- încheierea unui parteneriat cu Ministerul Transporturilor privind utilizarea CF
- amenajarea stațiilor în punctele considerate de interes economico-social, peroane, facilități, etc.
- desemnarea operatorului și modului de operare
- achiziționarea materialului rulant, sistem rame cu motorizări Diesel performante, se evită investițiile necesare unor linii electrice

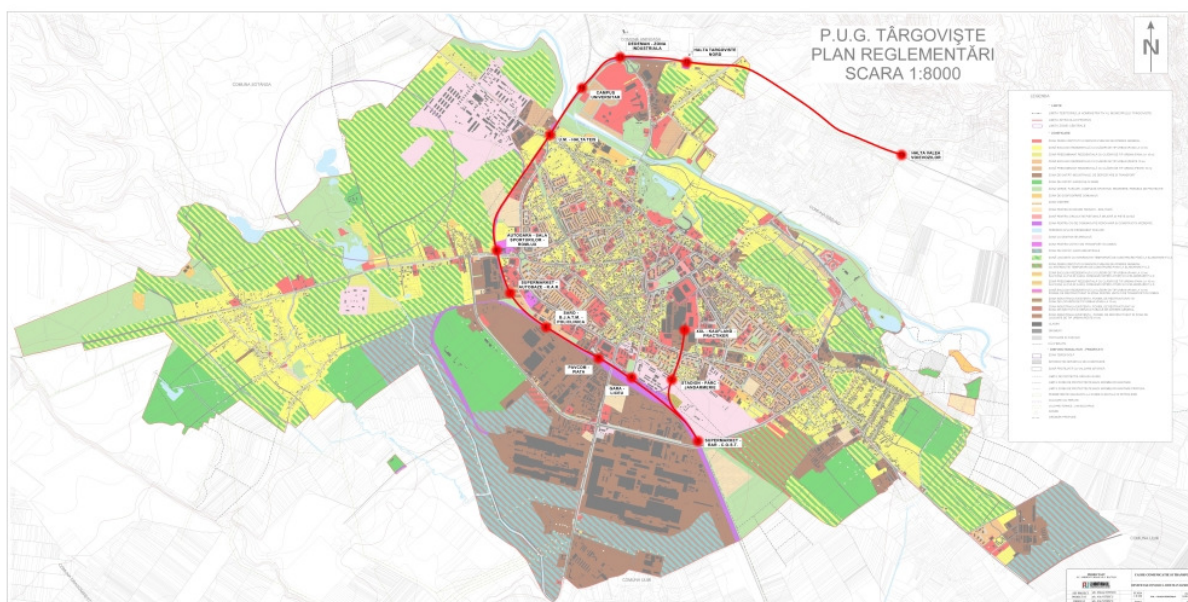


Figura nr. 19 – Traseu propus al metroului de suprafață în Municipiul Târgoviște

V. DIAGNOSTIC PROSPECTIV SI GENERAL

În urma analizei multicriteriale s-a stabilit diagnosticul prospectiv și general, prezentat sintetic în *Planșa 5 – DISFUNCȚIONALITĂȚI MAJORE PRIVIND REȚEAUA DE DRUMURI ÎN JUDEȚUL DÂMBOVIȚA* și în *Planșa 42 – PLAN COORDONATOR DE PROIECTE PRIORITYARE REGIONALE ȘI JUDEȚENE PRIVIND REȚEAUA DE TRANSPORT ÎN JUDEȚUL DÂMBOVIȚA*

V.1 ANALIZA SWOT – ACCESIBILITATE ȘI MOBILITATE

Puncte tari

- Localizare în partea centrală a Munteniei la relativ egală distanță de mari aglomerări: București, Ploiești, Pitești, Brașov sau orase istorice – Câmpulung, Curtea de Argeș.
- Existența unei rețele de CF și rutiere naționale, poziționarea la zona interaxe A1-A3 cu existența pe raza județului a unui sector de 30,9 km din A1
- Existența DN72 care este programat a deveni prin reabilitare și modernizare *drum expres*
- Localizarea județului în apropierea celui mai mare aeroport din țară (Otopeni)
- Localizarea geografică benefică din punct de vedere al condițiilor de mediu

Puncte slabe

- Accesibilitatea neuniformă la scara teritoriului
- Legătura dintre zonele urbane majore cu cele rurale slab dezvoltate
- Poluarea din trafic în zonele urbane
- Impactul transportului de marfă în zonele de transit și intravilanul localităților
- Lipsa conectării la coridoarele trans-europene TEN-T
- Existența unor cursuri importante de apă (Argeș, Ialomița, Dâmbovița, Cricov) care determină la precipitații abundente distrugerea unor elemente de infrastructură
- Restructurarea economiei și închiderea unor importanți agenți economici au redus numărul forței de muncă

Oportunități

- Imediata vecinătate a coridoarelor trans-europene și a unor importanți poli de creștere economică (București, Ploiești, Pitești, Brașov)
- O infrastructură industrială existentă
- Potențial turistic și economic nevalorificat
- Parcuri industriale în curs de dezvoltare

Pericole

- Costul creșterii traficului de marfă și de persoane (impact negativ asupra mediului)
- Mărirea traficului de mărfuri și persoane fără investiții în mărirea capacității de circulație

V.2 OBIECTIVE SECTORIALE

Strategia de dezvoltare a căilor de comunicații se susține pe o rețea integrată urban-rural de obiective sectoriale care răspund aspectelor de management identificate anterior și care vor fi continuate prin:

1. Programul județean de politici - programe - proiecte
2. Programul Operațional Regional și Programele Operaționale Sectoriale 2014-2020.

VI. POLITICI - PROGRAME – PROIECTE

Politicile de dezvoltare a județului Dâmbovița se bazează pe oportunitățile pe care factorii interni (patrimoniul existent, natural și construit) și externi (finanțarea prin fonduri structurale) le creează pentru valorificarea potențialului local existent.

VI.1 CONECTAREA LA CORIDOARELE DE TRANSPORT EUROPEAN ȘI NAȚIONAL

Proiecte de vizează creșterea accesibilității teritoriului județean către coridoarele de transport europene și naționale cu caracter prioritar, având ca efect secundar creșterea mobilității între unitățile administrativ teritoriale componente.

Scopul programului este justificat de necesitatea de conectare a județul Dâmbovița cu:

- Orașele care au o infrastructură existentă de acces aerian (București)
- Autostrăzi europene (Coridorul IV și IX)
- Drumuri expres și drumuri naționale care cresc gradul de accesibilitate în județ (A1-A3)

IT1. Proiect prioritar în cadrul POR 2014-2020: Dezvoltarea infrastructurii de transport județean prin modernizarea **DJ720, DJ 720B, DJ 711 și DJ 101B** pe traseul lim. jud. Prahova – Moreni – Gura Ocnitei – Râzvad – Ulmi – Târgoviște – Comișani – Bucșani – Băleni – Dobra – Finta – Bilciurești – Cojasca – Cornești – Butimanu – Niculești – lim. jud. Ilfov. **Lungimea: 62,3 km**

IT2. Proiect prioritar în cadrul POR 2014-2020: Modernizarea **DJ 503** pe traseul lim. jud. Teleorman – Șelaru – Fierbinți, km 87+070 – km 95+532 (8,462) și **DJ 611**, pe traseul Fierbinți – Vișina – Petrești, km 22+000 – km 41+694 (19,694 km). **Lungimea = 28,156 km**

IT3. Proiect prioritar în cadrul POR 2014-2020: Modernizarea infrastructurii de transport interjudețean pe traseul **DJ 401A**: lim. jud. Giurgiu – Potlogi – Zidurile – Crovu – Odobești – Costești Vale – Mătăsaru – Mogoșani – Găesti (DN7). **Lungimea = 35,13 km** (jud Dâmbovița), Lungime totală = 38 km (jud Dâmbovița și Giurgiu) - Asociere cu județul Giurgiu

IT4. Proiect prioritar în cadrul POR 2014-2020: Modernizarea **DJ 712A – DJ 702B și DJ 702** pe traseul Fieni (DN (71) Runcu – Râul Alb – Gura Bărbulețului – Pietrari – Voinești – DN 72A – Gemenea – Căndești – lim. jud. Argeș – Boțești – Dobrești – Topoloveni (DN7) **Lungime = 37,716 km** (jud Dâmbovița), Lungime totală = 65,716 km

IT5. Proiect prioritar în cadrul POR 2014-2020: Modernizarea **DJ 724 – DJ 702B – DJ 702 E** pe traseul Pucheni – Malu cu Flori – DN 72A – Gemenea – Căndești – Tătărani – Mănești – Dragomirești – Ungureni – Frasin Vale – Cobia – Gura Foi – Găești (DN7) **Lungime = 61,6 km**

IT6. Proiect prioritar în cadrul POR 2014-2020: Modernizarea **DJ 715 și DJ 710** pe traseul Buciumeni (DN 71) – Bezdead – Costișata – lim. jud. Prahove spre Breaza. **Lungime = 14,4 km** (jud Dâmbovița), Lungime totală = 25,3 km

IT7. Proiect prioritar în cadrul POR 2014-2020: Modernizare **DJ 503, DJ 702 F, DJ 702 G și DJ 703B** pe traseul Giurgiu – Teleorman – Șelaru – Fierbinți – lim. jud Argeș – Slobozia – lim. jud. Dâmbovița – Râscăeți – Puntea de Greci – Autostrada A1 – Ionești – Pătroaia – lim. jud. Argeș – Căteasca – Autostrada A1. **Lungime = 36,37 km** (jud Dâmbovița), Lungime totală = 121,735 km

IT8. Drum regional expres pe relația A3-Centura Inel 2 Târgoviște-A1-Turnu Măgurele-Frontieră Bulgaria

IT9. Drum județean expres Titu (Zona Renault Industries) – la sud de Odobești – la sud de Crovu – Pod nou peste Argeș la sud de podul metalic de la Ungureni pe DJ701 – Calibrare pe DJ701 în vecinătatea pasajului peste A1 – racordare la A1.

VI.2 CREȘTEREA MOBILITĂȚII ÎN INTERIORUL JUDEȚULUI

Proiecte ce urmăresc creșterea mobilității între unitățile teritoriale administrative ale județului, precum și a accesibilității în zone cu potențial turistic.

Scopul programului este justificat de:

- Necesitatea implementării planului de coeziune teritorială în județul Dâmbovița prin asigurarea accesului populației la infrastructuri economice (inclusiv turismul) și sociale
- Necesitatea creșterii rolului polarizator al unor unități administrativ teritoriale importante: Târgoviște, Titu, Găești, Moreni, Fieni, Moroeni cu platoul Bucegi aferent, Pucioasa - puternic centru balnear, Șotânga, Voinești, Băleni, Răcari, Tărtășești, Nucet și altele, în scopul stabilizării populației active în domeniul activităților productive și servicii în sectorul primar, secundar și terțiar.

IT10. Transcarpatica în lungime de cca 60 km se va desfășura pe traseul: Moroeni – Zănoaga – Bolboci – Padina – Dudele – Moeciu de Sus – Moeciu de Jos (cu variante de traversare a zonei montane prin tunel sau traseu suprateran) și are ca obiective principale punerea în valoare a potențialului turistic și închiderea unui circuit turistic major (Platoul Bucegi – Bran – Brașov – Valea Prahovei – Platoul Bucegi). În Munții Bucegi sunt condiții obiective de realizare a două stațiuni de ski, una pe muntele Nucetu și alta în zona Padina-Peștera, care va avea printre altele, o pârtie olimpică în zona Cocora. Astfel, turiștii vor avea acces mai ușor la infrastructura pentru sporturile de iarnă și la activitățile de agrement.

În vederea inițierii demersurilor de accesare a unor fonduri și de implementare interregională a acestui proiect a fost semnat un acord de parteneriat și asociere între județele Dâmbovița și Brașov.

În paralel cu acțiunile de finalizare și implementare a proiectului Transcarpatica se pot iniția și demersurile necesare înființării Stațiunii Padina-Peștera pe raza comunei Moroeni

Acest traseu cu o lungime de cca 55 km va asigura conectivitatea județului Prahova cu județul Argeș prin județul Dâmbovița, cu legătura principalelor văi (Dâmbovița și Ialomița) în scopul de punere în valoare a potențialului turistic și de păstrare a unor obiceiuri și tradiții culturale.

IT11. Proiectul „Subcarpatica”: Costișata (Prahova) – Bezdead – Buciumeni – Fieni – Runcu – Râu Alb – Gura Bărbulețului – Pietrari – Voinești – Cândești – Boțești (Argeș) în lungime de cca. 60 Km.

IT12. Reclasificare traseu **DJ 714** (pentru ocolirea satului Glod)

VI.3 SPORIREA CAPACITĂȚII DE TRANSPORT

Proiecte ce urmăresc sporirea capacității de transport și a vitezei medii de deplasare între diferitele puncte ale teritoriului administrativ

Scopul programului:

- scăderea timpului de deplasare pentru circulație mărfurilor și a persoanelor
- înlesnirea accesibilității cetățeanului la instituții de importanță zonală (sănătate, învățământ, justiție)
- realizarea unui Masterplan pentru rețeaua de Drumuri județene pentru conturarea unei strategii pe termen scurt și mediu

IT13. Creșterea capacității de circulație prin lărgirea la patru benzi pe **DN 71** sector Bâldana – Târgoviște și Târgoviște – Pucioasa

IT14. Creșterea capacității de circulație prin lărgirea la patru benzi pe **DN7** sector Bâldana – Titu, centura ocolitoare zona Renault Industries – *Drumul Sudului* (DJ 701) la nord de comuna Braniștea – DN71 Moara Nouă

IT15. Mărirea capacității de circulație (2 benzi lărgit) pentru **DJ702B** Gemenea (DN 72A) - Cândești - Aninoșani - Priboiu - Tătărani - Căprioru - Mănești - Drăgăești - Decindeni - Râncăcirov - Ungureni - (DN 72)

IT16. Mărirea capacității de circulație (2 benzi lărgit) pentru **DJ720A** Gura Ociței (DJ 720C) - Adâncă - Bucșani - Mărcești - Gheboaiă - Finta Mare - Finta Veche - Bechinești - Frasinu - Postârnu (DN 1A)

IT17. Mărirea capacității de circulație (2 benzi lărgit) pentru **DJ721:** DN 72 (Târgoviște) - Colanu - Văcărești - Perșinari - Gura Șutii - Cătunu - Broșteni - Produlești - Costești Deal (DN 7)

VI.4 DEZVOLATREA STRATEGICĂ A CĂILOR DE COMUNICAȚIE LOCALE

Proiecte privind dezvoltarea strategică a căilor de comunicație rutiere locale prin reabilitarea unor trasee existente și crearea de noi căi de circulație

IT18. Drum rapid DN7 – Lungulețu – Răcari – DN71 – Ghimpați – Sterianu – Butimanu – DN1A – racordare la DJ101B Lucianca – Periș – lim. jud. Ilfov

IT19. Drum nou de clasa IV (2 benzi lărgit) pe relația DJ 720A – sud Băleni – Cornățelu – Slobozia – Mereni – Săbiești – Vizurești – Ciocănești – DN7 la Tărtășești

IT20. Reabilitarea și modernizarea DJ 712 și DC 136 pe traseul Târgoviște (DN 72) – Șotânga - Vulcana Pandele – Brănești – Pucioasa – Moțăieni, L = 22,3 km

IT21. Reabilitarea, modernizarea și reclassificarea **DJ 712B** pe traseul DN 71 Vulcana Pandele – Vulcana Băi – Moțăieni (DN71), L=29,3 km

IT22. Reabilitarea și modernizarea DJ 711E, DJ 711, DJ 711A și DJ 711D pe traseul Cornesti (DN 1A) – Ibrianu – Bilciurești – Sabiești – Colacu – Mavrodin – Racari (DN 71) – Lunguletu (DN7) – Poiana – Romanesti – Potlogi – Corbii Mari (A1), L = 53,6 km

IT23. Reabilitarea și modernizarea DJ 714A Moroieni (DN71) – Pucheni – Valea Brateiului, L = 11, 8 km

IT24. Reabilitare DC 143 (cu construire pod nou peste Ialomița) Doicești – Șotânga – Mărgineanca – Tătărani (corelat cu IT 28)

IT25. Reabilitare și modernizare DC 42 pe traseul Bilciurești – Alunișu – Călugăreni – Conțești – Boteni – Titu

IT26. Reabilitare DJ 701 și pod nou peste Argeș pe traseul Odobești – Ungureni – Corbii Mari – lim. jud. Teleorman (corelat cu IT 29)

VI.5 LUCRĂRI DE ARTĂ – INFRASTRUCTURĂ ȘI ASIGURAREA SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI

Proiecte ce urmăresc dezvoltarea infrastructurii – lucrări de artă, modernizări de intersecții necesare realizării fluentei și siguranței circulației

Scopul programului:

- creșterea siguranței traficului pe drumurile județene justificată de creșterea viitoare a mobilității generate ca urmare a:
 - localizării de noi firme și agenți economici
 - creșterii numărului de deplasări generate prin turismul de afaceri, cultural și de recreere.
 - creșterea numărului de autovehicule și a capacității de transport
 - înființarea pistelor de biciclete
 - necesitatea de reducere a numărului de accidente rutiere
- scurtarea distanțelor de deplasare
- legături optime între localități
- separarea circulației interne de cea de tranzit

IT27. Pod nou peste Dâmbovița și drum de legătură Lucieni – Văcărești – DN 71

IT28. Pod nou peste Ialomița și drum de legătură între Valea Ialomiței și Valea Dâmboviței pe relația Doicești-Șotânga-Mina de carbune Mărgineanca - cap terminus mocăniță (zona de loisir) – DN72A(Gheboieni)

IT29. Pod nou peste Argeș pe DJ701 la Ungureni (pod centenar)

IT30. Pod nou peste Ialomița la Ibrianu și drum de legatură (modernizare DJ711E) Bilciurești (DJ711)-Cornești(DN1A)

IT31. Amenajare intersecției și sensuri giratorii

IT32. Semnalizare rutieră orizontală și verticală conform standardelor europene

IT33. Realizarea arterelor ocolitoare pe un nou traseu al drumurilor naționale a orașelor Târgoviște (4benzi), Titu, Găești, Pucioasa, Fieni;

IT34. Centura Moreni – drum nou de clasa IV (2 benzi lărgit)

IT35. Construcția unui terminal (buffer) de mărfuri în zona viitoarei centuri a orașului Moreni care să deservească noul parc industrial.

VI.6 PROIECTE GENERATOARE DE NOI ACTIVITĂȚI ECONOMICE

Proiecte generatoare de noi activități economice prin investiții în sisteme intermodale (inclusiv căi ferate și armonizarea acestora cu celelalte căi de comunicație)

IT36. Realizarea unui plan de mobilitate intermodal județean

IT37. Cale ferata nouă pe relația Pietroșița – Sinaia cu finalizarea strapungere muntele Paduchiosu

IT38. Ion Luca Caragiale - Moreni 14,92 km: refacere totală a infrastructurii CF

IT39. Odata cu înviorarea activității economice în zona Moreni, generatoare de trafic feroviar – traversare prin pasaj subteran a DN72 la I.L. Caragiale

IT40. Centru intermodal de bypass și penetrare în municipiul Târgoviște – zona centrală cu două componente:

- a. Arteră de penetrare rapidă mixtă auto și CF in zona fostei UPET.
- b. S-Bahn periurban cu originea în noul centru intermodal de transport UPET

IT41. Traseu turistic Mocăniță - pod nou peste Ialomița pe relația Stația Doicești-Șotânga-Mina de cărbune Mărgineanca - cap terminus mocăniță (zonă de loisir)

VII. COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN PRIVIND MOBILITATEA URBANĂ

Orașele Europei , în care trăiesc 70 % din populația UE și care generează peste 80 % din PIB-ul Uniunii — sunt legate prin intermediul unuia dintre cele mai bune sisteme de transport.

Este necesară o schimbare radicală. Prezenta comunicare urmărește să solidifice sprijinul care se acordă orașelor europene în încercarea lor de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite. Este de asemenea esențial să se depășească abordările fragmentate și să se dezvolte piața unică a soluțiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor chestiuni cum ar fi standardele și specificațiile comune sau achizițiile publice comune.

VII.1 MĂSURILE LUATE LA NIVELUL UE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE MOBILITATEA URBANĂ TREBUIE SĂ IMPLICE STATELE MEMBRE

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Efectuarea unei evaluări atente a performanței prezente și viitoare a mobilității urbane pe teritoriul lor și din perspectiva obiectivelor politice majore ale UE;
- Dezvoltarea unei abordări a mobilității urbane care să asigure măsuri coordonate și potențate reciproc la nivel național, regional și local;
- Asigurarea faptului că planurile de mobilitate urbană durabilă sunt elaborate și implementate în zonele lor urbane, fiind integrate într-o strategie mai amplă de dezvoltare urbană sau teritorială;
- Revizuirea — și modificarea, dacă este necesar — a instrumentelor de ordin tehnic, strategic, juridic, financiar și a altor instrumente aflate la dispoziția autorităților locale de planificare;
- După caz, măsuri de evitare a abordărilor fragmentate pentru a se asigura continuitatea și compatibilitatea măsurilor de mobilitate urbană în vederea garantării funcționării pieței interne.

VII.2 MAI MULTE MĂSURI PRIVIND LOGISTICA URBANĂ

Comisia, intenționează:

- Să înființeze, în 2014-2015, o platformă europeană a planurilor de mobilitate urbană durabilă care să coordoneze cooperarea la nivelul UE în ceea ce privește dezvoltarea conceptului și a instrumentelor relevante în continuare, să înființeze un ghișeu unic și să extindă actualul website www.mobilityplans.eu, transformându-l într-un centru virtual de cunoștințe și de competență.

Să sprijine autoritățile naționale, regionale și locale la elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, inclusiv prin instrumente de finanțare.

VII.3 REGLEMENTĂRI MAI INTELIGENTE PRIVIND ACCESUL ÎN ZONELE URBANE ȘI PERCEPEREA TAXELOR DE DRUM

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Asigurarea faptului că logistica urbană este luată în considerare în mod corespunzător în abordările naționale cu privire la mobilitatea urbană și în planurile de mobilitate urbană durabilă;
- Crearea unor platforme de cooperare, schimbul de date și informații, formare etc. adresate tuturor actorilor din lanțul logisticii urbane.

Comisia:

- Îmbunătățește diseminarea și rata de adoptare a celor mai bune practici de logistică urbană (2014);
- Elaborează, împreună cu experți, documente de orientare care să ofere asistență practică în ceea ce privește performanța logisticii urbane, de exemplu prin elaborarea unor planuri de livrare și întreținere, prin introducerea logisticii urbane în reglementările privind accesul etc. (2014-2016); O 6 RO
- Facilitează achizițiile de vehicule curate utilizate în logistica urbană prin revizuirea domeniului de aplicare al Clean Vehicle Portal18 (Portalul pentru vehicule ecologice) (2015-2016).

VII.4 IMPLEMENTAREA COORDONATĂ A SISTEMELOR INTELIGENTE DE TRANSPORT URBAN

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Să efectueze o revizuire amănunțită a eficacității sistemelor de reglementare a accesului urban existente și planificate;
- Să ofere un cadru care permite autorităților responsabile de transportul local să conceapă, să implementeze și să evalueze sistemele de reglementare a accesului, inclusiv sistemele de taxare a utilizatorilor drumurilor urbane. Comisia: se angajează în următoarele direcții:
 - Spațiul rutier urban, concurează cu cererea de alocare a spațiului public pentru activitățile recreative și pentru cele de interacțiune socială (locuri de joacă, parcuri,)
 - Să promoveze un schimb cu statele membre și cu experții în domeniul reglementării accesului urban din întreaga Uniune, inclusiv în ceea ce privește fundamentele conceptuale, implementarea, eficacitatea și efectele;
 - Să elaboreze, împreună cu părțile interesate, orientări fără caracter obligatoriu pentru a ajuta orașele să implementeze sisteme de reglementare a accesului în mod eficace.

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Să utilizeze orientările atunci când principalele aplicații STI sunt implementate în aglomerațiile urbane;
- Să își dezvolte propriile interfețe între rețelele de transport urban și interurban înconjurătoare;
- Să instituie seturi de date interoperabile multimodale prin care să colecteze toate informațiile referitoare la mobilitatea urbană.

Comisia: se angajează în următoarele direcții:

- Să continue lucrările la completarea legislației existente privind accesul la datele de trafic și de călătorie;
- Să elaboreze specificații privind informațiile de trafic în timp real și serviciile de informații multimodale, după cum se prevede în Directiva STI22;
- Să faciliteze implementarea în zonele urbane a sistemelor de comunicații vehicul-vehicul și vehicul-infrastructură.

VII.5 SIGURANȚA RUTIERĂ ÎN ZONELE URBANE

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Să garanteze faptul că planurile de mobilitate urbană durabilă țin seama de aspecte privind siguranța rutieră ca o chestiune orizontală, în toate etapele procesului de planificare și abordează, în mod corespunzător, aspecte precum infrastructura urbană în condiții de siguranță, în special pentru participanții la trafic vulnerabili, inclusiv utilizarea tehnologiilor moderne pentru îmbunătățirea siguranței rutiere în mediul urban, asigurarea respectării semnelor de circulație și educația în domeniul siguranței rutiere;
- Să asigure un nivel corespunzător de culegere a datelor privind indicatorii de siguranță rutieră la nivelul cel mai detaliat posibil și să încurajeze autoritățile locale să utilizeze aceste date pentru analiza locală și planificarea și siguranței rutiere. În perioada 2014-2015,

Comisia își propune următoarele:

- Să culeagă și să disemineze exemple de bune practici pentru planificarea siguranței rutiere;
- Schimb de experiență, etalarea bunelor practici și favorizarea cooperării;

Grupul de experți din statele membre în materie de mobilitate urbană .

Comisia va institui un grup de experți ai statelor membre în materie de transport și mobilitate urbană, în cadrul căruia să fie identificate soluții referitoare la modul în care politicile naționale și cele ale UE în domeniul mobilității și al transportului urban pot fi consolidate și mai bine coordonate; În acord cu statele membre, ar putea fi înființate grupuri de lucru specializate pentru a discuta mai detaliat probleme punctuale, cum ar fi reglementarea accesului urban, logistica urbană, STI, sau tabloul de bord al mobilității urbane.

Parteneriatul european pentru inovare privind orașele și comunitățile inteligente Parteneriatul vizează depășirea blocajelor în implementarea la scară largă a soluțiilor pentru orașele inteligente. Parteneriatul va acorda atenție deosebită „elementelor esențiale”, cum ar fi governanța și finanțarea (inclusiv achizițiile). Orașele inteligente caută să faciliteze parteneriate strategice între industrie, orașele europene și celelalte părți în scopul dezvoltării sistemelor urbane și a infrastructurilor de mâine și să realizeze generalizarea soluțiilor pentru orașele inteligente. Această inițiativă va stimula o cooperare mai strânsă între sectoare precum transporturile, energia, și tehnologiile informației și comunicațiilor.

Aducerea pe piață a soluțiilor inovatoare Soluțiile inovatoare pot aduce o contribuție importantă la îmbunătățirea eficienței și durabilității mobilității urbane. Este esențial să se garanteze totuși că tehnologiile promițătoare sunt transformate în produse mature care pot fi introduse cu succes pe piață. Comisia și statele membre ar trebui să faciliteze crearea unei piețe unice pentru soluțiile de transport urbane inovatoare, de exemplu prin dezvoltarea unor standarde și specificații tehnice sau prin facilitarea achizițiilor publice comune și curate.

ÎNTOCMIT,

arh. Ștefan-Alin NIȚESCU

arh. urb. Mircea NIȚESCU

VERIFICAT
arh. urb. Dan NIȚESCUCONSULTANT ȘTIINȚIFIC
prof. dr. arh. Nicolae Cătălin SÂRBU

BIBLIOGRAFIE

- *** - *Strategia de dezvoltare teritorială a României: România policentrică 2035*, iunie 2014
- *** - *Strategia de dezvoltare durabilă a Județului Dâmbovița 2012-2020*, 2012
- *** - *Strategia de dezvoltare a Județului Dâmbovița 2012-2020 – varianta actualizată*, 2014
- *** - *Programul operațional regional 2007-2013 – Fișe detaliate pe domenii de intervenție*, București, 2006
- *** - *Orașe competitive – Remodelarea economiei geografice a României*
- *** - *Raport strategic național 2012 – proiect cofinanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin POAT 2007-2013*
- Institutul Național de Statistică, *Anuarul statistic al Județului Dâmbovița 2013*”
- Institutul Național de Statistică, *Comunicat de presă nr. 98/2015 privind ”Lungimea căilor de transport la 31.12.2014”*
- Direcția județeană de statistică Dâmbovița, *Fișele localităților Județului Dâmbovița 2010-2011*”
- MDRAP, *Metodologia de elaborare și cadrul conținut al documentațiilor de amenajarea teritoriului*, 2009
- SC Proiect Habitat SRL , *Studiu preliminar – Căile de comunicație și transporturi în Județul Dâmbovița*, 2013
- Ministerul Transporturilor, *Master Plan General de Transport pentru România – octombrie 2014*
- Program Operațional Regional 2014-2020, *Axa prioritară 6: Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională și locală*
- Comisia Europeană – *Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele*, Bruxelles, 17.12.2013

- Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice: <http://www.mdrt.ro/>
- Ministerul Transporturilor: <http://www.mt.gov.ro/>
- Direcția Generală Infrastructură Județeană, Consiliul Județean Dâmbovița

Anexa 2: Hotărâre CpDR nr. 1 / 2015

Prioritatea nr. 1

Traseul 1: DJ504 - Giurgiu (GR), Alexandria (TR), Vulpești (AG). Lungime aproximativă: 113 km.

Traseul 2: DJ720 - limită județ PH, Moreni, Gura Ocniței; DJ720B - Gura Ocniței, Ulmi; DJ711 - Târgoviște, Dobra, Cojasca; DJ101B - DN1A, Niculești, limită județ Ilfov (DB); DJ720 - Limită județ Dâmbovița, DN1 (PH). Lungime aproximativă: 77 km.

Traseul 3: DJ102K - Urlați, Mizil; DJ100C - Mizil, Sălcii; DJ102D - limită județ Ialomița (PH); DJ101 - Jilavele, Dridu, limită județ Ilfov; DJ302 - Dridu, Movilița, Drăgoești, DJ402 - Hagiești, Lițeci, Sinești (IL); DJ302 - limită județ Ialomița, Măriuța, Belciugatele, DN3; DJ402 - limită județ Ialomița, Măriuța, DN3, Fundulea, Curcani, DN4 (CL). Lungime aproximativă: 160 km.

| Județ | Drum | Nr. Km | Valoare (milioane euro) |
|---------------|-------------------------------|----------------|-------------------------|
| Argeș | DJ504 | 25,995 | 10,040 |
| Călărași | DJ402, DJ302 | 61,720 | 25,927 |
| Dâmbovița | DJ720, DJ720B, DJ711, DJ101B | 62,300 | 33,000 |
| Giurgiu | DJ504 | 18,220 | 10,000 |
| Ialomița | DJ302, DJ101, DJ402 | 54,160 | 20,600 |
| Prahova | DJ102K, DJ102D, DJ100C, DJ720 | 58,719 | 19,854 |
| Teleorman | DJ504 | 68,799 | 31,500 |
| Total: | | 349,913 | 150,922 |

Prioritatea nr. 2

Traseul 1: DJ503 - Giurgiu, Toporu, limită județ Teleorman (GR). Lungime aproximativă: 28 km.

Traseul 2: DJ503 - limită județ Teleorman, Șelaru, Fierbinți; DJ611 - Fierbinți, Vișina, Petrești, DN61 (DB); DJ503 - limită județ Dâmbovița, Rociu, Oarja, Cătanele (AG). Lungime aproximativă: 70 km.

Traseul 3: DJ100H - Mizil, Gura Vadului, Glod, limită județ Buzău (PH). Lungime aproximativă: 20 km.

Traseul 4: DJ201 - DN2, Coșereni, Axintele, Orezu (IL); DJ313 - limită județ Ialomița, Săpunari; DJ305 - Săpunari, Lehliu Sat, Lunca; DJ201B - Lunca, Ulmeni, DN31 (CL). Lungime aproximativă: 103 km.

| Județ | Drum | Nr. Km | Valoare (milioane euro) |
|---------------|----------------------|----------------|-------------------------|
| Argeș | DJ503 | 42,034 | 13,031 |
| Călărași | DJ201B, DJ305, DJ313 | 66,890 | 22,178 |
| Dâmbovița | DJ503, DJ611 | 28,156 | 14,225 |
| Giurgiu | DJ503 | 24,350 | 10,000 |
| Ialomița | DJ201 | 36,000 | 13,680 |
| Prahova | DJ100H | 19,840 | 6,929 |
| Teleorman | DJ503 | 2,894 | 1,000 |
| Total: | | 220,164 | 81,043 |

Conectivitate TEN-T în regiunea Sud Muntenia - Prioritatea 1 -

