

ROMÂNIA
Județul CLUJ
Consiliul local CÂMPIA TURZII
Str. Laminoriștilor, Nr.2
Telefon: 0264368001; 0264368002; 0264368004 Fax: 0264365467
http://www.campiaturzii.ro e-mail:primaria@campiaturzii.ro ;

HOTĂRÂRE

Nr. 7 din 26.01.2017

privind aprobarea “Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a Municipiului Câmpia Turzii pentru perioada 2016 – 2026 – Mobilitate pentru sănătate”

Consiliul Local al Municipiului Câmpia Turzii, întrunit în ședința ordinară din data de 26.01.2017;
Analizând proiectul de hotărâre nr.35589 din 8.11.2016, privind aprobarea “Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a Municipiului Câmpia Turzii pentru perioada 2016 – 2026 – Mobilitate pentru sănătate”, inițiat de Primarul municipiului, domnul Dorin Nicolae LOJIGAN;

Având în vedere prevederile :

- Legea nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;

Văzând Raportul de specialitate nr.35450 din 8.11.2016, precum și avizul favorabil dat proiectului de hotărâre de către comisia de specialitate nr.2;

În conformitate cu prevederile Regulamentului de organizare și funcționare al Consiliului Local al Municipiului Câmpia Turzii;

Fiind îndeplinite prevederile articolelor 44 și 45 din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul dispozițiilor art 36, alin.(2) lit.b), alin.(4) lit.e), art.45 alin.(6), precum și art.115 alin.(1) lit.b) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 – Se aprobă “Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a Municipiului Câmpia Turzii pentru perioada 2016 – 2026 – Mobilitate pentru sănătate”, conform Anexei, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 – Prezenta hotărâre are caracter normativ.

Art.3 – Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Primarul Municipiului Câmpia Turzii prin serviciile din cadrul aparatului de specialitate.

Art.4 – Comunicarea prezentei hotărâri se face prin grija Serviciului Juridic.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Mihail Iuliu PĂTRUȚIU

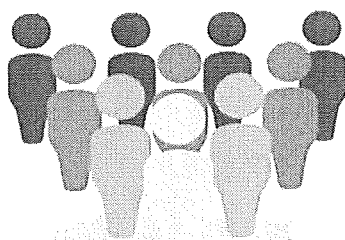
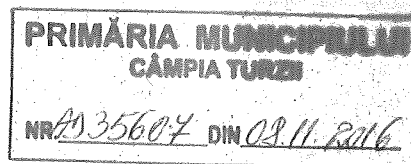


CONTRASEMNEAZĂ:

SECRETAR,
Nicolae ȘTEFAN

VOTURI : pentru : 18
împotrivă: --
abțineri --

Numărul consilierilor în funcție:18
Numărul consilierilor prezenți :18



PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ CÂMPIA TURZII 2016-2026

Mobilitate pentru sănătate

Realizat:



S.C. LIDEEA
DEVELOPMENT ACTIONS
S.R.L.
www.lideea.eu

Fișă de livrabil

Nume proiect	“Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aferent perioadei de programare 2014-2020”
Număr contract	Contract de servicii nr. 97 data 08.07.2016
Beneficiar	Primăria Municipiului Campia Turzii
Contractor principal	S.C. LIDEEA DEVELOPMENT ACTIONS S.R.L.
Data începerii proiectului	08.07.2016
Data încheierii	08.11.2016
Denumire livrabil cf. anexelor contractului	Volumul I – PMUD Câmpia Turzii - <i>Analiza și diagnostic global</i>
Data de livrare	08.11.2016
Versiune	V01

Cuprins

Tabel de figuri.....	4
Listă abrevieri.....	5
Planul de mobilitate urbana	6
1. Introducere și metodologie de lucru	7
1.1. Scopul și rolul documentației	7
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;	8
1.1.1. Documente la nivel european	8
1.1.2. Documente la nivel național	11
1.1.3. Încadrare în documentele regionale și județene	12
2. Analiza situației existente.....	15
2.1. Analiza de context	15
2.1.1. Contextul socio-economic, cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	15
2.1.2. Caracteristici demografice.....	17
2.1.3. Forța de muncă – salariați	19
2.1.4. Economie	21
2.2. Rețeaua stradală	27
2.2.1. Infrastructura rutieră	27
2.2.2. Infrastructura feroviară	34
2.3. Transport public.....	37
2.4. Transport de marfă	44
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	46
2.5.1. Deplasări pietonale	46
2.5.2. Ciclism	47
2.6. Managementul traficului	50
2.6.1. Parcări	50
2.6.2. Signalistica	53
2.6.3. Analiza traficului.....	54
2.6.4. Siguranța în trafic.....	56
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate	59
2.8. Diagnosticul – evaluarea impactului actual al mobilității	60
2.8.1. Eficiența economică	60

2.8.2.	Impactul asupra mediului.....	60
2.8.3.	Accesibilitate	61
2.8.4.	Siguranță	61
2.8.5.	Diagnostic global.....	61

Tabel de figuri

Figură 1.	Trasături ale PMUD Campia Turzii.....	7
Figură 2.	Abordare moderna a PMUD.....	8
Figură 3.	Proiecte propuse Master Plan de Transport	11
Figură 4.	Abordarea PMUD privind principalele proiecte prioritare din PDR 2014-2020	12
Figură 5.	Abordarea PMUD privind principalele proiecte prioritare din Strategia județului Cluj - 2020.....	13
Figură 6.	Abordarea PMUD privind principalele proiecte de transport propuse în PUG.....	13
Figură 7.	Abordarea PMUD privind principalele proiecte prioritare pentru perioada 2014 – 2026 aferente Strategiei municipiului Câmpia Turzii 2015 – 2020	13
Figură 8.	Chorotipul unitatilor urbane functionale ale judetului Cluj	15
Figură 9.	Municipiul Campia Turzii – imagine de ansamblu	16
Figură 10.	Dinamica populației urbane a județului Cluj.....	17
Figură 11.	Situație plecări/sosiri cu reședința	17
Figură 12.	Piramida vârstelor în municipiul Câmpia Turzii – anul 2015	18
Figură 13.	Distribuția populației municipiului Câmpia Turzii pe categorii de vârstă – anul 2015.....	18
Figură 14.	Numarul mediu al salariatiilor pe localități 2007 -2014	19
Figură 15.	Populația șomeră în Campia Turzii, 2014 -2015	20
Figură 16.	Șomeri înregistrați lunar în anul 2016 pe localități	20
Figură 17.	Distribuția principalilor angajatori înregistrați în Câmpia Turzii (2014)	22
Figură 18.	Distribuția principalilor angajatori, dupa numarul de angajati (2016).....	23
Figură 19.	Drum de acces parc Industrial Reiff.....	24
Figură 20.	Acces incubator de afaceri	24
Figură 21.	Situația drumurilor în Câmpia Turzii.....	28
Figură 22.	Ierarhia străzilor.....	29
Figură 23.	Investiții bugetul local anul 2016 - transport	29
Figură 24.	Străzi necesar a fi modernizate/ realocat spațiul stradal.....	30
Figură 25.	Situația infrastructurii rutiere în cartierele din municipiul Câmpia Turzii.....	31
Figură 26.	Cartierele din Câmpia Turzii și zonele de extindere	33
Figură 27.	Traseu linie cale ferata Campia Turzii - Turda	34
Figură 28.	Clădirea gării din Campia Turzii	34
Figură 29.	Importanta dezvoltării transportului feroviar	35
Figură 30.	Harta transport public în Câmpia Turzii.....	38
Figură 31.	Calitatea transportului public în Câmpia Turzii	38
Figură 32.	Frecvența utilizării transportatorilor privați de persoane în Câmpia Turzii	39

Figură 33. Imagini transport public Câmpia Turzii.....	40
Figură 34. Harta plecărilor internaționale din Câmpia Turzii	41
Figură 35. Imagini din Câmpia Turzii – transport de marfă.....	44
Figură 36. Percepția spațiului destinat pietonilor	46
Figură 37. Principalele probleme întâmpinate de pietoni.....	47
Figură 38. Cota modală de transport în municipiul Câmpia Turzii.....	47
Figură 39. Rasteluri de biciclete in munucipiul Campia Turzii.....	48
Figură 40. Perceptia spatiului destinat ciclismului	48
Figură 41. Costul cu parcare în municipiu	51
Figură 42. Spații destinate parcării în Municipiul Câmpia Turzii	51
Figură 43. Imagine parcare laterală strada Laminoriștilor	52
Figură 44. Parcare Piața Unirii	52
Figură 45. Aspect neunitar marcaje străzi.....	53
Figură 46. Trecere de pietoni de tip cauciucat.....	53
Figură 47. Tabel distribuție camere de supraveghere in Municipiul Câmpia Turzii.....	54
Figură 48. Harta camerelor monitorizare trafic	55
Figură 49. Harta străzilor cu accidente rutiere în Câmpia Turzii	57
Figură 50. Situația accidentelor de circulație înregistrate în perioada 2012 -2016	57
Figură 51. Numărul de vehicule înregistrate în evidențele fiscale ale Mun. Câmpia Turzii	58
Figură 52. Poluare fonică zona centrală	59

Listă abrevieri

AP 2014-2020	Acordul de Parteneriat al României pentru perioada 2014-2020
CSC	Cadru strategic comun
FEDR	Fondul European pentru Dezvoltare Regională
GES	Gaze cu efect de seră
INS	Institutul Național de Statistică
MDRAP	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
MFE	Ministerul Fondurilor Europene
MPGT	Master Planul General de Transport
MT	Ministerul Transporturilor
ONG	Organizație Non-Guvernamentală
PDR	Planul de Dezvoltare Regional
POR	Program Operațional Regional
PMUD	Plan de mobilitate urbană Durabilă
POIM	Programul Operațional Infrastructură Mare
PNDR	Program Național de Dezvoltare Rurală
PUG	Plan Urbanistic General
PPP	Parteneriat Public-Privat

Planul de mobilitate urbana

INTRODUCERE

1. Introducere și metodologie de lucru

1.1. Scopul și rolul documentației

PMUD este un instrument care răspunde provocărilor urbane cu care orașele se confruntă: poluare ridicată, congestii de trafic, probleme de siguranță și sănătate, calitatea redusă a vieții etc. Punctul forte al unui plan de mobilitate urbană este acela că presupune o integrare a tuturor aspectelor sociale, de mediu, de transport, educație, sănătate și implică punctele de vedere ale diferiților actori locali din toate domeniile.

PMUD este mai mult decât o listă de proiecte, este un document comprehensiv, care urmărește:

- Legătura dintre proiecte și impactul lor asupra întregului oraș
- Ca impactul proiectelor să fie atât la nivel social, economic, politic și de mediu.

Pentru noi a fost crucial să identificăm corect nevoile locale, să evaluăm care sunt alternativele, să analizăm realist impactul fiecărei alternative și să introducem un set de indicatori de performanță care să fie monitorizați de echipe locale de profesioniști. Prin acest plan se evită abordarea planificării și dezvoltării transportului de tip „project driven” și se trece la o abordare integrată, care măsoară efectul/ impactul fiecărei măsuri asupra dezvoltării.

Scopul PMUD este și de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria sa de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020 și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Figură 1. Trăsături ale PMUD Campia Turzii



Sursa: autorii studiului

Acest demers trebuie susținut de municipalitate, dar și de ceilalți actori locali, care trebuie să înțeleagă că orașul lor are șanse de reușită, doar dacă se gestionează eficient problemele de trafic și mobilitate și se implementează modele de trafic adaptate cerințelor actuale și viitoare.

Acest document este și un mijloc de integrare a celorlalte documente realizate la scară teritorială și locală. Astfel, documentul de față a preluat elementele de mobilitate prezente în Planul de

Amenajare a Teritoriului Național, Planul Urbanistic General. De asemenea, se ține cont de Master Planul General de Transport și de documentele de planificare națională, regională și județeană. Planul de mobilitate urbană durabilă preia, de asemenea elementele de mobilitate urbană incluse în documentul de planificare strategică de la nivelul municipiului, și anume Strategia de dezvoltare a Municipiului Câmpia Turzii 2015 – 2020.

PMUD Câmpia Turzii vine cu o abordare actuală a dezvoltării, pornind de la cerințele europene în domeniu, atât la nivel strategic, cât și operațional, și anume:

Figură 2. Abordare modernă a PMUD

În direcția de la	la
un accent pus pe trafic și fluxuri auto	la un accent pus pe oameni și pe modurile de deplasare ale acestora în oraș
de la un obiectiv de studiu legat de capacități de trafic auto	la accesibilitate și creșterea calității vieții urbane
investiții în infrastructură	acțiuni integrate de nivel social-tehnic și cultural, menite să re-cupleze oamenii la spațiul destinat deplasării, în sensul unei dezvoltări durabile, prietenoase cu mediul
documente sectoriale (pe probleme restrânse de circulație și trafic)	documente de planificare complementare (funcționând în sistem) și finalizate prin politici și măsuri concrete
planuri bazate pe zona administrativă	planuri legate de funcționarea modelelor de deplasare
planificare realizată de ingineria traficului în rutier	la o planificare realizată multi-disciplinar, în echipe mixte
planificare realizată de experți	la o planificare participativă și la decizii comune, luate în mod transparent
un management bazat pe evaluare limitată a impactului	un management bazat pe monitorizare continuă și îmbunătățirea proceselor

Sursa: studii europene

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;

1.1.1. Documente la nivel european

Mobilitatea este văzută ca fiind o urgență climatică! Într-un moment în care combaterea încălzirii globale este o provocare mondială, organizarea deplasărilor noastre concentrate pe autoturism împiedică Uniunea Europeană să participe cu toate forțele la acest proces. Dacă anumite sectoare precum agricultura și industria și-au redus emisiile de gaze cu efect de seră, sectorul transporturilor înregistrează o creștere cu 30% față de 1990. Numai transporturile urbane produc un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră, în principal ca urmare a circulației rutiere. Inversarea acestei tendințe este primordială dacă Uniunea Europeană dorește atingerea obiectivelor pe care și le-a stabilit în privința emisiilor pentru 2030.

„Mobilitatea nu este un scop în sine, dar ar trebui să fie un drept al tuturor cetățenilor. 80% dintre europeni vor locui în curând în orașe; prin urmare, mobilitatea ar trebui să permită accesul tuturor, inclusiv persoanelor cu mobilitate redusă, la școală, la locul de muncă, la cultură, la activitățile de recreere și la sănătate” .

- A. În **Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană**, publicat în 2009, Comisia Europeană a propus accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în Europa, oferind material îndrumător, promovând schimbul de bune practici, identificând puncte de referință și susținând activități educaționale pentru profesioniștii din domeniul mobilității urbane. Miniștrii transporturilor din UE susțin dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Concluziile Planului de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană din data de 24 iunie 2010 afirmă că, Consiliul Uniunii Europene:

”susține dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașe și zone metropolitane [...] și încurajează dezvoltarea stimulentele de tipul expertizelor și schimbului de informații, pentru crearea unor astfel de planuri.”

- B. În martie 2011, Comisia Europeană a emis **Cartea Albă a Transporturilor** - ”Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144 final).

Cartea Albă a Transporturilor **propune:**

posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE

posibilitatea unui cadru suport european pentru o implementare progresivă a Planurilor de Mobilitate Urbană în orașele europene.

Această Cartă albă propune 20 de inițiative concrete privind îmbunătățirea transporturilor spre a fi urmate în perioada 2011 – 2030. În ceea ce privește obiectivele propuse menționăm:

- *Eliminarea autovehiculelor ”alimentate în mod convențional” din transportul urban.*
- *Un procent de 50 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 200km să fie transferat către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe cale ferată sau*

pe căile navigabile, cu ajutorul coridoarelor de transport marfă eficiente și ecologice acestea contribuind la atingerea obiectivului de reducere cu 60% a emisiilor de GES până la mijlocul secolului.

- C. **Strategia Europa 2020.** Patru dintre obiectivele tematice, care vor fi sprijinite din fondurile CSC în vederea contribuiri la strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, conțin priorități corespunzătoare de investiții specifice zonelor urbane (enumerare la articolul 5 din propunerea de regulament privind FEDR).

"Este recomandat ca orașele să combine acțiunile sprijinite în cadrul priorităților sectoriale de investiții specifice zonelor urbane (să promoveze strategii pentru emisii scăzute de dioxid de carbon în zonele urbane, să îmbunătățească mediul urban, să promoveze mobilitatea urbană durabilă, precum și incluziunea socială prin sprijinirea regenerării fizice și economice a zonelor urbane defavorizate) și să le încorporeze în strategia integrată de dezvoltare urbană a orașului în vederea punerii în aplicare a principiului dezvoltării urbane întearate"

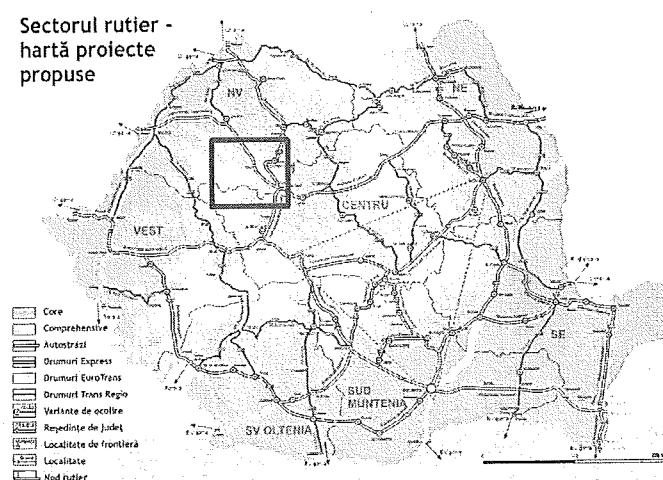
- D. **Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (Comisia Europeană, 2013, COM/2013/0913)**
- Se introduce conceptul de Plan de mobilitate urbană durabilă și este construită baza pentru Platforma Europeană privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, cu scopul să coordoneze cooperarea la nivelul UE privind dezvoltarea acestui concept și a instrumentelor aferente.
- E. **O chemare la acțiune privind transporturile de marfă în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013)**
- Se pune accent pe următoarele patru dimensiuni: gestionarea cererii de transport de marfă în spațiul urban; tranziția către alte moduri de transport; îmbunătățirea eficienței; îmbunătățirea vehiculelor și a carburanților.
- F. **O chemare la acțiune privind o mai bună reglementare a accesului vehiculelor în spațiul urban (Comisia Europeană, 2013), document ce subliniază următoarele aspecte importante:**
- Nevoia de abordare mai integrată și mai coordonată la nivelul Uniunii, în particular în privința unor aspecte precum dimensiunile vehiculelor, metodologiilor de control, informare și comunicare precum și evaluare
 - Implementarea în mod corect a reglementărilor de acces, dezvoltate împreună cu și acceptate de către actori ca parte a planificării mobilității urbane durabile, poate fi un instrument eficace pentru optimizarea și accesibilității urbane
- G. **Mobilizarea Sistemelor Inteligente de Transport pentru orașele UE (Comisia Europeană, 2013)**
- Sunt prezentate posibile îmbunătățiri privind Sistemele Inteligente de Transport, care trebuie văzute ca factori cu o contribuție importantă pentru un sistem urban mai propice mediului înconjurător, mai sigur și mai eficient.
- H. **Ghid pentru Dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (Ghid Comisia Europeană, 2014) – document ce stă la baza realizării prezentului document.**
- I. **Alte documente importante** care face referire la planuri de mobilitate urbană:

- Carta verde pentru Transportul Urban European (Green Paper on European Urban Transport), EC 2007, EP 2008
http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_2_5_gp_urban_mobility_ro.pdf
- Planul European pentru Mobilitate Urbana (European Plan for Urban Mobility 2009-2012), EC 2009.
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/apum_state_of_play.pdf
- European Action Plan for Freight Transport Logistics – 2007.
http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_en.pdf
- Directive 2010/40/EU - on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems (ITS) in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport, EP and the Council of European Union, 2010, Government Decision No. 835/2011.
- European Strategy for safety roads 2020 – “Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020”, EC 2010.
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

1.1.2. Documente la nivel național

- A. Master Planul General de Transport Național** analizează obiectivele majore ale sistemului național de transport, constituind un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte și alte acțiuni) ce sunt semnificative pentru obiectivele țede transport la scară națională. Acest lucru implică faptul că o serie de intervenții la scară redusă nu fac obiectul Master Planului, ceea ce nu înseamnă că aceste intervenții nu pot și nu trebuie să fie promovate și finanțate de către Ministerul Transporturilor, ci faptul că Master Planul nu este un instrument adecvat pentru planificarea acestora, aceste măsuri urmând să facă obiectul unui proces distinct de definire, planificare și prioritizare.

Figură 3. Proiecte propuse Master Plan de Transport



Sursa: MPGT, 2014

- B. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2030** este documentul care stă la baza întregului sistem de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism) la nivel național fundamentând astfel documentele strategice de nivel regional, județean și local (strategii de dezvoltare teritorială , planuri de amenajarea teritoriului, planuri de dezvoltare regională) și documentațiile operaționale (planuri de urbanism, planuri de mobilitate urbana), precum și celelalte strategii de dezvoltare de la nivel național cu relevanță și impact teritorial
- C. Strategia de dezvoltare Regională a ROMÂNIEI 2014 -2020 (MDRAP, 2014)**
- Prezintă elementele de ghidare generale privind dezvoltarea sectorului transporturilor în România și categoriile de proiecte ce pot fi finanțate din diverse fonduri
- D. Strategia pentru transport durabil pentru 2007 – 2013, 2020 și 2030 (Ministerul Transporturilor)**
- Include o serie de proiecte privind transporturile care ar putea fi relevante pentru toate modurile
- E. Programul operational Regional 2014 -2020 (MDRAP, 2014)**
- Prezintă axele prioritare și tipurile de proiect eligibile spre a fi finanțate în perioada 2014 -2020 din FEDR
- F. Programul operational pentru Infrastructură Mare 2014 -2020 (MFE, 2014)**
- Prezintă categoriile de proiecte eligibile pentru infrastructură și serviciile de transport de importanță națională finanțabile în perioada 2014 -2020
- G. Legea Nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare), privind amenajarea teritoriului și urbanismul**
- H. Ordinul 233/ 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism.** Acesta prevede modul în care trebuie realizat planul de mobilitate urbana și sunt explicați pașii de parcurs.

1.1.3. Încadrare în documentele regionale și județene

- A. Planul de Dezvoltare Regională (PDR) pentru perioada 2014-2020¹,** elaborat de către Agenția de Dezvoltare Regională Nord - Vest, este principalul document de planificare regională și prezintă politici de dezvoltare relevante la nivel regional în contextul nevoilor specifice ale regiunii. Conform axei prioritare 2 "Îmbunătățirea accesibilității regiunii și a mobilității rezidenților, locuitorilor și a informațiilor", proiectele prioritare relevante, așa cum reies din PDR 2014 – 2020, sunt următoarele:

Figură 4. Abordarea PMUD privind principalele proiecte prioritare din PDR 2014-2020

Proiecte PDR 2014 - 2020	Abordarea PMUD 2014 - 2020
Crearea și modernizarea zonelor pedestriene, traseelor pietonale și pistelor pentru bicicliști	Proiecte rute pentru bicicliști, alei pietonale, reamenajare zonă centrală, realocare spațiu stradal, zone cu emisii zero
Acțiuni orientate către reducerea poluării aerului și a poluării fonice în orașe	Culoarul verde în zona centrală Perdele forestiere lângă calea ferată Reglementări – politica de parcări Zone cu emisii zero

¹ <http://www.nord-vest.ro/SERVICIIPentru-Dezvoltare-Regionala/PLANIFICARE-REGIONALA/Planul-de-dezvoltare-regionala-2014-2020/PDR-2014-2020-aprobat-de-CDR-Nord-Vest--elD1724.html>

- B. Strategia județului Cluj pentru perioada 2014 – 2020², elaborată în perioada 2011 – 2012, menționează următoarele programe și proiecte (relevante în contextul PMUD) în cadrul priorității 3 “Îmbunătățirea dotării infrastructurale a județului în vederea creșterii accesibilității și asigurării unei calități mai bune a vieții”, Prioritatea 3. Îmbunătățirea dotării infrastructurale a județului în vederea creșterii accesibilității și asigurării unei calități mai bune a vieții :**

Figură 5. Abordarea PMUD privind principalele proiecte prioritare din Strategia județului Cluj 2014 - 2020

Program / Proiect din Strategia județului Cluj 2014 - 2020	Abordarea PMUD 2016 - 2020
Sprrijinirea utilizării mijloacelor de transport în comun și a vehiculelor cu emisie redusă, sprijinirea deplasării pe bicicletă prin extinderea pistelor de bicicletă și sprijinirea utilizării tehnologiilor verzi	Proiect rute de bicicliști, alei pietonale, realocarea spațiului stradal, crearea unui serviciu public de transport public
Parc Industrial Câmpia Turzii – spre LUNA	Modernizare infrastructură rutieră - Luna

C. Reactualizare P.U.G. și R.L.U. Municipiul Câmpia Turzii 2012 (sursa: Primăria Municipiul Câmpia Turzii)

Cel mai important document de referință care a fost luat în considerare în etapa de analiză a fost Planul Urbanistic General 2014 (PUG) al municipiului Câmpia Turzii, aprobat de consiliul local și care propune câteva dezvoltări noi ale infrastructurii de transport.

Figură 6. Abordarea PMUD privind principalele proiecte de transport propuse în PUG

Proiecte Plan Urbanistic General	Abordarea PMUD 2016 - 2020
Trecere la nivel de CF – Șarăt	Proiect pasarelă pentru pietoni, bicicliști Proiect trecere la nivel de CF
Pasaj denivelat pe traseul DN - modernizare	Proiect în curs de realizare Realocarea spațiului stradal Laminoriștilor
Varianta ocolitoare / drum expres	Nu se justifică, data fiind construcția autostrăzii

Sursa: Plan Urbanistic General 2012

D. Strategia de dezvoltare a municipiului Câmpia Turzii 2015-2020³

Strategia de dezvoltare a fost elaborată în anul 2015 și aprobată de CL în același an. *Obiectivul OS3. O infrastructură urbană de calitate care conferă o imagine de marcă municipiului*, conține o serie de proiecte, care au fost analizate și avute în vedere în elaborarea listei de proiecte PMUD.

Figură 7. Abordarea PMUD privind principalele proiecte prioritare pentru perioada 2014 – 2026 aferente Strategiei municipiului Câmpia Turzii 2015 – 2020

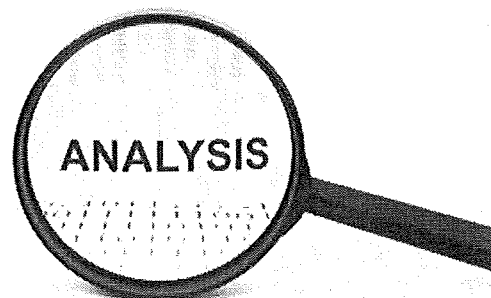
Proiecte Strategia Municipiului Câmpia Turzii 2015 - 2020	Proiecte PMUD 2016 - 2020
PU5 Reabilitarea și modernizarea circulațiilor rutiere și pietonale	Modernizare infrastructură rutieră Trasee pietonale Realocare spațiu stradal
PU6 Extinderea infrastructurii destinate transportului velo	Proiect etapizat de construcție infrastructură pentru bicicliști, inclusiv proiect regional Câmpia Turzii - Turda
PU8 Pasaj Pietonal peste calea ferată – cartier Șarăt	Pasaj pietonal
PU9 Amenajare și modernizare trecere CF la nivel, Str. Ion Rațiu	Modernizare trecere CF la nivel str. Ioan Rațiu
PU10 Modernizare trecere CF subterana Str. Laminoriștilor	Realocarea spațiului stradal strada Laminoriștilor Proiectul este prins în planul de investiții pe anul 2016

²

<http://www.cicluj.ro/UserUploadedFiles/File/01.%20Informatie%20site%20inainte%20de%203%20nov%202014/05.Programele%20Consiliului/02.Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20Județului/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20Județului%20Cluj%202014-2020%20part%203.pdf>

³ <http://www.campiaturzii.ro/docs/Strategia%20de%20Dezvoltare%20a%20Municipiului%20Campia%20Turzii%202015-2020.pdf>

Analiza situației existente



2. Analiza situației existente

2.1. Analiza de context

2.1.1. Contextul socio-economic, cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

În acest capitol sunt prezentate informații despre:

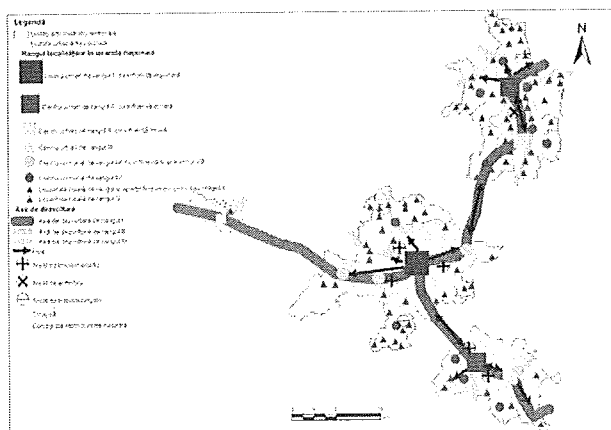
- Populația existentă, distribuția populației, tendințele demografice, structura populației pe grupe de vârstă.
- Nivelul populației active din punct de vedere economic, modelul de dezvoltare al orașului, cauzele șomajului
- Structura populației

Pentru implementarea unei dezvoltări locale durabile atenția se concentrează pe capacitatea endogenă de susținere a dezvoltării, dată de: localizare, resurse naturale, resurse umane, dotarea infrastructurală etc. Dar în același timp creșterea economică a orașelor mici este influențată și de o serie de factori exogeni precum: apropierea de alte orașe mai mari, declinul sau atractivitatea regiunii în care se găsesc și nu în ultimul rând potențialul de dezvoltare a zonei rurale pe care o deservește.

La nivelul județului Cluj există un număr de cinci municipii, un oraș și 75 de comune.

În delimitarea unor unități teritoriale funcționale este necesară luarea în considerare a unor atribute ale teritoriului care stau la baza funcționării sistemului (P. Cocean, 2010, p. 204), s-au identificat unitățile urbane funcționale ale județului Cluj, evidențiate în chorotipul de mai jos:

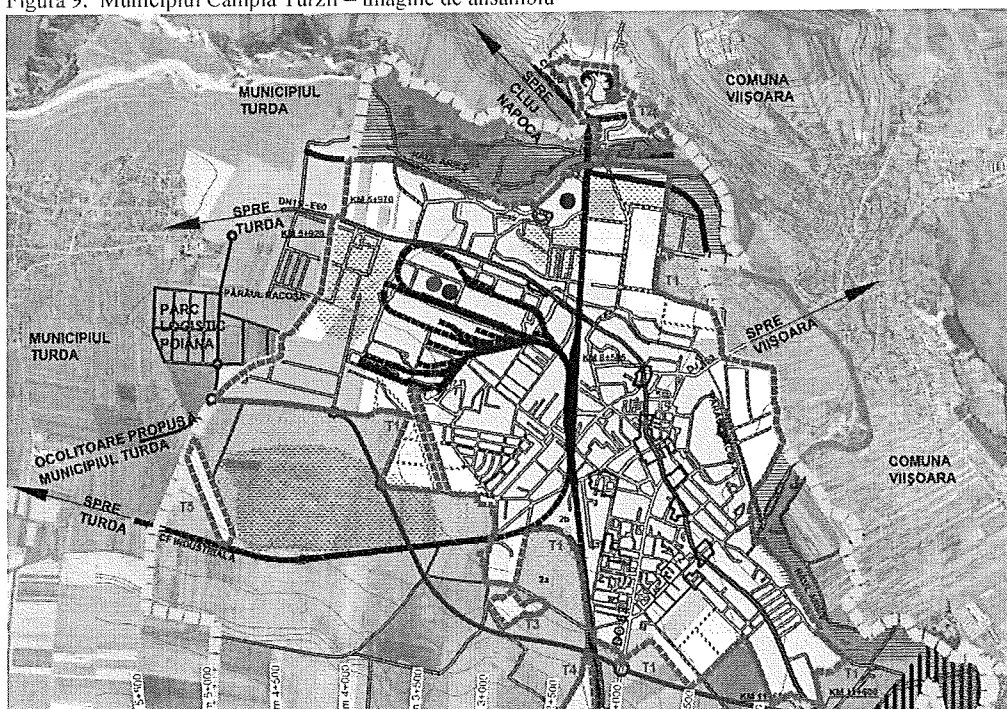
Figură 8. Chorotipul unitatilor urbane functionale ale judetului Cluj



Sursa Cocean, P. (2010), *Geografie regională, ediția a III-a, restructurată și adăugită*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.

Municipiul Câmpia Turzii este încadrat la secțiunea localităților urbane de rang II conform PATN secțiunea IV (legea 351/2001) și cuprindea 28.529 locuitori în anul 2015 (conform fișei localității pe anul 2015).

Figură 9. Municipiul Campia Turzii – imagine de ansamblu



Sursa: PUG 2012

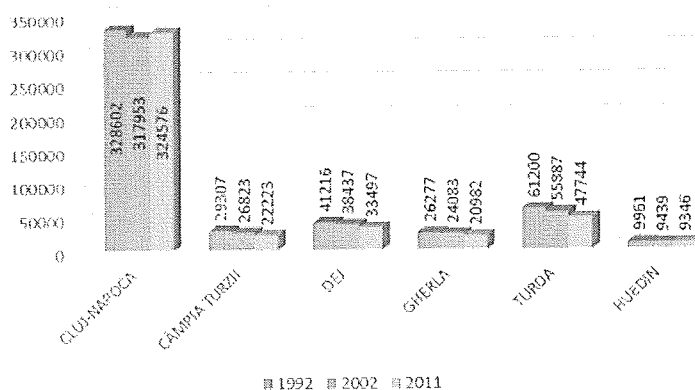
Municipiul Câmpia Turzii se întinde pe o suprafață de 2.374 ha, din care 40% (956,47 ha⁴) reprezintă intravilanul localității, iar 60% reprezintă terenurile extravilane. Structura fondului funciar evidențiază faptul că municipiul Câmpia Turzii dispune de cele mai reduse resurse de teren în cadrul zonei limitrofe din sud-estul județului Cluj. Câmpia Turzii înregistrează o pondere a suprafețelor agricole (64,03%) apropiată de media județeană. Una dintre problemele majore ce afectează dezvoltarea municipiului, o reprezintă orientarea și concentrarea activităților economice și a populației spre centrele urbane mai mari, respectiv către Cluj și Târgu Mureș. Astfel că, pe fondul unui declin socio-economic prelungit, municipiul s-a aflat pentru o perioadă foarte lungă de timp în incapacitatea de a menține și de a atrage activitate economică și populație nouă.

⁴ Conf. PUG aprobat 2012 și INS Tempo on-line

2.1.2. Caracteristici demografice

Raportat la județul Cluj, populația din municipiul Câmpia Turzii reprezintă 4% din populația județeană, situându-se pe locul patru în rândul centrelor urbane din județ. Numărul populației rezidente a scăzut cu 24,2 % în intervalul 1992-2011. Această tendință este vizibilă și în cazul celorlalte municipii din județ cum ar fi Gherla (-12,9%), Turda (-14,6%) și Dej (-13%). Municipiul Câmpia Turzii este un oraș dens populat cu 861,5 locuitori/kmp în anul 2011, situându-se pe locul II la nivelul județului Cluj, după Cluj Napoca – 1717,4 locuitori/kmp. În anul 2015, densitatea populației este de 1200 loc/kmp.

Figură 10. Dinamica populației urbane a județului Cluj



Sursa: Strategia de dezvoltare a municipiului Câmpia Turzii 2015-2020

La o analiză a situației plecări/sosiri cu reședința în anii 2014 și 2015 se observă că în oraș și-au stabilit reședința puține persoane respectiv 152 persoane în anul 2014 și 298 în anul 2015. În anul 2015 s-a dublat numărul de plecări față de anul 2014. O parte din populație a plecat în zonele rurale, fiind și aici evident un flux urban – rural, însă continuă numărul mare de plecări la muncă în străinătate.

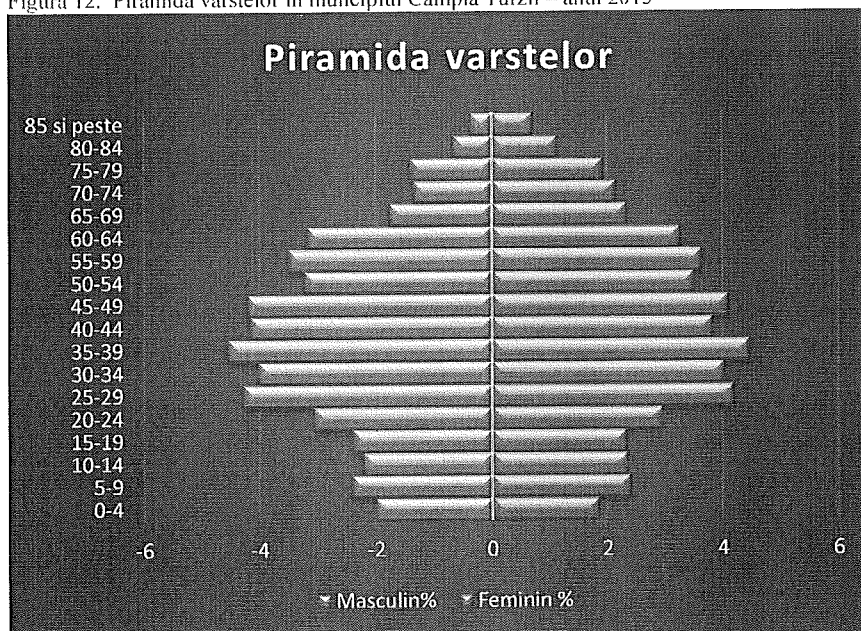
Figură 11. Situație plecări/sosiri cu reședința

	2014	2015
	Nr. pers	Nr. pers
Stabiliri de reședință	152	298
Plecări cu reședință	218	435

Sursa: Fișele localității 2014, 2015

Analiza distribuției pe grupe de vârstă a populației relevă un procentaj de 53,7% din totalul populației reprezentat de populația matură / aptă de muncă (30÷64 ani). Ponderea populației în vârstă de 85 de ani și peste are o valoare de 1,07%, iar grupa sub 5 ani este de 1.101 locuitori, respectiv 3,8% din totalul populației.

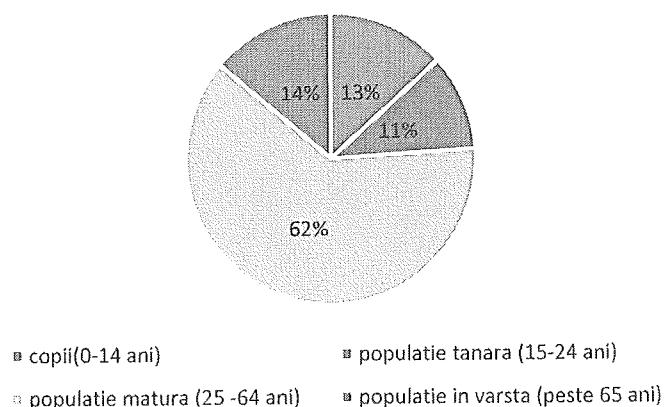
Figură 12. Piramida vârștelor în municipiul Câmpia Turzii – anul 2015



Sursa: fișă localității 2015

Modelele demografice ale viitoarelor tendințe demografice sugerează faptul că ratele considerabil mai mici ale natalității, corelate cu o speranță de viață din ce în ce mai mare vor fi reflectate într-o structură a populației cu o vârstă mai înaintată. Se așteaptă ca acest model al îmbătrânirii populației, care este din ce în ce mai evident în rândul regiunilor UE, să aibă implicații profunde într-o gamă largă de domenii de politică, cu impact, printre altele, asupra populației de vârstă școlară, asistenței medicale, participării la forța de muncă, protecției sociale, aspectelor de securitate socială și finanțelor publice.

Figură 13. Distribuția populației municipiului Câmpia Turzii pe categorii de vârstă – anul 2015



Sursa: date prelucrate autori studiu din fișă localității anul 2015

Se observă un aspect des întâlnit în orașele mici din România, acela că populația municipiului Câmpia Turzii este în preponderanță adultă, lucru care pe termen lung va conduce la un grad mult mai ridicat de îmbătrânire a populației.

Referitor la numărul de nașteri, în anul 2015 au fost înregistrate 201 nașteri, iar în anul 2014 numărul de nașteri a fost de 187, înregistrându-se astfel o ușoară creștere, care nu evidențiază însă o tendință clară. Sporul migrator înregistrează valori negative, cele mai mari valori fiind înregistrate în anii 2000 (-196), 2005 (-190), 2010 (-165) și 2012 (-184). Motivul principal este restructurarea industriei metalurgice – închiderea combinatului.

Conform datelor statistice analizate, tendința generală este de reducere a populației la nivelul municipiului, aceasta tendință având ca principale cauze: restructurarea masivă a economiei – industria metalurgică, emigrarea populației și scăderea natalității. Un alt aspect este legat și de atracția pe care o exercită Cluj Napoca la nivel regional, fiind un centru important universitar, economic și social.

2.1.3. Forța de muncă – salariați

Populația activă a înregistrat o scădere de aproape 50% (48,33%) în 2011 (8.495 persoane) față de 2002 (17.577 persoane), așa cum este relevat în Strategia de dezvoltare a Municipiului Campia Turzii 2015 – 2020. În 2011, populația ocupată reprezenta doar 27% din totalul populației orașului, activând predominant în sectoarele secundar și terțiar, cu ponderi apropiate – 43.95%, respectiv 48.73%. Populația ocupată în sectorul cuaternar reprezenta 5.84% din total, în timp ce sectorul primar implică cea mai redusă pondere a forței de muncă – 1.46%.

Analiza numărului de angajași relevă o scădere accentuată în perioada 2007- 2014, astfel că numărul mediu de salariați a cunoscut o evoluție descendentă, de la 9317 angajați în anul 2007 la 3709 în anul 2014, înregistrând o scădere de peste 60%.

Figură 14. Numărul mediu al salariaților pe localități 2007 -2014

Localități	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Nr. pers	Nr. pers	Nr. pers	Nr. pers	Nr. pers	Nr. pers	Nr. pers	Nr. pers
MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA	133004	132173	128785	123510	128037	133695	136823	149078
MUNICIPIUL CAMPIA TURZII	9317	8848	6829	6171	5632	5034	3875	3709
MUNICIPIUL DEJ	12640	12034	10510	9640	8975	9464	9569	8780
MUNICIPIUL GHERLA	6941	6654	5447	5115	4335	4375	4477	5063
MUNICIPIUL TURDA	12748	13437	11174	10157	9776	9483	9195	8652
ORAS HUEDIN	2718	2641	2058	1885	1686	1664	1681	1732

Sursa: INS- Tempo online, 2014

Evoluția numărului mediu de salariați este legată în mod direct cu schimbările petrecute în principala ramură de activitate a municipiului - industria.

Astfel, dacă în anul 2000 în industrie activau 57,8% din totalul salariaților (12.914 salariați din numărul mediu de 22.327), în anul 2012 acest domeniu rămâne pe primul loc al acestui clasament, dar cu o pondere de 30,9% (5.495 salariați din totalul de 14.935). În ceea ce privește distribuția

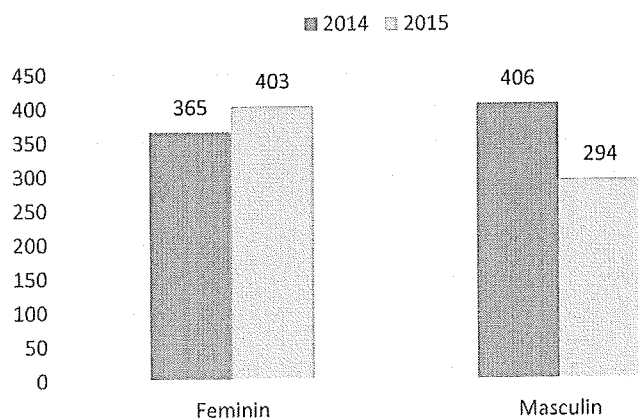
salariaților pe domenii de activitate, o primă observație trebuie să se refere la aportul nesemnificativ al agriculturii, pentru toată perioada 2000-2012.

Este nevoie de investiții în tehnologie și în oameni, care să asigure modernizarea capitalului tehnic și specializarea capitalului uman, astfel încât să se realizeze o creștere continuă a competitivității economiei. Aceasta se poate realiza în primul rând prin alocarea corespunzătoare de fonduri publice și private, necesare dezvoltării capitalului uman și sectorului cercetare-dezvoltare-inovare.

La nivelul municipiului Câmpia Turzii există un număr de aprox 3.000 de locuitori ai orașului, care și-au găsit de lucru în străinătate. Un număr de aproximativ 500, și-au găsit de lucru în orașe precum Cluj-Napoca ori Târgu-Mureș și fac zilnic naveta. Trebuie menționat faptul că navetismul spre Câmpia Turzii și în municipiu a fost susținut în bună măsură de utilizarea pe scară largă ca mijloc de locomoție a bicicletei, neexistând pante care să împietzeze asupra utilizării acestui mijloc de transport individual. Un al mijloc de transport utilizat este reprezentat de mijloacele de transport în comun, către Turda și Cluj Napoca, precum și linia de cale ferată.

În ceea ce privește populația șomeră, se observă în perioada 2010 – 2014 o situație fluctuantă, cota maximă fiind atinsă în anul 2013, cu un număr de 1114 șomeri, aceasta situație este data de declinul combinatului siderurgic Mechel.

Figură 15. Populația șomeră în Câmpia Turzii. 2014 -2015



Sursa: Fisa localității 2014- 2015

În anul 2016, situația pe luni arată o scădere a numărului de șomeri înregistrați, astfel în luna mai fiind înregistrați 328 șomeri, un număr mult mai mic decât cel înregistrat în Turda și Dej.

Figură 16. Șomeri înregistrați lunar în anul 2016 pe localități

Sexe	Localități	Perioade				
		ian	febr	martie	aprilie	mai
		UM: Numar persoane				
		Nr pers	Nr pers	Nr pers	Nr pers	Nr pers
Total	MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA	1438	1365	1289	1296	1265
-	MUNICIPIUL CÂMPIA TURZII	661	549	525	499	328

-	MUNICIPIUL DEJ	392	355	348	343	351
-	MUNICIPIUL GHERLA	324	284	262	281	281
-	MUNICIPIUL TURDA	976	874	821	821	798
-	ORAS HUEDIN	184	116	124	113	105

Sursa: INS Tempo on-line, 2016

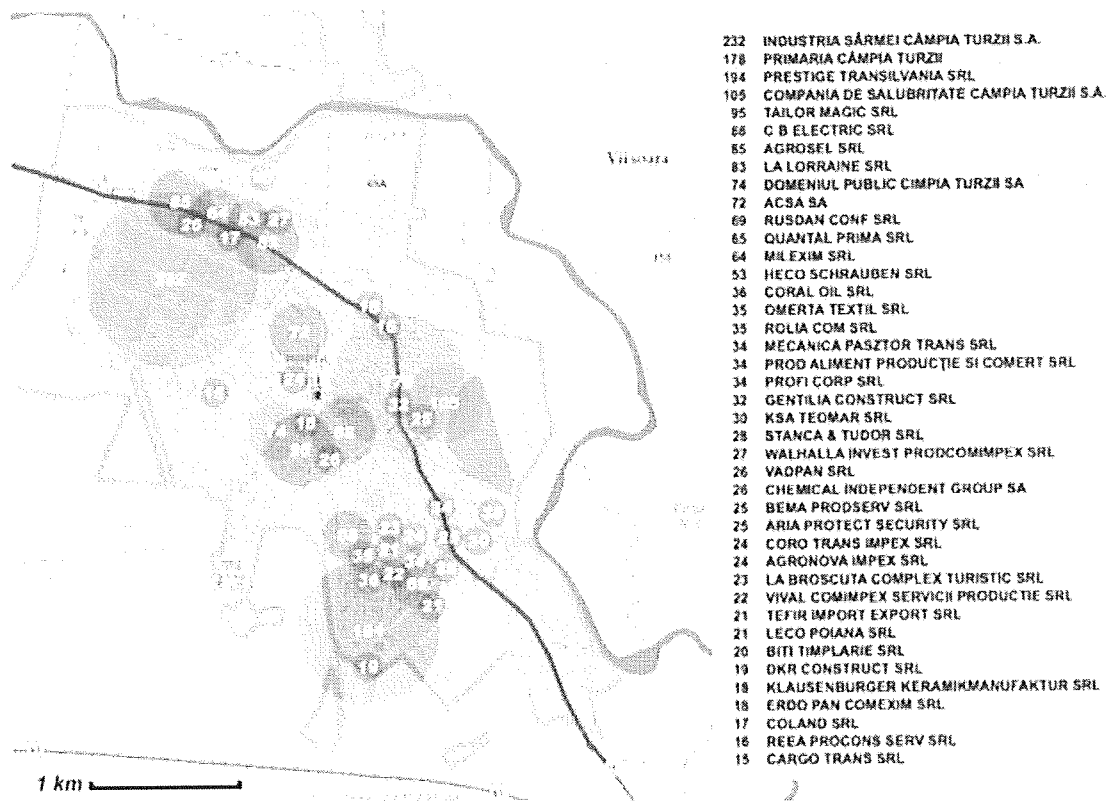
2.1.4. Economie

Schimbările socio-economice intervenite în perioada post-comunistă, marcate de dezindustrializare și reducerea costurilor transportului, au dus la creșterea competiției dintre orașele din zona. Pe fondul globalizării, s-a produs o distanțare între orașele mari și orașele mici, aflate la baza sistemului ierarhiei urbane, iar în timp orașele mici foste monoindustriale au devenit necompetitive. În aceste condiții instalarea fenomenului "contractiei urbane" (declin demografic și economic, migrație, creșterea ratei șomajului etc) a fost inevitabilă. Municipiul Campia Turzii a cunoscut o perioadă de continuă creștere demografică până în anii 80, dar după această perioadă a intrat într-un proces de declin demografic, ce a devenit din ce în ce mai accentuat în ultimii 25 de ani, pe fondul situației economice postcomuniste. Câmpia Turzii a fost unul dintre orașele un caracter mai mult monoindustrial (Fărcaș I., 1976), fiind un exemplu atipic de așezare urbană a cărei dezvoltare a fost influențată de funcția economică dominantă, industria siderurgică., reprezentată de înființarea fabricii Societatea "Industria Sârmei" SA (Mechel Steel Group).

Pentru municipiul Câmpia Turzii există premisele pentru dezvoltare economică importantă. Apropierea de municipiul Turda prefigurează o capacitate mare de dezvoltare a zonei. Importanța pentru dezvoltare este și poziția geografică avantajoasă și accesul facil la rețeaua de transport rutieră, aeriană și feroviară. Parteneriatele cu mediul privat, cooperarea între unitățile administrative teritoriale, precum și o gândire strategică integrată sunt câteva aspecte care pot aduce valoare adăugată dezvoltării în zona. După o perioadă de tranziție, în care s-a pierdut statutul de oraș monoindustrial, Câmpia Turzii a devenit un oraș în care activează mai multe industrii și servicii.

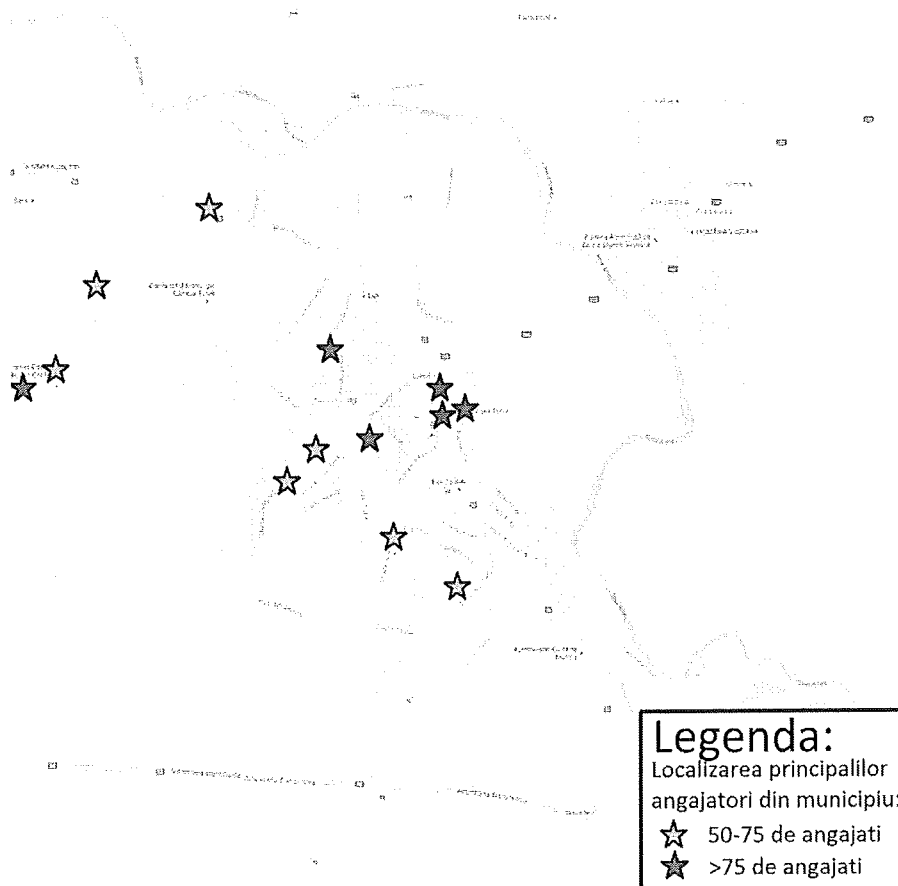
În ceea ce privește distribuția principalilor angajatori în Campia Turzii, se observă o concentrare a acestora în zona de nord-vest, în zona centrală și în zona de sud-est. O nouă concentrare de angajatori va fi realizată o dată cu construirea **Parcului Industrial Tetarom 5**, la Luna, care va avea legătură cu autostrada Transilvania.

Figură 17. Distribuția principalilor angajatori înregistrați în Câmpia Turzii (2014)



Sursa: Strategia de dezvoltare a municipiului Câmpia Turzii 2015-2020

Figură 18. Distribuția principalilor angajatori, după numărul de angajați (2016)

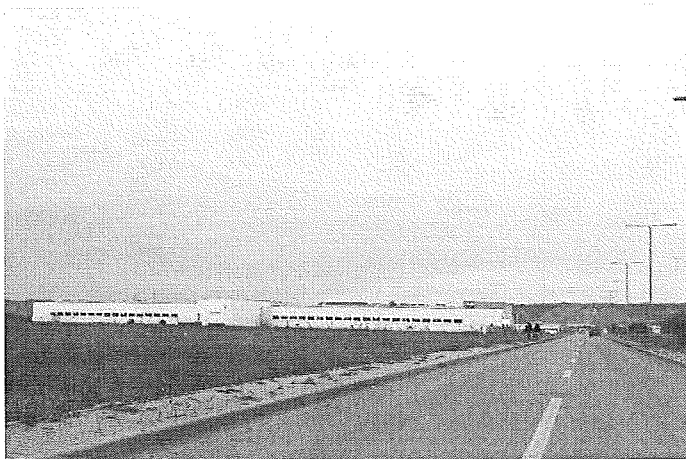


Sursa: prelucrare date. Autorii studiului

În zona de nord vest a orașului a fost dezvoltat Parcul industrial REIFF. Acesta și-a început activitatea în 2012, prin intermediul companiei germane Heco Schrauben, specializată în prelucrarea metalelor și producerea de șuruburi de diferite dimensiuni. În zonă există strada de acces din incinta Zonei Industriale, ce face legătura cu drumul european E60, fiind un drum ușor practicabil.

În anul 2016, în cadrul parcului industrial își desfășoară activitatea companii cu activitate în domeniile producției metalurgice (S.C. Heco Schrauben S.R.L.), domeniul energetic - SC Electrogrou, domeniul subansambluri auto - SC Cikautxo Ro Rubber & Plastic SRL (deschisă în anul 2016), domeniul alimentar/ panificație - La Lorraine Bakery Group - joint venture dintre Macromex și Vanobake Group. În anul 2016 s-a deschis la Câmpia Turzii Fabrica de subansambluri auto Cikautxo. Beneficiarul investiției este SC Cikautxo Ro Rubber & Plastic SRL. Investiția inițială a ajuns la un total de 8 milioane de Euro. Principalii clienți pentru care fabrica din Câmpia Turzii produce sunt producătorii auto Volkswagen și Renault. Numărul de angajați în anul 2016 este de 150 de angajați.

Figură 19. Drum de acces parc Industrial Reiff



Sursa: autorii studiului

În Câmpia Turzii se găsește și un incubator de afaceri, situat pe strada George Coșbuc, nr. 24. Incubatorul de Afaceri din municipiul Câmpia Turzii dispune de o suprafață de 441,24 mp și găzduiește spații specifice cu funcția de birouri, sală de conferință de 150 de locuri, spații de depozitare și producție, etc. Incubatorul este utilat, mobilat și dotat cu echipamente IT&C. În cadrul Incubatorului de Afaceri Câmpia Turzii funcționează în anul 2016, un număr de 14 agenți economici (12 cu sediul în județul Cluj și 2 din comuna Unirea, județul Alba), pentru care se acordă sprijin timp de 5 ani. Domeniile de activitate ale celor 14 firme din cadrul Incubatorului de afaceri sunt serviciile (cu o pondere de peste 85%) și industria. Activitatea de producție cuprinde fabricarea de produse manufacturiere (produse de artizanat din sticlă și ceramică) și construirea de imobile. Drumul de acces este facil, cu mici probleme de trafic, date de organizarea săptămânală a târgului în imediata vecinătate.

Figură 20. Acces incubator de afaceri



Sursa: google maps

Pe strada Laminoriștilor la nr. 169, tot în zona de nord a municipiului, la intersecția cu drumul secundar către REIF, își desfășoară activitatea SC Parc Industrial Campia Turzii SA, care a fost înființată în anul 2014 și a obținut titlul de parc industrial în anul 2015 pentru o suprafață de 5,49 ha. Conform datelor analizate, parcul nu a desfășurat activitate până la data elaborării PMUD. În luna septembrie 2016 a fost demarată o licitație publică pentru unul din loturi, licitația fiind câștigată de SC Berg Banat SRL (tratarea și acoperirea metalelor). Parcul are acces facil din șoseaua DN15/E60 și este situat la

doar 2 km distanță față de autostrada Brașov – Oradea. De asemenea, are și acces facil la magistrala CFR București – Oradea.

În ceea ce privește desfacerea producției și a produselor agroalimentare locale și regionale există următoarele piețe și târguri:

- Piața Unirii (legume, fructe și lactate) – este prevăzută cu locuri de parcare;
- Piața Mică sau piața Mureșului – este prevăzută cu locuri de parcare și rastele de biciclete;
- târgul săptămânal pe strada G. Coșbuc (cu participarea tuturor producătorilor din zonă) – trafic intens și circulație îngreunată în zilele când este organizat târgul.

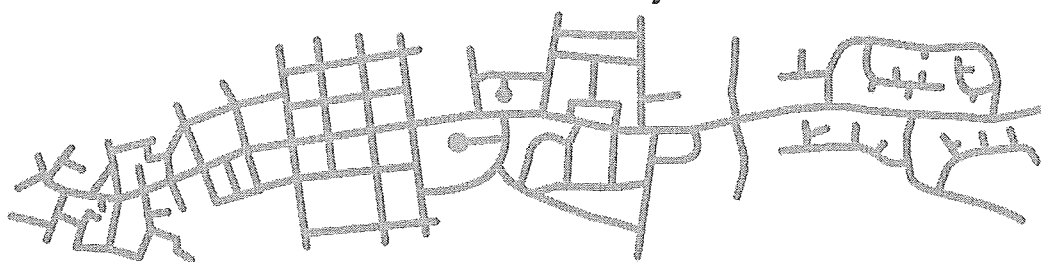
Acestor piețe locale de desfacere, li se adaugă activitatea a trei unități ale unor mari lanțuri de magazine: Lidl (anterior Plus, investiție din 2006), Profi și Penny, incluzând comercializarea produselor pentru toate categoriile de necesități. Aceste trei centre comerciale dețin spații de peste 1.000 mp, gestionate de companii străine cu sedii înregistrate în România: Rewe Projektentwicklung România S.R.L. (Penny), S.C. Midtown Retail S.R.L. (Profi) și S.C. Lidl Imobiliare România Management S.C.S.

În zona piețelor și a târgului există un trafic mai intens, iar locurile de parcare sunt insuficiente. Pietonii circulă în condiții minime de siguranță pe strada George Cosbuc, iar soluții alternative nu există. Parcarea, în zona Obor, se realizează pe carosabil, trotuar, nu există locuri de parcare pentru biciclete. În zona piețelor, parcarea este realizată în spații amenajate corespunzător, existând și rastele de biciclete.



PLANUL DE NEGRITATE URBANA
BUCHARESTA
PANFA 1920-2010

Rețeaua stradală



PRE-INDUSTRIAL 1920 1950 1970 TODAY

2.2. Rețeaua stradală

Oferta de transport în Municipiul Câmpia Turzii este formată din:

- rețeaua de căi de transport rutiere
- rețeaua de căi ferate.
- Municipiul se află la mai puțin de o oră distanță de reședința județeană (municipiul Cluj-Napoca) și de două aeroporturi internaționale: „Avram Iancu” din Cluj-Napoca și „Transilvania” din Târgu Mureș.

În acest capitol sunt prezentate date și analize referitoare la:

- traseele principale
- ierarhia străzilor
- starea fizică a străzilor
- condițiile de siguranță rutieră
- areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/gâtuiri în rețelele de transport
- informații privind durata călătoriei
- situația pe cartiere

2.2.1. Infrastructura rutieră

Municipiul Câmpia Turzii este al treilea centru urban din județul Cluj, suprafața sa administrativ-teritorială este de 2.378,28 ha, din aceasta intravilanul reprezintă 702,49 ha, iar suprafața agricolă este de 1474,67 ha. Sub aspectul rețelelor stradale la nivelul municipiului există două categorii:

- **drumul național DN15-E60**, care traversează municipiul Câmpia Turzii și asigură legătura Turda - Cluj și Luduș - Târgu Mureș
- arterele de importanță mai redusă ca amenajare și valori de trafic:
 - **DJ 150: Câmpia Turzii (DN 15) - Viișoara - Frata - Mociu (DN 16);**
 - **DC 62: Câmpia Turzii - Călărași Gară**

Teritoriul administrativ al Municipiului Câmpia Turzii este situat în partea de Sud-Est a județului Cluj și este străbătut pe direcția NV-SE, de DN15(E60) pe toată lungimea intravilanului și de Autostrada A3 (tronsonul Gilău-Turda) în partea de Sud. Drumul național DN15-E60, cu o lungime de 5,55 km pe teritoriul localității, asigură legătura cu municipiile Turda și Cluj-Napoca înspre Nord-Vest, respectiv orașul Luduș și municipiul Târgu-Mureș înspre Sud-Est. Racordul la autostrada A3 se face în partea de Sud-Est în imediata apropiere a intrării în localitate.

La nivel județean, Municipiul Câmpia Turzii relaționează pe direcția Nord-Est cu comunele Viișoara, Trittenii de Jos, Ceanu Mare, Frata prin intermediul drumului județean DJ 150 și pe direcția Sud cu localitatea Călărași Gară prin intermediul drumului comunal DC 62 și cu comuna Ploscoș prin drumul comunal DC 69. Poziționarea în imediata vecinătate a autostrăzii A3 și pe axa drumului național DN15 (E60) asigură Municipiului Câmpia Turzii o accesibilitate crescută din punct de vedere rutier, atât la nivel județean cât și regional. Data fiind importanța drumului național DN15, acesta a beneficiat de lucrări de întreținere, starea lui fiind într-o stare tehnică bună. Rețeaua stradală urbană care cuprinde un număr de 133 de străzi cu o lungime totală de 52 km. Strazile sunt modernizate într-un

procent foarte ridicat, demonstrând interesul municipalității în asigurarea unei infrastructuri rutiere de calitate.

Figură 21. Situația drumurilor în Câmpia Turzii

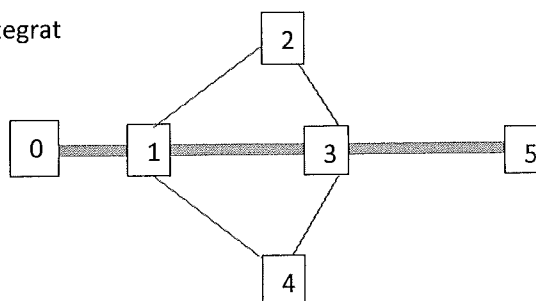
	Ani		
	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015
	UM: Km		
	Kilometri	Kilometri	Kilometri
Lungime străzi	47	49	52
Străzi modernizate	44	46	47

Sursa: INS tempo online

În cazul municipiului Campia Turzii, dezvoltarea istorică a impus un mixt de structuri pe diferite suprafețe funcționale ale orașului și formarea unei unități topologice în care circulația se realizează mai ales de-a lungul unor linii/axe care separă teritoriul. Calea ferată parcurge întreg orasul, lucru care aduce rupturi în șesutul urban. Analizând situația existentă, se poate concluziona că există o "hiperintegrare" a rețelei stradale la nivelul municipiului, dat fiind faptul că rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală.

Model de hiperintegrare a rețelei stradale

Hiperintegrat



Acest model apare atunci când un arc al rețelei naționale de drumuri se suprapune peste rețeaua locală.

Din această axă majoră de circulație și subordonat acesteia, se ramifică o serie de trasee importante pentru desfășurarea circulației cum sunt:

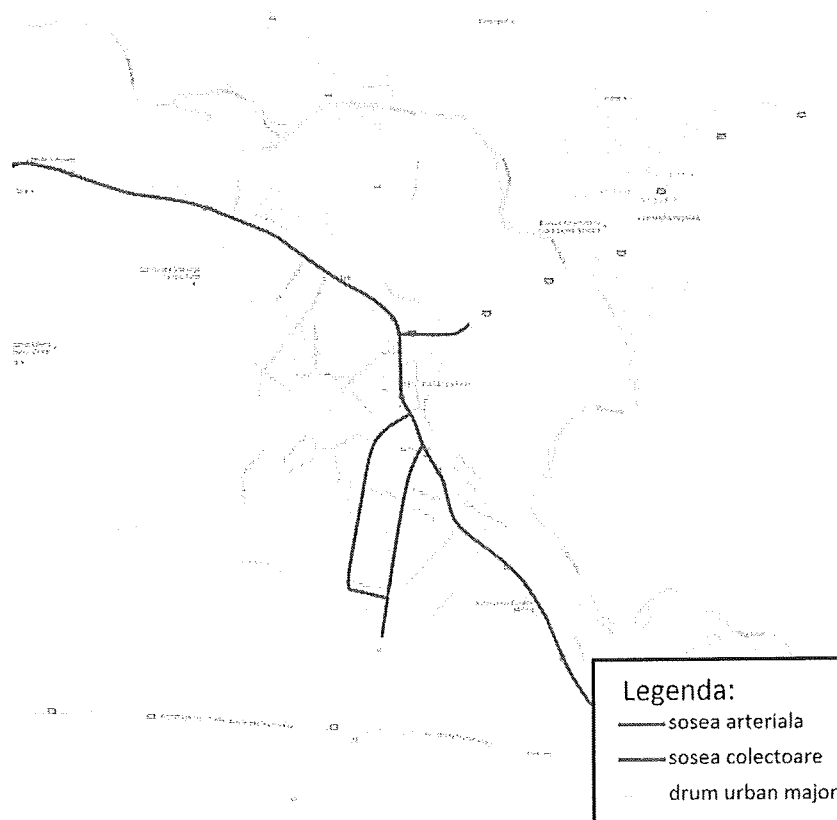
- Traseul de legătură cartierul de locuit Lut, pe strada Iancu Jianu;
- Traseul de legătură cu comuna Viișoara pe strada George Coșbuc;
- Traseul de legătură cu principalul ansamblu de locuințe al municipiului (zona de sud-est), pe străzile Aurel Vlaicu și Gheorghe Barițiu;
- Legăturile cu cartierul Șarât, pe traseu străzilor Dr. Ion Rațiu (la sud), Nicolae Titulescu și Vasile Goldiș (la nord).

Analiza conduce la următoarele concluzii :

- (i) Orașul este o combinație de structuri, adiacente sau suprapuse, dificil de caracterizat.
- (ii) Din vatra istorică a orașului (cartierul Centru), cu o serie discontinuități, se desprind artere majore spre celelalte cartiere: Șarât, Blocuri, Lut, Insula.

- (iii) Fără legătură cu ansamblul deja disipat al cartierelor mai sus menționate, există o serie de zone "sateliți" la care accesul necesită parcurgerea unor distanțe semnificative care traversează zone neamenajate (câmp) ; de exemplu Cartier Lut, zona industrială Reiff
- (iv) Circulația de tranzit grefează semnificativ deplasările pe teritoriul orașului.
- (v) Se remarcă faptul că străzile modernizate au îmbrăcămintea în stare bună de-a lungul drumului național) și o bună parte din celelalte, respectiv acceptabilă pentru restul. În zona centrală, trotuarele au dimensiuni suficiente pentru fluxul pietonal (de-a lungul drumului național), au îmbrăcăminte din dale sau bituminoasă. Piațeta din zona Casei de cultură , amenajată din punct de vedere urbanistic, beneficiază de asemenea de dale pentru realizarea îmbrăcăminții pietonalului.

Figură 22. Ierarhia străzilor



Sursa: Autorii studiului

Pentru anul 2016 sunt prevăzute o serie de investiții, care au drept scop creșterea calitatii infrastructurii rutiere.

Figură 23. Investiții bugetul local anul 2016 - transport

№.Crt.	Denumirea obiectiv	Briefing	Valoare (RON)
1.	Lucrări de întreținere a străzilor	Limitatoare de viteză – Ghe Barițiu cu strada Plopilor, amenajare alei și trepte Parc Municipal, plombări, reparații trotuare, străzi	1.037.832
2.	Lucrări de modernizare drumuri și strazi - lucrări în	Modernizare Strada Livezii – spre Trei Lacuri, strada Teilor și Strada Târnavelor – drumuri	300.000

	continuare	neasfaltate	
3	Alte lucrări – în continuare	Amenajare parcare Republicii	39.973
4	Lucrari de proiectare, modernizare drumuri, străzi și amenajare parcare – lucrări noi	Amenajare parcări – ex: strada Teilor, str. Grivitei, str. Aviatiei etc Modernizare străzi – George Coșbuc, strada Mihai Viteazu etc Modernizare tronsoane- str. Ioan Floașiu, Nicolae Titulescu, Zaharia Stancu etc	1.171.316
5	Instalatii de dirijare a circulației - lucrări noi	Semaforizare strada Laminoriștilor	120.000
6	Alte lucrari - lucrări noi	Spații verzi, amenajare parc	812.000
Total			3.481.121

Sursa: Actualizare program anual de intretinere, modernizati si investitii 2016, file:///C:/Users/Leca/AppData/Local/Temp/Rar\$Dla0.526/ATT00096.pdf

La capitolul Transporturi, in anul 2016 a fost alocata suma de 3672.400 lei, ceea ce reprezinta peste 9 % din bugetul local de cheltuieli al municipiului Campia Turzii pentru anul 2016. Calitatea drumurilor naționale și județene ce traversează teritoriul administrativ al Municipiului Câmpia Turzii este în general bună, acestea beneficiind constant de lucrări de întreținere și reabilitare. La nivel local, cele șase cartiere (Zona centrală, Șarăt, Sâncrai, Blocuri, Insulă și Lut) sunt deservite de o rețea de străzi diversă. În pofida investițiilor realizate, în execuție sau planificate, există pe lângă străzile listate mai sus și artere care se prezintă în stare rea, pavate cu piatră cubică sau cu acoperământ asfaltic degradat.

Figură 24. Străzi necesar a fi modernizate/ realocat spațiul stradal

Lista străzi din Câmpia Turzii degradate/necesare a fi modernizate		
Nr	Nume strada	Lungime (km)
1	Strada Iancu Jianu	1.6
2	Strada Iancu Jianu - bretea conexă	0.45
3	Strada Grădinilor	0.9
4	Strada Traian + bretea conexă	0.75
5	Strada Spicului	0.17
6	Ansamblu străzi Șarăt Vest	0.9
7	Ansamblu străzi Andrei Mureșanu - Ion Rațiu	0.45
8	Strada Decebal	0.35
9	Ansamblu străzi I. Agarbiceanu – Mureșului	0.4
10	Strada Școlii	0.17
11	Strada Tudor Vladimirescu	1.7
12	Strada Livezii	0.5
13	Strada Laminoriștilor	3.2
14	Strada 1 Decembrie	0.18
15	Piața Mihai Viteazu	2.5
Total km străzi de modernizat:		14.22

Sursa: date prelucrate de autorii studiului

În viitor este nevoie de o planificare a intervențiilor de acest gen corelat cu proiectele de canalizare și apă, iluminat public, precum și cu proiectele de reconfigurare.

O problemă o prezintă bordurile care sunt de înălțime mică, ceea ce conduce la riscuri de accidente și o colectare, respectiv evacuare a apelor pluviale deficiente. Îmbucurător este faptul că trotuarele au fost dotate cu facilități pentru accesul cărucioarelor. Unele dintre străzi au îmbrăcăminte rutieră în stare precară, creând nu numai disconfort, ci chiar pericol pentru pietoni, cât și o imagine de zonă neîngrijită.

Străzile aparținând rețelei naționale (pe care se desfășoară traficul de tranzit) au lățimi de 10,00 - 14,00 m. Străzile aparținând rețelei principale a orașului (pe care se derulează traficul major local) au partea carosabilă de lățime 7,00 - 8,00 m. Restul străzilor (de colectare a traficului) au lățimi de 4,00 - 7,00 m. Aceste dimensiuni afectează fluența traficului, în continuă creștere, producând congestii în unele zone. Pe toata lungimea de traversare a municipiului, circulația în tranzit se suprapune cu circulația urbană, cu blocaje periodice localizate în zonele dificile: în special pe unele străzi centrale (de exemplu, Str. Laminoristilor) și la traversarea căii ferate spre cartier Șarat.

O situație aparte în Municipiul Câmpia Turzii, ce generează o serie de probleme și disfuncții la nivelul conectivității interne și externe este fractura produsă în țesutul urban existent de magistrala de calea ferată ce traversează municipiul pe direcția Nord-Sud. Nu există poduri sau tunele rutiere pentru traversarea căii ferate, cu excepția subtraversării căii ferate de către DN. Toate trecerile pe teritoriul intravilanului sunt la nivel și deficitare ca amenajare (de ex. lipsa trotuarelor). Lipsa traversărilor denivelate creează disconfort și disfuncții de conectivitate între vestul și estul orașului, afectând cu precădere locuitorii cartierului Șarat.

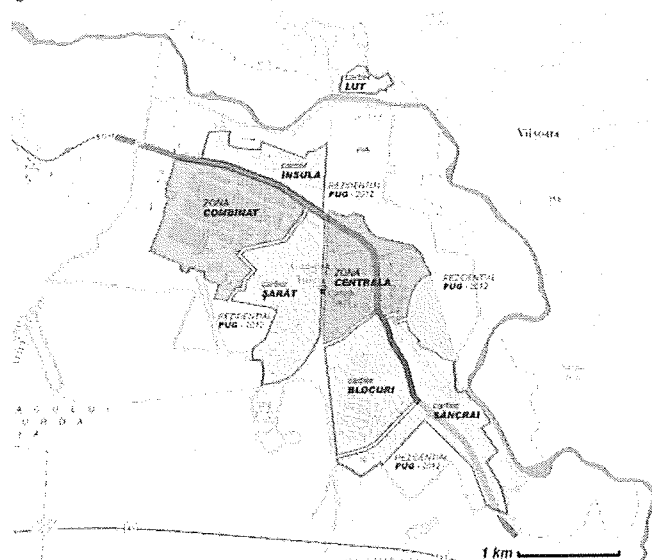
În ansamblu infrastructura rutieră din municipiul Câmpia Turzii se prezintă în parametri buni, peste mediile naționale la majoritatea indicatorilor tehnici, reprezentând o bază solidă pentru dezvoltare. Este necesară continuarea lucrărilor de reabilitare și modernizare în special în zonele rezidențiale, amenajarea de treceri pietonale denivelate suplimentare peste calea ferată și asigurarea accesibilității optime pentru zonele cu potențial de dezvoltare.

Figură 25. Situația infrastructurii rutiere în cartierele din municipiul Câmpia Turzii

Cartier	Detalii	Rețea de străzi	Alte caracteristici
Cartier Sâncrai	Cartierul este de mici dimensiuni, cu o serie de puncte de atracție: liceul Teoretic Pavel Dan, biserica, baza de agrement.	Are o rețea de 13 străzi cu artere liniare și intersecții perpendiculare	Arterele secundare sunt predominante de un trafic pietonal al elevilor la liceu, zilnic și la baza de tratament, sezonier. Spre sud există o expansiune necompactă a locuirii. Acest areal a fost prevăzut pentru sistematizare prin PUG. Nu există accente de înălțime, capete de perspectivă tratate diferit sau repere urbane în interiorul țesutului rezidențial. Aleile de acces în țesut au profiluri înguste și foarte înguste (5-6 m), fără trotuare sau cu trotuar de 0,5 – 1m pe o singură parte.
Cartier Lut	Se află în partea de nord a municipiului, la nord de strada Laminoriștilor. Nu are puncte importante de atracție.	Rețeaua stradală este redusă, fiind formată din 4 străzi de categorie inferioară, excepție face drumul principal.	Legătura cu restul orașului se face printr-un pod rutier și pietonal cu profil îngust. În zonă nu există transport public de persoane. Este prevăzută stație pentru transport gratuit elevi – microbuz.

	Există o relativă izolare spațială față de municipiu, dat fiind faptul că acest cartier este segregat de restul municipiului de cursul râului Arieș		Această zonă are o tramă dezvoltată spontan și locuire în general de slabă calitate. Profilul străzilor în cartierul LUT este îngust, existând trotuar pe o singură parte doar pe un tronson asfaltat al Str. Ialomiței.
Cartier Insula	Se afla în partea de NNV, fiind distanțat de restul orașului, fiind separat de calea ferată și de pârâul Racoșa. Nu există puncte de atracție în zonă.	Sunt 8 străzi, de categorie inferioară.	În cartier nu există transport public urban, însă distanța de parcurs până la stațiile de autobuz este mică. În zonă există o tipologie de locuire individuală „de drum” și pe loturi alungite, foste loturi agricole parcelate administrativ. Zona este slab vascularizată cu drumuri.
Cartier Blocuri	Aceasta reprezintă zona cea mai densă din oraș, de locuințe colective cu P+4 niveluri. Are mai multe puncte de atracție pentru rezidenți: stadionul municipal, sediul Romtelecom și poșta, școala, piața.	Cartierul este prevăzută între str. 1 Decembrie 1918 și calea ferată, are o rețea rectangulară și se continuă caracterul din zona centrală. Cuprinde o rețea de 23 de străzi.	Arterele colectoare au înveliș asfaltic în stare medie – slabă și trotuare înguste, iar aleile de deservire prezintă fie acoperământ asfaltic în stare slabă, fie sunt nepavate, ceea ce ridică probleme atât traficului pietonal cât și celui auto. Există insule de garaje și dependințe (tablă sau lemn). În zonă, traficul este variat, fiind prezent și transport public de călători. Perimetral arealului de locuințe colective, în lungul căii ferate, se regăsesc locuințe individuale cu țesut tradițional, parcelat în loturi alungite dificil accesibile, cu precădere în zona de nord-vest a acestuia (strada Florilor), unde din cauza slabei vascularizări cu străzi se regăsesc fundături și accese de deservire pentru loturi aflate în interiorul insulelor de locuit.
Cartier Șarăt	Este situat în partea de vest a căii ferate. În zonă există puncte de interes: unități școlare, întreprinderi, unitate sanitară. Legătura cu restul orașului se realizează prin intermediul pasajelor la nivel cu cale ferată.	Cartierul dispune de un număr de 36 de străzi. Există o locuire individuală de înălțime mică (P – P+1 – P+1+M) și tramă stradală ortogonală, cu locuire tradițională pe loturi alungite.	Traficul nu prezintă cote ridicate, însă traficul pietonal este unul accentuat, mai ales în preajma școlilor. fapt ce implică un risc ridicat de accidente Cartierul a fost extins către vest cu o nouă dezvoltare de tip urban, cu tramă regulată și loturi pătrate (Străzile Marin Sorescu, Nichita Stănescu). Acestea nu prezintă străzi cu trotuare amenajate, în unele cazuri nefiind nici asfaltate și având un aspect rural.
Cartier Centru	Este dezvoltat în arealul estic căii ferate, în lungul DE60. În zonă sunt concentrate majoritatea punctelor de interes: primăria, școala „Avram Iancu”, spitalul, parcul central, piața „Unirii”, hoteluri ș.a.	Cartier Centru are cea mai mare rețea de străzi, în număr de 52 de străzi, de diverse categorii, cele mai tranzitate fiind strada Laminoriștilor, strada Andrei Muresanu, strada Parcului, strada George Cosbuc, strada Avram Iancu. Locuirea este mixtă, tradițional individuală de înălțime joasă dar relativ densă, cu tramă neregulată istorică, și colectivă (blocuri de P+4 etaje ante 1989).	Pe strada Laminoriștilor există un trafic crescut, preluând atât fluxurile interne – legătura cu cartierele, cât și traficul de tranzit. Zona exclusiv pietonală este foarte redusă, dată fiind configurația țesutului urban. Pe strada Laminoriștilor există singurul pasaj denivelat de trecere calea ferată, pasaj cu două sensuri de mers, fără trotuare, cu declivități accentuate, ceea ce face ca accesul în zonă să se realizeze cu dificultate și atenție. Străzile rezidențiale au un profil îngust (7 m – 13 m), caracteristic zonelor mai puțin circulat de țesut rezidențial individual, însă există trotuare. Pe străzile Avram Iancu, Ion Rațiu și Florilor sunt fâșii plantate de aliniament. Arealul de locuințe colective P+4+m din zona Strada Băii se regăsește într-o stare medie spre slabă, cu spațiul public ocupat de parcări amenajate sau ad-hoc. Se remarcă existența în continuare a insulelor de garaje auto.

Figură 26. Cartierele din Câmpia Turzii și zonele de extindere



Sursa: PUG 2012

În municipiu imaginea urbană este omogenă, clădirile având în puține cazuri o coloristică țipătoare, majoritatea fiind zugrăvite în culori pastelate sau griuri colorate și contribuind la o ambianță plăcută. Multe dintre străzi au fost reasfaltate și marcate corespunzător, însă există zone cu pavaj pietonal cu dale, slab întreținut, care a fost acoperit de vegetație.

2.2.2. Infrastructura feroviară

Municipiu este traversat de magistrala feroviară București-Oradea, linie ferată dublă electrificată, gara de călători și marfă fiind amplasată în partea central-vestică a localității în zona rezidențială, dar în apropierea S.C. Mechel S.A.

Din această magistrală feroviară se ramifică o linie ferată normală care face legătura cu zona industrială a municipiului Turda, precum și o linie ferată industrială spre S.C. Mechel S.A.

Figură 27. Traseu linie cale ferata Campia Turzii - Turda



Sursa: PUG 2012

Magistrala 300 desparte localitatea în două. La est de calea ferată sunt principalele zone de locuit, iar la vest este amplasat cartierul de locuințe Șarât și principala zonă industrială, legăturile dintre cele două zone se realizează astfel:

- ✓ Traversare denivelată pe traseul DN 15 prin intermediul pasajului inferior, amplasat pe strada Laminoriștilor și care asigură circulația rutieră pe două benzi.
- ✓ Traversări la nivel pe traseul străzilor Dr. Ion Rațiu (spre cartierul Șarât) și Republicii (spre terenurile agricole și stația 110 KV)
- ✓ Linia ferată Turda-Câmpia Turzii este traversată de asemenea la nivel pe traseul străzii Dr. Ion Rațiu și, tot la nivel sunt traversate căile ferate industriale la intersecția acestora cu străzile Nicolae Titulescu și Vasile Goldiș.

Câmpia Turzii beneficiază de o stație CFR, construită în anul 1881, ce are ca destinație atât transportul de călători, cât și transportul de marfă. Linia este electrificată, circulația și manevrele executându-se cu tracțiune electrică și Diesel.

Figură 28. Clădirea gării din Campia Turzii



Sursa: autorii studiului

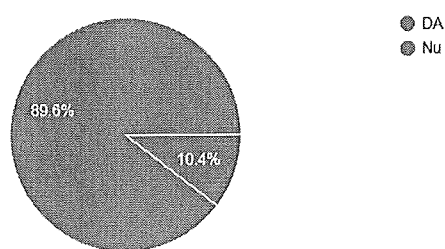
Transportul de călători include 32 de trenuri (Mersul Trenurilor 2015) din care 15 trenuri Regio (R), 2 trenuri Regio-expres (RE), 15 trenuri inter-Regio (IR). Acestea asigură conexiunea directă atât la nivel

județean cu municipiul Cluj-Napoca, cât și la nivel național cu poli importante precum București, Timișoara, Constanța, Iași, Oradea etc.

Linia 300 între Cluj-Napoca, parte a coridorului IV-N al rețelei de bază TEN-T este prevăzută pentru reabilitare și modernizare în Masterplanul de Transport. Viteza maximă actuală pe tronsonul Câmpia Turzii – Apahida este de 60km/h, în scădere constantă în ultimele două decade, ar urma să fie ridicată la minim 100km/h. Poziția gării Câmpia Turzii în raport cu localitățile învecinate conferă municipiului o poziție favorizată de centru feroviar local atât pentru transportul de pasageri cât și pentru transportul de marfă. Această poziționare contribuie la creșterea atractivității municipiului și reprezintă un avantaj competitiv zonal.

Date de la operatorul CFR Călători nu au fost puse la dispoziție, însă numai 10.4% din respondenții chestionarului online derulat în cadrul fazei de analiză PMUD de către colectivul de elaborare declară că utilizează trenul în deplasările de zi cu zi. Totodată însă, peste 68% dintre cei chestionați consideră dezvoltarea transportului feroviar pentru municipiul Campia Turzii o prioritate.

Figură 29. Importanța dezvoltării transportului feroviar



Sursa: chestionare online

În ceea ce privește modernizarea gării, peste 80% consideră important acest proiect.

2.3. Transport public

În acest capitol sunt prezentate o serie de date despre rețeaua și serviciile de transport public. Datele au fost colectate prin sondaje de opinie, măsurători și analize la fața locului. Au fost analizate documentele din care reiese modul de organizare a serviciilor de transport public, analiza operatorului de transport, alte documente relevante precum și vizitata facilitatea de garare și întreținere a principalului transportator din urbe.

În Municipiul Câmpia Turzii nu există transport public local în comun. Transportul de persoane este asigurat de operatori de transport privați și în regim de taxi. Primăria Câmpia Turzii deține însă un microbuz desemnat pentru transportul elevilor. Deși funcționează ca o conurbatie activă, se constată lipsa și respectiv necesitatea implementării unei autorități de transport pentru arealul învecinat și toate localitățile aferente acestuia.

Conform datelor de la Primăria Municipiului Câmpia Turzii, în localitate sunt aprobate stații de îmbarcare-debarcare călători pentru operatori private de transport, care execută curse speciale și pentru un operator care efectuează transport internațional. De asemenea, sunt aprobate stații în prelungirea traseului aprobat de Consiliul Județean Cluj pentru operatorul de transport Tours Claus S.R.L. Pe relația Turda – Câmpia Turzii operează firma Alis Grup, care este marca înregistrată a SC TOURS CLAUD SRL, cu sediul în Cluj Napoca. Principalele destinații spre care companiile private execută curse regulate sunt: Cluj-Napoca, Turda, Târgu-Mureș, Vișoara, Luna, Gligorești, Trittenii de Jos, Ceanu Mare, Urca, Luduș, Iernut, Frata.

În Regulamentul privind organizarea și desfășurarea activităților de transport persoane în regim de taxi, de transport mărfuri sau bunuri în regim de taxi, de transport în regim de închiriere, de dispecerat taxi în municipiul Câmpia Turzii, aprobat prin H.C.L. 2/ 2012, a fost stabilit un număr de 118 autorizații taxi, care pot fi atribuite de către autoritatea de autorizare, din cadrul Primăriei, pentru perioada 2012-2017. În anul 2015 au fost eliberate 110 autorizații de taxi

În municipiu sunt practic 4 linii de transport public, linii gestionate de Alis Group. Liniile de transport pornesc din nord-vestul municipiului, au traseu comun în zona centrală pe str. Laminoriștilor și 1 Decembrie, ca apoi să se ramifice spre zona de blocuri.

PROGRAM DE CIRCULAȚIE CÂMPIA TURZII - TURDA LUNI - VINERI LINIA 20: GARĂ CÂMPIA-T - TURDA

5:00; 5:20; 5:40; 6:00; 6:20; 6:40; 7:00; 7:20; 7:40; 8:00; 8:20; 8:40; 9:00; 9:20; 9:40; 10:00; 10:20; 10:40; 11:00; 11:20; 11:40; 12:00; 12:20; 12:40; 13:00; 13:20; 13:40; 14:00; 14:20; 14:40; 15:00; 15:20; 15:40; 16:00; 16:20; 16:40; 17:00; 17:30; 17:45; 18:00; 18:20; 18:45; 19:00; 19:20; 19:45; 20:00; 20:20; 20:50; 21:20; 21:45; 22:40; 23:20.

LINIA 20: CENTRU TURDA- CÂMPIA TURZII

5:00; 5:20; 5:40; 6:10; 6:20; 6:30; 6:40; 7:05; 7:20; 7:40; 8:05; 8:20; 8:40; 9:00; 9:20; 9:40; 10:00; 10:20; 10:40; 11:00; 11:20; 11:40; 12:00; 12:20; 12:40; 13:00; 13:20; 13:40; 14:00; 14:15; 14:40; 15:00; 15:20; 15:40; 16:00; 16:20; 16:40; 17:00; 17:15; 17:30; 17:55; 18:15; 18:30; 18:55; 19:15; 19:30; 19:55; 20:15; 20:30; 20:55; 21:20; 21:50; 22:05; 22:20.

LINIA 21: BLOCURI CÂMPIA T -TURDA

6:30; 7:10; 7:30; 8:10; 8:30; 9:10; 9:50; 10:30; 11:10; 12:10; 14:10; 15:10; 15:30; 16:30; 17:40; 18:40; 19:40; 21:00; 22:15.

LINIA 21 TURDA- BLOCURI CÂMPIA TURZII

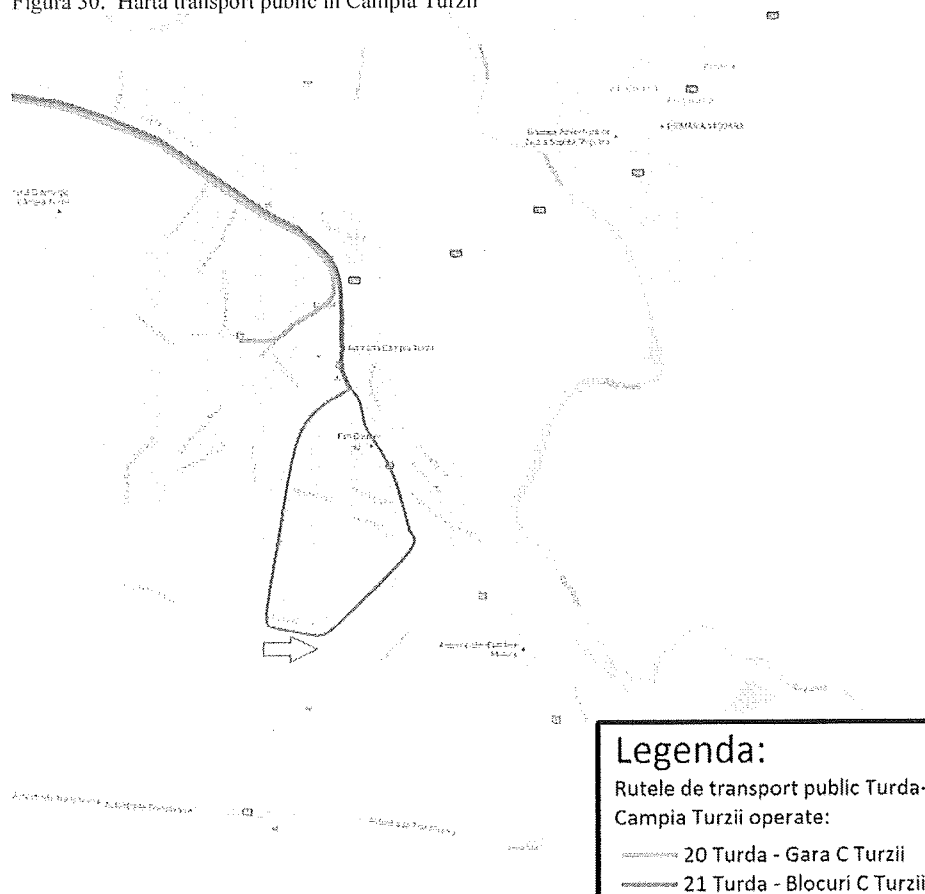
6:10; 6:40; 7:05; 7:40; 8:05; 8:40; 9:20; 9:50; 10:40; 11:40; 12:40; 13:40; 14:15; 15:00; 15:40; 16:00; 17:15; 18:15; 19:15; 20:15; 21:50.

LINIA 27 BLOCURI CÂMPIA TURZII- CASIROM 5:15; 6:10; 7:10.

LINIA 27, LINIA 50

PLECĂRI BLOCURI CÂMPIA TURZII: 5.15; 6.10; 13.10; 21.10.
 PLECĂRI CASIROM TURDA: 5.40; 6.35; 14.15; 22.15.
 PLECĂRI AGROSEL- BLOCURI: 23.25
 PLECĂRI BLOCURI- AGROSEL: 22.15
 PLECĂRI AGRICOL- BLOCURI: 7.50; 14.10
 PLECĂRI BLOCURI- AGRICOL: 7.10; 13.10

Figură 30. Harta transport public în Cămpia Turzii

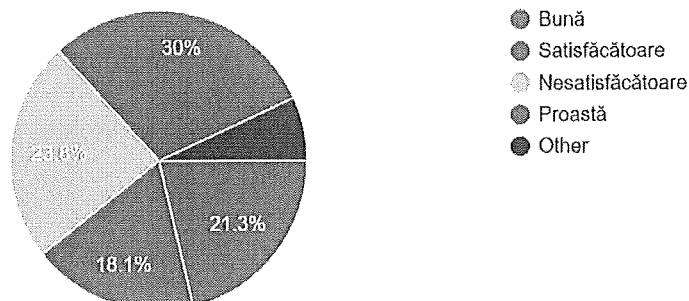


Sursa: prelucrare date autorii studiului

Calitatea transportului public este una redusă, numărul persoanelor care apelează la transportul public fiind în scădere.

Din analiza chestionarelor online reiese ca transportul public este perceput de cetățeni ca fiind de calitate proastă, cu un procent de 30%, nesatisfăcătoare cu 23.8%, în timp ce peste 21% au o parere bună și respectiv 18.1% consideră satisfăcător.

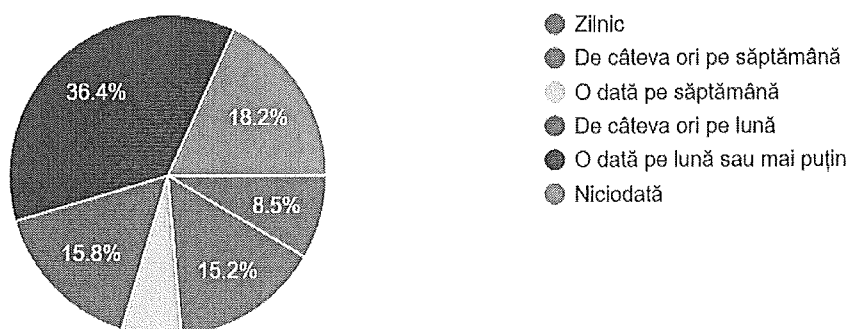
Figură 31. Calitatea transportului public în Cămpia Turzii



Sursa: chestionare online

În ceea ce privește apelul la serviciile transportatorilor privați de persoane, peste 36% apelează doar 1 dată pe lună sau mai puțin, iar procentul celor care apelează zilnic este unul mic, de 8.5%.

Figură 32. Frecvența utilizării transportatorilor privați de persoane în Câmpia Turzii



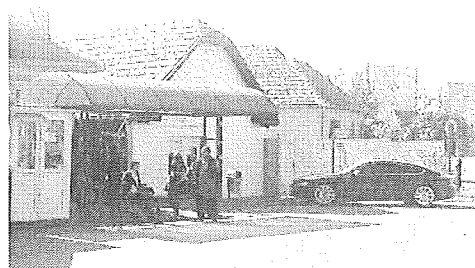
Sursa: chestionare online

Există o serie de deficiențe identificate, după cum urmează:

Aspecte analizate	Deficiențe sesizate
Vehicule	<ul style="list-style-type: none"> Capacitatea vehiculelor este variabilă (fie un autobuz un articulat cu capacitate de 150 de oameni, fie un microbuz cu capacitate de 30 persoane), neexistând o continuitate în acest sens. Curățenia vehiculelor (interioară și exterioară) este de slabă calitate Dotările interioare-exterioare/echiparea sunt precare (scaune fără un confort minimal, poziționarea acestora inadecvată, podea ridicată, inexistența unei platforme flexibile pentru persoane cu dizabilități Lipsa spațiilor adecvate pentru transportul cărucioarelor pentru copii mici, lipsa instalațiilor pentru aer-condiționat Lipsa unui spațiu și a dispozitivelor pentru asigurarea și transportul bicicletelor
Mentenanță,	<ul style="list-style-type: none"> Datorită nivelului avansat de uzură tehnică și morală, autobuzele sunt

poluare	<p>generatoare de noxe și zgomot</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flota cu consum sporit de combustibil și poluare implicită, fără performanțe dinamice actuale • În autobază lipsește exhaustor, aparatura de diagnoză computerizată • Nu există o spălătorie ecologică cu recircularea apei și perii rotative (spălarea se realizează manual)
Program, afișaj, siganilistică	<ul style="list-style-type: none"> • Lipsa aparate de validare/verificare pentru un sistem integrat de tarificare cu elemente IT • Nu există afișat un program al liniilor de transport • Stațiile din cartierul Blocuri sunt semnalizate doar printr-un semn discret pe stâlpi, fiind foarte ușor de ratat și fără alte informații vizibile. • Lipsa broșurilor sau a hărților afișate (fie ca vorbim de stații sau autovehicule) • Afișarea traseului pe hârtii printate, impropriu și în parbriz • Lipsa modului de comunicare online: orare, site, aplicație, formular reclamații.
Adăposturi/ case de bilete	<ul style="list-style-type: none"> • Stațiile de așteptare nu sunt prevăzute cu refugii • Refugiile existente sunt în stare de degradare, cu aspect neingrijit • Există o singură stație de așteptare cu casa de bilete • Ghiseu de taxare cu personal și casă de marcat în autovehicule, în locul autotaxării • Lipsa posibilității plății titlului de călătorie prin SMS/portofel electronic/card bancar.
Alte aspecte	<ul style="list-style-type: none"> • Personalul nu este amabil și deschis clienților. • Lipsa posibilității unei călătorii accesibile (financiar) în interiorul municipiului (preț bilet Câmpia Turzii – Turda – 6 lei) • Costul ridicat al călătoriilor • Lipsa subvențiilor pentru titlurile de călătorie destinate pensionarilor, studenților și persoanelor cu dizabilități

Figură 33. Imagini transport public Câmpia Turzii





Sursa: Autorii studiului

În ceea ce privește transportul periurban și interurban, există diferențe între prețurile biletelor pentru oraș și cele în afara orașului.

Din analiza datelor furnizate de anchetele organizate în rândul populației, au reieșit o serie de sugestii de îmbunătățire a transportului public de călători, cele mai frecvente recomandări sunt:

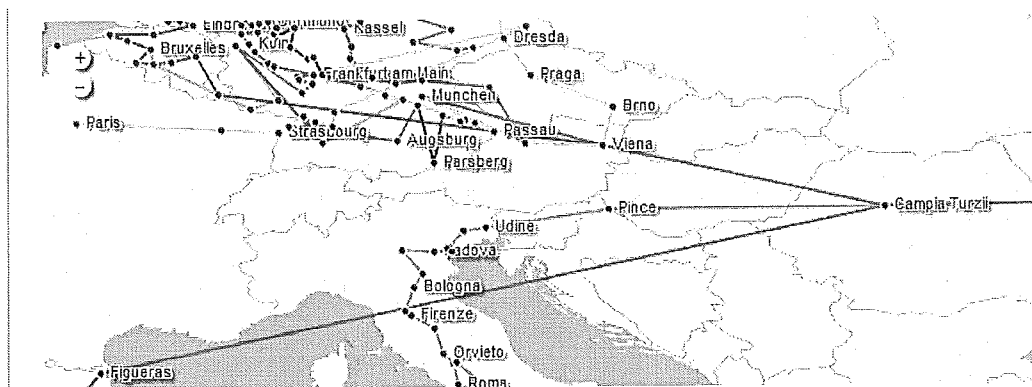
- Achiziție flota modernă/reînnoire
- Introducerea de noi rute: Șarăt – Gară, Șarăt-Sâncrai / Insula - Sâncrai / Insula-Șarăt / Sâncrai-Lut
- Schimbarea companiei de transport/ crearea unui serviciu public de călători – acționar unic Consiliul Local
- Respectarea orarului afișat
- Îmbunătățirea condițiilor din stațiile de așteptare
- Afișarea programului în stații
- Amabilitatea personalului
- Mai multe autobuze/microbuze spre Cluj, Turda cu respectarea orarului
- Suplimentarea la orele de vârf.
- Predictibilitate operațiunii și capacitate vehicule

O extindere a liniilor de transport ar fi necesară spre Cartierul Șarăt și Cartierul Lut. Trebuie ținut cont de traseele destul de șerpuite oferite de rețeaua de străzi din cartier atunci când se alege tipul de autovehicul. Necesitatea apare prin faptul că traseul de transport în comun cel mai apropiat se găsește peste calea ferată în Cartierul Blocuri, ceea ce face ca posibila utilizatori să fie nevoiți să traverseze CF (risc crescut pentru copiii care merg spre școli). În timp, cartierul se va dezvolta și cererea de transport va face obligatorie înființarea unei linii de transport în comun.

În strada Laminoriștilor funcționează autogara SC. DAGHEMANA COM SRL, care realizează trasee în comunele limitrofe municipiului Câmpia Turzii, având o bază de operare de peste 20 de mijloace de transport – autobuze, autocare, microbuze.

În ceea ce privește plecările la nivel internațional, acestea sunt reduse ca număr, așa cum reiese din datele de mai jos:

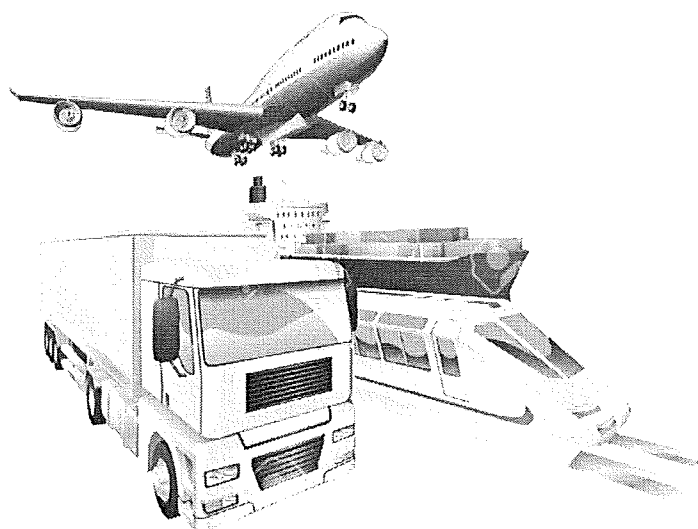
Figură 34. Harta plecărilor internaționale din Câmpia Turzii



Sursa: <http://www.autoqari.ro/CampiaTurzii/Plecari>



Transport de marfă



Sursa: http://it.123rf.com/photo_9719635_logistics-concept-illustration-airplane-truck-train-and-cargo-container-ship.html

2.4. Transport de marfă

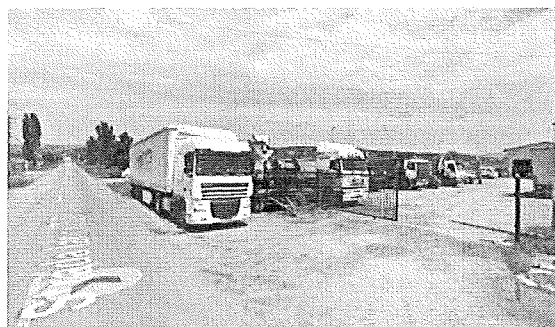
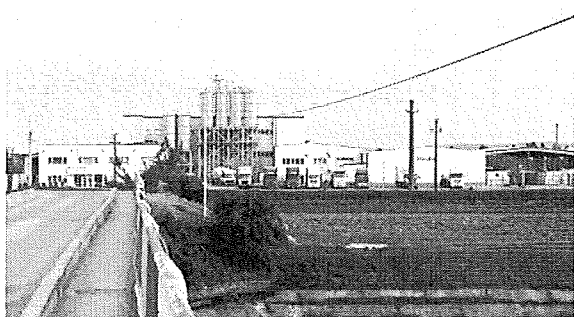
De la Câmpia Turzii către Turda există o linie CFR de marfă. Stația CFR Câmpia Turzii deservește municipiul Câmpia Turzii, municipiul Turda și comunele vecine, fără acces la calea ferată. Stația deservește cu linii de marfă și zona industrială Industria Sârmei Câmpia Turzii S.A (fost Combinatul Metalurgic Câmpia Turzii). O bună parte a acestor linii sunt însă scoase din uz, data fiind reducerea activității combinatului. Acestea pot face obiectul unor conversii funcționale.

Tranzitul vehiculelor comerciale se face, în mare măsură, pe străzile 1 Decembrie 1918, respectiv Laminoriștilor.

La nivelul municipiului Câmpia Turzii sunt localizate numeroase entități economice, care generează fluxuri de marfă. Principalii generatori de transport de marfă în municipiu sunt reprezentați de: La Lorraine SRL, Agrosel SRL, Arcanoid Prodcom SRL, Heco Schrauben SRL, Milexim SRL.

Traficul de marfă rutier este generat în special de zona industrială din partea de nord și vest a municipiului, descărcările de trafic de marfă, afectând în mod direct rețeaua stradală.

Figură 35. Imagini din Câmpia Turzii – transport de marfă





Mijloace alternative de mobilitate



2.5. Mijloace alternative de mobilitate

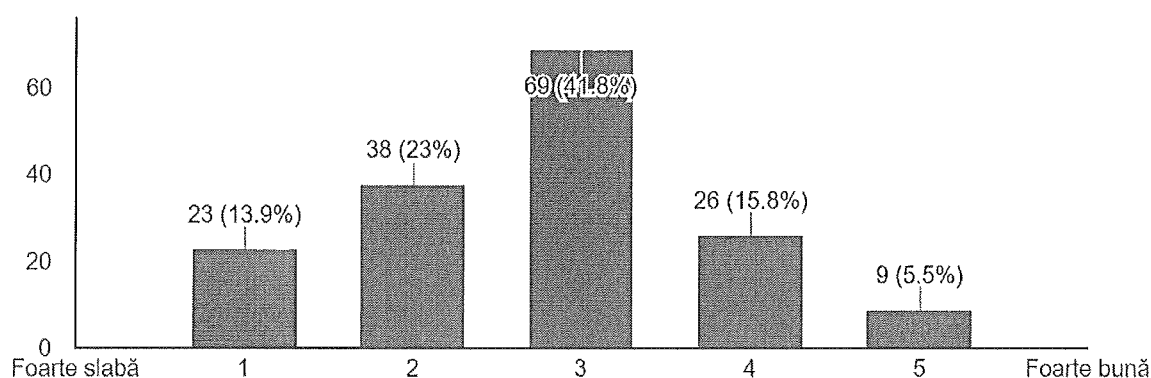
2.5.1. Deplasări pietonale

Circulația pietonală se desfășoară pe trotuarele străzilor, iar traversarea se face la nivel. Nu există pasaje pietonale denivelate cu arterele de circulație rutieră. Nu există trasee pietonale pe care circulația auto să fie interzisă.

În zonele de extremitate ale municipiului (cartier Lut, Sarat), se remarcă lipsa unui traseu pietonal, ce contribuie negativ la nivelul de accesibilitate și conectivitate la punctele de interes zonale. De asemenea, se poate observa și subdimensionarea spațiului pietonal în diferite zone ale municipiului, ce contribuie la crearea unor trasee pietonale expuse, scăzând siguranța în tranzit a locuitorilor. Nu există circuite pietonale integrate, pietonii fiind expuși permanent traficului. Deși spațiile pietonale au fost reabilite (zona Centru, zona Blocuri), acestea sunt ineficient dimensionate în anumite zone, spațiul public fiind utilizat în favoarea spațiului destinat parcajelor și a spațiului carosabil (traficul motorizat).

În ceea ce privește spațiul destinat pietonilor, există un procent de peste 40% respondenți ai chestionarelor online, care consideră satisfăcătoare calitatea lui și foarte puțini care apreciază cu bine și foarte bine.

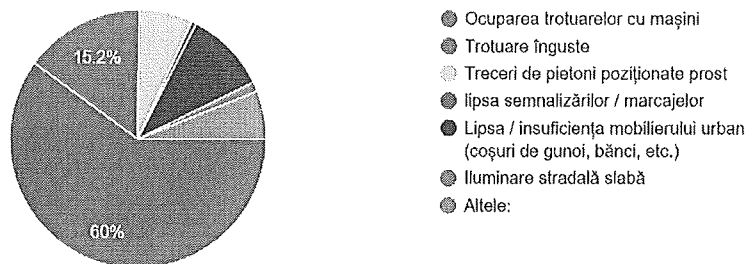
Figură 36. Percepția spațiului destinat pietonilor



Sursa: chestionare online

Dintre problemele întâmpinate de pietoni în trafic, principala problemă este legată de ocuparea trotuarelor de mașini și de faptul că trotuarele sunt foarte înguste, fapt ce nu permite un acces facil și în siguranță al pietonilor.

Figură 37. Principalele probleme întâmpinate de pietoni

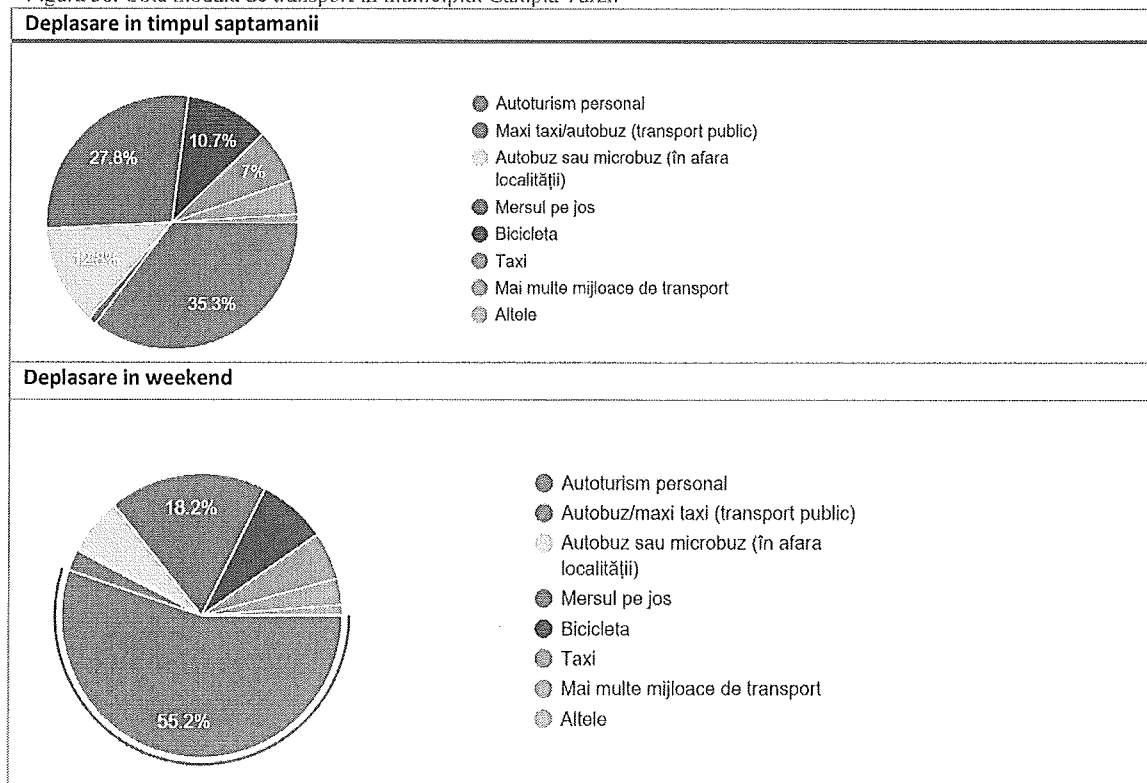


Sursa: chestionare online

2.5.2. Ciclism

La nivelul municipiului exista un numar mare de cicliști, care fac naveta regulat sau care merg în zone de interes cu bicicleta. In ceea ce privește infrastructura pentru bicicliști, aceasta este inexistentă la nivelul municipiului. In urma sondajului efectuat a reieșit o cota modală ridicată de peste 10 % dintre respondenți fiind utilizatori de biciclete, deplasările fiind efectuate în scop profesional, cât și pentru cumpărături și alte considerente administrative.

Figură 38. Cota modală de transport în municipiul Câmpia Turzii



Sursa: chestionar online

În ceea ce privește intervalele orare în care deplășarile sunt mai numeroase sunt menționate următoarele două: 6.00-8.00 și 15.00 -17.00.

Singura ruta pentru bicicliști, fiind cu rol de promenadă, este cea din Parcul Mare al municipiului, fiind amenajată pe o distanță de aproximativ 750 de metri. Pista este executată cu structura rutieră elastică, pe o lungime de circa 750 m, cu lățimea de 2 m, pentru două benzi, în ambele sensuri de circulație. La racordarea pistei de cicliști cu partea carosabilă a drumului s-au montat borduri țeșite. În profil transversal, pista s-a amenajat cu pantă transversală unică. Gabaritul acesteia asigură o înălțime liberă de trecere de 2,40 m. Pista este iluminată ornamental, acest iluminat fiind executat cu corpuri de iluminat cu sistem de becuri economice care dau o lumină albă caldă.

Există în municipiu amplasate la instituții publice, piețe, în zona centrală rastele pentru biciclete. Acestea sunt de diferite mărimi, forme, nu există un caracter unitar. În anul 2016, vor fi instalate rastele și în următoarele puncte: în fața Sălii Sporturilor, Cafeneaua Culturală, Palatul Cultural și Muzeul Prima Școală Românească 1879.

Figură 39. Rastele pentru biciclete în municipiul Campia Turzii

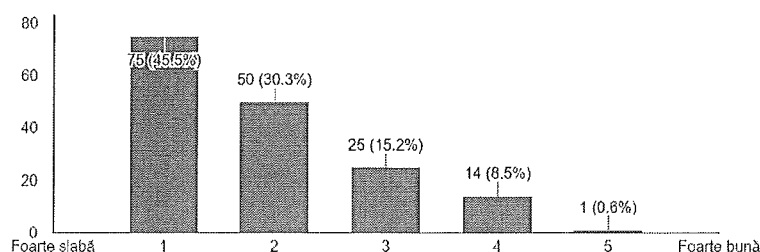


Str. Laminoristilor Ghe. Baritiu Primaria Municipiului CT

Sursa: autorii studiului

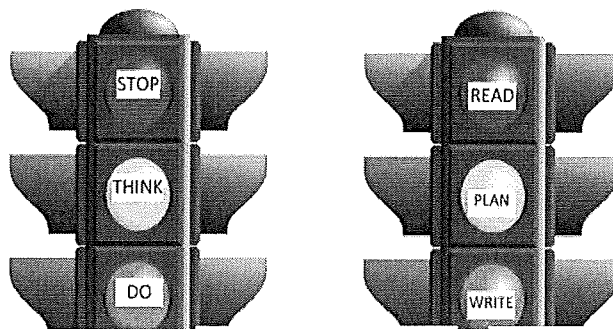
Calitatea spațiului pentru biciclete este percepută ca fiind la nivel mediu, slab și foarte slab. Doar 20% dintre respondenții chestionarelor online consideră că fiind bună și foarte bună calitatea acestui spațiu.

Figură 40. Percepția spațiului destinat ciclismului



Sursa: chestionar online

Managementul traficului



2.6. Managementul traficului

2.6.1. Parcări

La nivelul municipiului există un număr de 205 locuri de parcare, amenajate pe domeniul public, după cum urmează:

Nr. crt.	Denumirea locului de parcare	Nr.
1	RESTAURANT APOLLO	10
2	HOTEL TIVER	22
3	PRIMĂRIE-BANCA TRANSILVANIA	23
4	I DECEMBRIE 1918 (PESTE DRUM DE CEAS)	11
5	STR.1 DECEMBRIE 1918 (STAȚIE TAXI-LICEUL PAVEL DAN)	15
6	STR. 1 DECEMBRIE 1918 (STAREA CIVILĂ)-PE TROTUAR	6
7	PIAȚA MIHAI VITEAZUL ÎN FAȚA CASEI DE CULTURĂ	27
8	SPITAL	22
9	SPITAL-GARĂ-RESTAURANT-GOSSNER	22
10	POLIȚIE-POLICLINICĂ	14
11	ELECTRICA ȘI ANDREI MUREȘANU	12
12	PECO LUKOIL	11
13	LICEUL VICTOR UNGUREANU	10
	Total	205

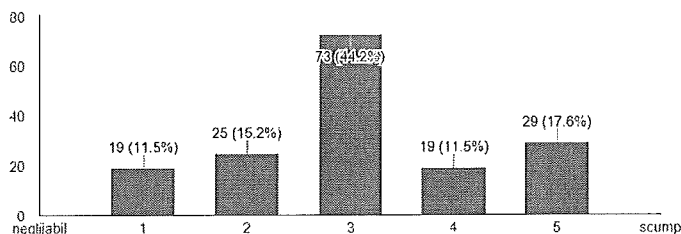
În anul 2015 numărul parcărilor de reședință, așa cum au fost identificate este de 1560, respectiv 1214 amenajate (betonate sau înierbate) și 346 parcări neamenajate.

Societatea Comercială Domeniul Public Câmpia Turzii S.A., al cărei acționar unic este Consiliul Local Câmpia Turzii, executa lucrări de întreținere și reparații străzi, marcaje rutiere, deszăpezire și combatere polei, întreținere locuri de joacă, lucrări de amenajare și întreținere spații verzi.

La nivelul municipiului, nu există taxă de parcare percepută în parcările publice. În trecut a fost implementat un sistem de taxare, care nu s-a dovedit popular și a fost eliminat. Pentru parcările rezidențiale este percepută o taxă anuală pentru cei care dețin contracte de închiriere a locurilor de parcare de reședință. Suma percepută fiind în anul 2016 de 60 de lei pe an, iar pentru cei care dețin garaj, prețul se ridică la 80 lei anual.

Respondenții chestionarului online apreciază costul cu parcare în locurile amenajate ca fiind la un nivel optim, cu un procent de peste 71%.

Figură 41. Costul cu parcare în municipiu



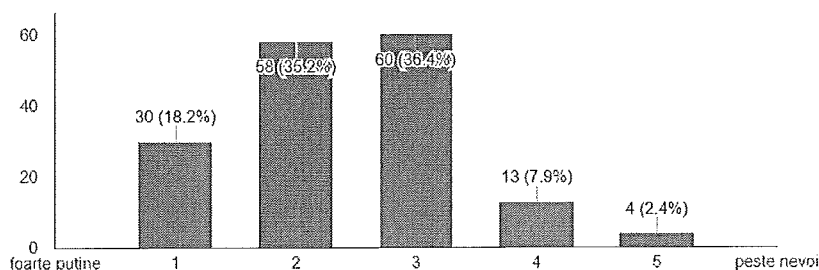
Sursa: chestionar online

În ceea ce privește intensitatea traficului există o durată standard, cu un vârf de dimineață (interval 5.00- 8.30 AM) și altul în primele ore după prânz (interval 13.00- 16.00). În mod logic, acestor perioade de calmare a traficului vor corespunde orele de aglomerare a parcarilor și a staționărilor, după cum urmează:

- orele 5.00- 8.30 ,13.00- 16.00 circulație cu intensitate maximă;
- orele 7.00-16.00 grad maxim de umplere a parcarilor din zona centrală.

Referitor la spațiile alocate pentru parcare la nivelul municipiului, peste 53 % respondenții apreciază că locurile de parcare sunt puține, respectiv foarte puține, iar un procent de peste 46% apreciază că fiind suficiente, multe, peste nevoi.

Figură 42. Spații destinate parcării în Municipiul Câmpia Turzii



Sursa: chestionar online

Pe Strada Laminoristilor si 1 Decembrie 1918 se parcheaza in zonele laterale, lucru care ingreuneaza traficul si vizibilitatea, ridicand probleme semnificative de siguranta a circulatiei.

Figură 43. Imagine parcare laterală strada Laminoriștilor



Parcățile sunt betonate sau înierbate.

Figură 44. Parcare Piața Unirii



Sursa: googlemaps

În zonele de rezidență sunt de multe ori parcate mașini grele. În acest sens se impune introducerea unor interdicții pentru acest tip de mașini și crearea unei parcuri în afara zonelor rezidențiale. În ceea ce privește posibilitatea de plată a parcarilor, există posibilitatea plății online, pe site-ul primăriei. Pentru a putea ameliora și eficientiza gestiunea parcarilor în municipiu, va fi nevoie de diversificarea

și extinderea sistemului de tarifare (parcare prin SMS, tichete preplătite etc.). Totodată pe termen lung se recomandă înlocuirea parcarilor la sol (în afara străzii) din zonele rezidențiale cu unele multietajate în vederea eliberării de spațiu pentru dotări comunitare cum ar fi locuri de joacă pentru copii, scuaruri sau mici grădini.

Problemele generale cu care se municipiul în ceea ce privește parcarile sunt:

- Pcuparea de masini a trotuarelor și spațiilor verzi
- Existenta unui număr de parcări neamenajate – 365 locuri de parcare
- Garaje din lemn și alte materiale
- Lipsa unui sistem de sancționare
- Lipsa unei politici a parcarilor.

2.6.2. Signalistica

Indicatoarele cu denumirea străzilor sunt prezente în unele zone, nu au un stil uniform și specific orașului, fiind de 3 generații diferite. Totuși, în zona sudică a orașului acestea sunt omniprezente și marcate cu negru pe galben, iar în zonele periferice din cartier Blocuri și de lângă Gară sunt albastre. Elemente de orientare și percepție a arealelor ca parte dintr-un întreg lipsesc; nu există o signalistică unitară la nivel municipal pentru obiective și spații publice, iar semnalizarea străzilor (în intersecții) lipsește în cele mai multe zone. Din această cauză, orientarea în cartierele de locuit poate fi dificilă pentru persoanele care nu cunosc deja numele străzilor.

Figură 45. Aspect neunitar marcaje străzi

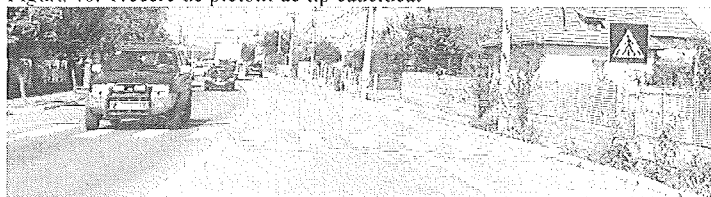


Sursa: autorii studiului

La nivelul municipiului nu sunt instalate hărți cu străzile și principalele obiective locale. O singură hartă este amplasată în zona centrală.

Marcajele pentru trecerile de pietoni sunt vizibile cu culori intense pe strazile principale (Laminoristilor, strada 1 Decembrie 1918). Acestea sunt treceri de tip cauciucat, cu culori reflectorizante, care se disting foarte bine atât pe timp de zi, cât și de noapte.

Figură 46. Trecere de pietoni de tip cauciucat



În general, trecerile de pietoni nu sunt semaforizate, cu mici excepții. În anul 2015 a fost semaforizată trecerea de pietoni pe strada 1 Decembrie 1918 (lângă Biserica Ortodoxă), în vederea asigurării siguranței elevilor la trecerea de pietoni din această zonă, respectiv instalarea a patru semafoare auto și două semafoare la trecerea de pietoni cu LED-uri, cu animație și cronometru încorporate și cu buton de prenotare.

Trecerile pentru pietoni sunt în număr suficient, sunt amplasate în locuri vizibile, marcajele sunt corect amplasate și vizibile. Nu există treceri de pietoni cu semnal sonor și nici cu butoane. În anumite ore: ieșirea de la școală, ore de vârf, este un trafic mai intens și este nevoie de amplasarea de treceri de pietoni cu butoane, astfel încât traficul să nu fie perturbat. Pentru persoanele cu dizabilități de văz/auz nu sunt instalate sisteme corespunzătoare. Legislația în vigoare privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor handicap prevede obligativitatea autorităților publice locale de a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap, prin adaptarea trecerilor de pietoni de pe străzile și drumurile publice, inclusive montarea de covoare tactile și montarea sistemelor de semnalizare sonoră la trecerile cu trafic intens.

Pe strada Laminoriștilor ar putea fi instalate treceri de pietoni cu semafoare noi, automate de dirijare a circulației și senzori pentru măsurarea valorilor de trafic, meniți să asigure funcționarea în regim adaptiv a sistemului și variația timpilor de semaforizare (numărul de secunde pentru fiecare culoare) în funcție de volumul de trafic înregistrat în timp real, pentru fiecare bandă de circulație.

2.6.3. Analiza traficului

La nivelul municipiului sunt instalate 40 camere de supraveghere. Dispozitivele sunt conectate la un dispecerat unic ce funcționează în sediul primăriei din oraș. Amplasarea acestor camere este următoarea:

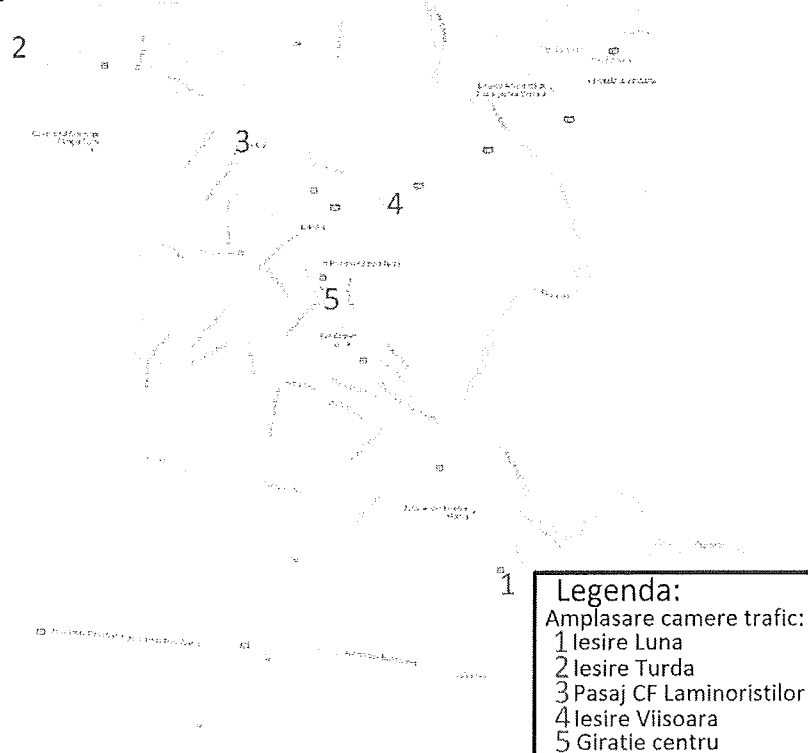
Figură 47. Tabel distribuție camere de supraveghere în Municipiul Câmpia Turzii

Locație	Numărul camerelor de supraveghere
Centrul municipiului	1
Autogara-Lidl,	1
str.Aurel Vlaicu (Complex vechi)	1
str.Republicii n 1 Decembrie 1918	1
str.Republicii (Bariera110)	1
Parcul municipal Berc (langa grupul social)	1
Parcul municipal Berc (in spatele sediului comania de salubritate)	1
Parcul Ionel Floașiu	1
str.Oituz	1
str.Mureșului (fântâna arteziana)	1
str. Laminoriștilor n Aurel Vlaicu (sensul giratoriu)	2
str. Laminoriștilor (Parc Profi)	1
str. Gh.Baritiu (Complex nou)	1
str. Gh.Baritiu n Eroilor	1
str. Laminoriștilor nr.29 (sediul ITL)	1

str. Laminoriștilor ∩ G.Coșbuc	1
str. Gării (fântâna arteziana)	1
str. Iancu Jianu	1
str. Nicolae Titulescu ∩ str. Traian	1
Intersecție str. Băii (piața centru)	1
str.1 Decembrie 1918(ieșirea spre Luna)	2
str.Laminoriștilor(ieșirea spre Turda)	2
str.G. Coșbuc (ieșirea spre Vișoara)	2
Avram Iancu ∩ A. Muresanu	1
Salcamului ∩ Trandafirilor	1
Cucului ∩ Trandafirilor	1
Laminoristilor ∩ A. Muresanu	1
T.Vladimirescu(stația de epurare)	1
Republicii nr.2	1
Laminoristilor ∩ A.Iancu	1
Dr.Ioan Rațiu (zona pasaj cale ferată)	1
Simion Bărnuțiu ∩ Gheorghe Lazăr	1
Nicolae Titulescu (zona bisericii ortodoxe)	1
Traian ∩ Gheorghe Lazăr	1
Laminoriștilor ∩ Vasile Goldiș	1
Total	39

Dintre acestea, un număr de 5 camere sunt pentru supraveghere trafic, restul fiind pentru asigurare intervenții pentru siguranța cetățenilor.

Figură 48. Harta camerelor monitorizare trafic



Sursa: autorii studiului

Nu exista un centru de control a traficului. Un principal avantaj oferit de un astfel de sistem de management al traficului îl constituie modul de funcționare adaptiv al componentelor de semaforizare și dirijare a traficului, care constă în ajustarea timpilor de semaforizare din intersecții în funcție de valorile de trafic înregistrate de senzorii care preiau și transmit informații către centrul de control al traficului din oraș, prin intermediul rețelei de comunicații. La nivelul acestui centru, un soft specializat poate analiza informațiile culese și stabilește timpii de semaforizare în funcție de aceste informații – numărul de mașini care se apropie de intersecție, viteza cu care acestea rulează, direcția de mers, incidente rutiere, etc. Sistemul analizează toate variabilele și adaptează “timpul de verde” pentru a asigura un flux continuu al vehiculelor și pentru a preveni eventualele blocaje. Îmbunătățirea traficului rutier se va face simțită în mod progresiv. În primele 3-4 luni de funcționare, sistemul colectează continuu date despre trafic și se adaptează treptat, astfel încât efectul de optimizare a traficului va putea fi observat de către locuitorii municipiului după această perioadă de ajustare.

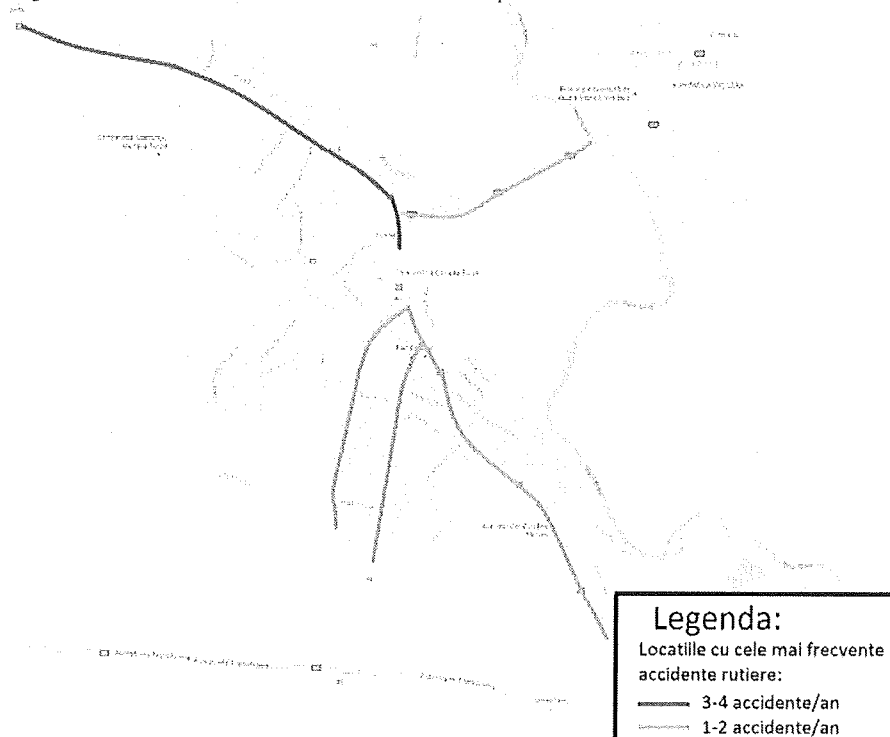
2.6.4. Siguranța în trafic

Teritoriul municipiului este tranzitat de autovehicule speciale transportatoare de substanțe chimice (toxice), în special pe D.N. 15. Aceste transporturi pot intra și tranzita municipiul numai la orele când circulația este redusă, ele fiind anunțate din timp pentru a se lua toate măsurile de prevenire a unor accidente și intervenție rapidă când situația o impune. Străzi cu risc crescut la producerea accidentelor rutiere sunt: Laminoriștilor, 1 Decembrie 1918, Ghe. Barițiu, Republicii, Aurel Vlaicu, T. Vladimirescu.

2.6.4.1. Situația accidentelor rutiere

În urma acțiunilor întreprinse de poliția rutieră, în anul 2012 s-au aplicat un număr de 5.688 sancțiuni contravenționale, au fost reținute 268 de permise de conducere, dintre care: 86 reținute în vederea anulării, au fost reținute 322 de certificate de înmatriculare, fiind constatate și 133 de infracțiuni la regimul circulației. În cele 12 accidente grave care s-au întâmplat pe raza de competență a Poliției Câmpia Turzii trei persoane și-au pierdut viața, iar alte opt persoane au fost rănite grav în timp ce 3 persoane au fost rănite ușor. În cele 193 de accidente ușoare produse în perioada de referință 20 de persoane au fost rănite ușor.

Figură 49. Harta străzilor cu accidente rutiere în Câmpia Turzii



Sursa: date prelucrate de autorii studiului

În perioada 2013 – 2016 au fost înregistrate 60 de accidente cu victime, un număr de 18 accidente în care au fost implicați pietoni, 23 de accidente în care au fost implicați biciclisti. În funcție de locația unde s-au produs aceste accidente, cele mai frecvente au fost înregistrate după cum urmează:

- Strada Laminoristilor – 11 accidente
- Strada 1 decembrie 1918 – 6 accidente
- Strada Aurel Vlaicu – 6 accidente
- Strada George Cosbus – 6 accidente
- Strada Gheorghe Baritiu – 6 accidente

Figură 50. Situația accidentelor de circulație înregistrate în perioada 2012 -2016

Anul	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Accidente rutiere	8	5	6	9	8	6	5
Întreținerile							

Sursa: Poliția Municipiului Campia Turzii

2.6.4.2. Mașini în trafic

Dacă pe rețeaua stradală a orașului traficul are valori moderate, pe traseul diametral suprapus pe DN1 - E60 se constată un trafic foarte variat și cu fluxuri de valori de luat în considerație. Practic, pe traseul str. Laminoristilor, str. 1 Decembrie, se desfășoară circulația pe direcția nord-vest-sud-est, cumulând fluxuri ce provin din cartiere și traficul de tranzit. Este de remarcat faptul că traseul căii

ferate constituie un obstacol care fragmentează legăturile dintre cartierele situate la vest și restul orașului.

Restul rețelei de străzi prezintă o circulație moderată, mai accentuată în ora de vârf (7,00 - 8,30) fără a fi neapărat congestionată, care se diminuează ca intensitate către ora prânzului. Se înregistrează din nou valori ceva mai ridicate după-amiaza (13,00-17,00), fără a se ajunge la valorile de dimineață, ca urmare a faptului că perioada de întoarcere către domiciliu este dispersată pe un interval de timp mai mare. Din păcate, pe traseul DN 15, în centrul orașului nu pot fi aplicate restricții de circulație pentru vehiculele grele de transport marfă deoarece s-ar bloca traficul greu de tranzit. Prin preluarea unei parti importante a traficului greu de Autostrada A3, se va decongestiona traficul de tranzit. Rămân însă situația traficului de mărfuri și tranzit, spre Turda și spre platformele industriale din oraș, la care se ajunge tot pe DN 15.

Creșterea numărului de autovehicule atrage după sine și creșterea nevoii de locuri de parcare amenajate. Pe artera principală (DN15-E60) Str. 1 Decembrie 1918 și Str. Laminoriștilor sunt amenajate locuri de parcare pe benzi laterale dedicate. În cartiere, în zonele în care predomină locuințele unifamiliale, parcare se realizează fie pe lot, fie pe carosabil, de-a lungul trotuarului, însă datorită traficului relativ redus, acest aspect nu afectează circulația. Principalele dotări publice (ex. Primăria, Casa de Cultura "Ionel Floașiu", Piața Unirii) beneficiază de locuri de parcare amenajate ce corespund nevoilor curente.

Figură 51. Numărul de vehicule înregistrate în evidențele fiscale ale Mun. Câmpia Turzii

Anul	2010	2012	2013	2014	2015
Nr. total de vehicule	6.219	6.401	6.766	6.924	7.025
Nr. autoturisme	4.617	4.765	5.006	5.132	5.234

(Sursa: INS, TEMPO 2015)

În contextul creșterii cu aprox. 13% în ultimii cinci ani a numărului de autovehicule înregistrate, numărul locurilor de parcare în zona centrală și cartierele de locuințe unifamiliale face fața cerințelor. Necesitatea creșterii numărului de locuri de parcare amenajate este resimțită cu precădere în cartierele cu densitate crescută a locuirii (ex: Cartierul Blocuri), unde sunt necesare spații suplimentare de parcare pentru rezidenți.

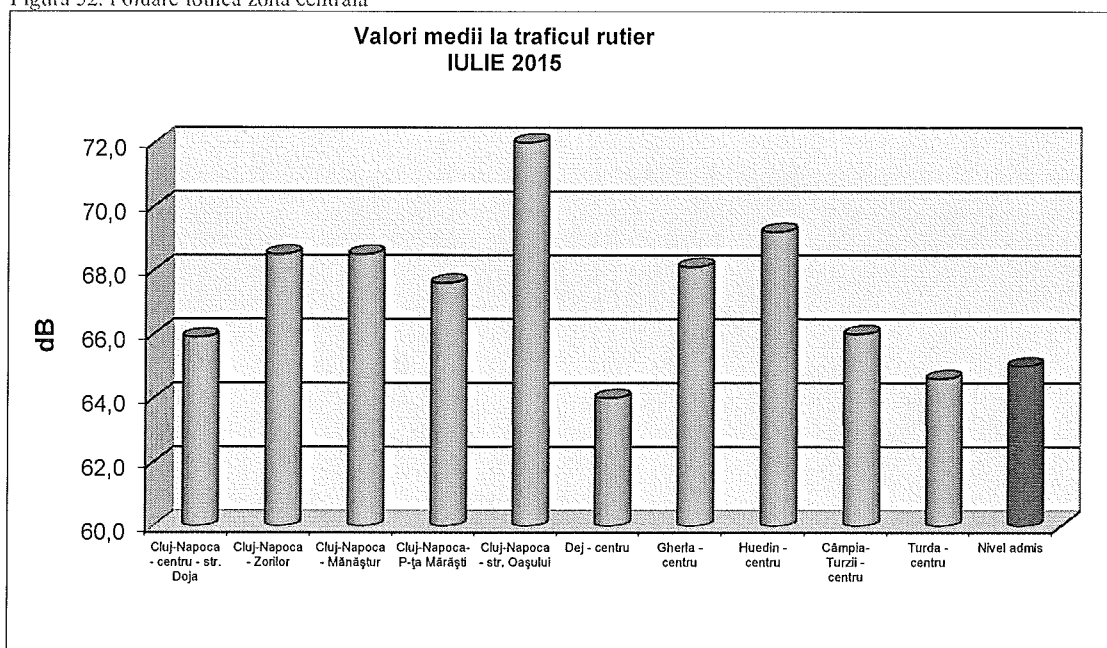
Indicele actual de motorizare (cca. 180 autoturisme / 1000 locuitori) este unul mediu sub valorile naționale (247 autoturisme / 1000 locuitori), regionale (246 autoturisme / 1000 locuitori) și județene (273 autoturisme / 1000 locuitori). Considerând că există premise de menținere a trendului ascendent pentru numărul de autovehicule din municipiu, zonele noi dezvoltate (rezidențial, industrial, servicii) și cele existente trebuie să asigure condiții optime de parcare și staționare în vederea funcționării corespunzătoare.

Compoziția traficului observată la fața locului acoperă aproape întreaga gamă de vehicule, fiind de remarcat biciclete, vehicule mici de transport marfă (autofurgonete), numărul mic de autobuze (din transportul în comun orașenesc), diferite tipuri de autovehicule de transport marfă.

Poluarea fonică

Conform datelor APM Cluj, în Câmpia Turzii – centru se înregistrează valori medii ridicate, peste nivelul admis, dar cu valori mai mici ca în Cluj Napoca, Huedin și Gherla.

Figură 52. Poluare fonică zona centrală



Sursa: APM Cluj, 2015

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Zona centrală este una din principalele zone de polarizare a traficului, în această zonă fiind atrase importante fluxuri auto și pietonale datorită activităților administrative, comerciale, culturale, de învățământ și sănătate, precum și datorită faptului că prin această zonă se desfășoară majoritatea traficului înspre și de la gara de călători și marfă. În afara fluxurilor atrase și emise de zona centrală tot prin această zonă se desfășoară întreg traficul de tranzit, rețeaua stradală neoferind altă alternativă.

În municipiu există un număr de 2 piețe de circulație din punct de vedere al fluxurilor auto și pietonale, acestea fiind:

- Piața Mihai Viteazu, situată în zona centrală, pe traseul axei majore de circulație, la intersecțiile străzilor Dr. Ion Rațiu, Aurel Vlaicu, Parcului și Liviu Rebreanu.
- Piața Gării, situată la capătul străzii Gării, în zona gării CF.

Cele două zone cu grad ridicat de complexitate sunt: zona Centrală și zona Gară. Ambele ar trebui să facă obiectul unui plan urbanistic zonal.

2.8. Diagnosticul – evaluarea impactului actual al mobilității

2.8.1. Eficiența economică

- Traversarea centrului orașului de drumul național, tranzit intens, dificultăți în amenajarea spațiului urban
- Traversarea orașului de calea de linie ferată 300, care crează ruptura în țesutul urban și poluare fonică
- Lipsa unei politici pentru parcare și staționare pe principalele artere comerciale ale orașului
- Lipsa unui terminal feroviar cargo și a facilităților de schimb intermodal rutier – feroviar, cu impact ridicat asupra atractivității municipiului Campia Turzii pentru investitori și ISD;
- Acces deficitar în zonele active economic ale fostelor platforme industriale, unde sunt localizați principalii actori economici (Parcul Reiff, zona incubatoarelor de afaceri), accese necalibrate pentru vehicule de transport marfă;
- Mijloace de transport persoane (private) către principalele destinații de navetă în cadrul conurbației Campia Turzii - Turda de calitate slabă, lipsite de confort, aglomerate și lipsite de serviciile uzuale de informare (panouri, orare, hărți cu stații);
- Transport public nefuncțional din punct de vedere al orarului, cu dotări și material rulant de slabă calitate, care nu oferă un serviciu de calitate și nu reușește să câștige o cotă modală mai mare de 15%;
- Existența unui sistem de monitorizare trafic însă neintegrat cu un sistem de management al traficului pentru asigurarea unei mobilități eficiente în oraș;

2.8.2. Impactul asupra mediului

- Nu există situri Natura 2000 pe o rază de 10km de Municipiu.
- Considerând traficul mare de tranzit pe teritoriul orașului, se poate afirma faptul că impactul asupra mediului al traficului este ridicat;
- În municipiu, există un număr mic de mașini la 1000 de locuitori, 180 de mașini/1000 locuitori, fapt ce conduce la o emisii de CO₂ la cote mai mici față de alte orașe.
- Utilizarea vehiculelor de producție veche în flota de transport public generează emisii ridicate de CO₂ și poluare, deși considerând frecvența redusă de circulare și dimensiunea flotei, acestea pot fi considerate neglijabile.
- Flota amplă de vehicule grele de marfă ale principalilor investitori economici tranzitează centrul orașului, cu efect de poluare a zonelor de locuit;

- Nu exista rute de ciclism, desi locuitorii circula foarte mult cu bicicleta, cota modală fiind ridicată, respectiv de aproximativ 11% și într-o tendinta de creștere;
- Flota veche de vehicule de mentenanță urbană si transport călători aduce o contributie permanenta la poluarea fonica si atmosferica.

2.8.3. Accesibilitate

- Accesibilitate ridicată atât la nivel feroviar, cât și rutier: autostrada Transilvania, linia de transport feroviar 300 ;
- Accesibilitate redusă pietonală pentru persoanele cu dizabilități și cărucioare pe majoritatea arterelor secundare, datorită subdimensionării infrastructurii pietonale (1 ml) și acaparării trotuarelor de autoturisme parcate;
- Lipsa intermodalității și a serviciilor și infrastructurii de transfer marfă.

2.8.4. Siguranță

- Lipsa trotuarelor sau trotuare foarte înguste, deteriorate; ocuparea abuzivă de către autoturisme a trotuarelor forțează deplasarea pe carosabil a pietonilor, ceea ce pune în pericol siguranța acestora;
- Lipsa infrastructurii desemnate pentru călătoriile pe biciclete conduce la un numar ridicat de accidente cu victime ciclisti.
- Lipsa facilităților sigure și special-amenajate pentru staționarea vehiculelor în fața grădinițelor, școlilor, liceelor, pentru pick-up și drop-off;
- Vizibilitatea redusă și semnalizare insuficientă a trecerilor de pietoni aferente instituțiilor de învățământ și altor instituții publice;
- Lipsa arealelor publice exclusiv-pietonale (exceptând parcurile) pe suprafața municipiului și lipsa unor culoare velo (exceptând tronsonul existent din parc), aspecte ce influențează negativ siguranța pietonilor pe arterele comerciale și a bicicliștilor angajați în trafic.

2.8.5. Diagnostic global

Municipiul Câmpia Turzii este un centru urban de mărime mijlocie, de rang 2, cu o istorie seculară, situat într-o poziție favorabilă atât din punct de vedere geografic (zonă de podiș cu climă temperată) cât și din punct de vedere al rețelei de căi de comunicații, în vecinătatea unor coridoare majore de transport de importanță regională și națională. Municipiul este accesibil direct pe căi rutiere și feroviare magistrale și este situat la cca. 1 oră de mers cu mașina de 2 aeroporturi internaționale.

Câmpia Turzii este unul dintre orașele un caracter mai mult monoindustrial, fiind un exemplu atipic de așezare urbană a cărei dezvoltare a fost influențată de funcția economică dominantă, industria

siderurgică., reprezentată de înființarea fabricii Societatea "Industria Sârmei" SA. Câmpia Turzii a reușit să devină un important centru de servicii și industrii, cu premise ridicate de dezvoltare.

În cazul municipiului Campia Turzii, dezvoltarea istorică a impus un mixt de structuri pe diferite suprafețe funcționale ale orașului și formarea unei unități topologice în care circulația se realizează mai ales de-a lungul unor linii/axe care separă teritoriul. Totodată există o "hiperintegrare" a rețelei stradale la nivelul municipiului, deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală. Călea ferată parcurge întreg orasul, lucru care aduce rupturi în țesutul urban.

Din punct de vedere al infrastructurii rutiere, se remarcă o capacitate suficientă pentru actualele fluxuri de trafic din interiorul intravilanului orașului, iar recentele (și planificatele) investiții în reabilitarea arterelor principale și colectoare din cartiere reprezintă un aspect puternic pozitiv în susținerea dezvoltării socio-economice locale. Se remarcă totuși facilitarea cu precădere a traficului rutier în zona centrală, în detrimentul modurilor „blânde” de deplasare, ceea ce pentru o localitate de dimensiunile Câmpiei Turzii (în care deplasările uzuale pot fi realizate și cu bicicleta sau pe jos datorită distanțelor reduse – 30 minute din orice punct al orașului până în centru) reprezintă un punct negativ.

La nivelul municipiului nu există piste amenajate de biciclete și trasee semnalizate, centre bike rental, iar parcările pentru biciclete sunt insuficiente și cu aspect neunitar. Navetismul spre Câmpia Turzii și în municipiu a fost susținut în bună măsură de utilizarea pe scară largă ca mijloc de locomoție a bicicletei, neexistând pante care să împietzeze asupra utilizării acestui mijloc de transport individual, în prezent lipsa unei infrastructurii velo este un factor care se opune creșterii acestui mijloc de deplasare blandă.

Data fiind cultura locală de utilizare a bicicletei și pe o scală ridicată a mersului pe jos, orașul are un potențial ridicat de a deveni un centru urban verde, prietenos, cu o calitate ridicată a vieții.

Transportul feroviar a suferit un declin constant în ultimii 25 de ani, iar acest lucru se reflectă și în situația particulară a Municipiului Campia Turzii. Campia Turzii reprezintă un nod feroviar important, peste 30 de plecări în puncte importante din țară fiind asigurate din gara municipiului. Gara nu este modernizată, zona din jurul gării este neamenajată și degradată puternic, nefiind atractivă pentru călători. Orarele de transport pasageri nu sunt calibrate pe nevoile de navetă existente, iar orarele de interschimb cu transportul public rutier de la gară nu sunt afisate.

Deși beneficiază de linii industriale, una către Turda și alta către vechiul combinat, Municipiul se confruntă cu probleme în asigurarea și menținerea unei legături feroviare atractive pentru marfă. În prezent funcționează la nivel minim doar tronsonul Campia Turzii - Turda, însă fără facilități de transfer marfă, fapt ce are un puternic efect restrictiv asupra dezvoltării activităților productive în zonă (în conjuncție cu disfuncțiile traficului rutier). Starea infrastructurii este rezonabilă, siguranța operării materialului rulant fiind la cote. Siguranța cetățenilor este afectată în zonele de trecere la nivel de cale ferată, nefiind nicio pasarelă instalată și nici treceri suprateerane.

Un aspect important, deloc de neglijat este dat de transportul public de călători, în prezent o alternativă lipsită de viabilitate pentru majoritatea cetățenilor datorită timpilor foarte mari de așteptare, frecvenței reduse (60 minute), condițiilor impropriei de transport și lipsei de adaptabilitate a rețelei actuale de transport. Sistemul de transport public nu reușește să suplinească nevoia de mobilitate a cetățenilor, fapt ce conduce la reorientarea către autoturismul personal pentru populație. Deservirea insuficientă a principalelor puncte de interes acentrice (unitățile de producție, cartiere) este din nou un punct slab, iar o funcționalizare a sistemului reprezintă o prioritate. În contextul gestionării spațiilor de așteptare de către municipalitate intervențiile pentru sporirea atractivității și funcționalizării acestora se arată imperios necesare, fiind utile în perspectiva implementării unui sistem de transport public local propriu.

În lipsa acestuia interiorul localității cât și în relația cu satele învecinate, transportul cu operatorii privați are o cotă importantă, însă se realizează sub standardele normale de funcționare (microbuze aglomerate, fără sisteme de siguranță, în care se circulă și în picioare, etc) și neconform cu legea 92/2007, care specifică explicit accesibilitatea necesară operării transportului public, inclusiv în regim privat.

Arterele rutiere au beneficiat în ultimii ani de investiții importante pentru modernizare, atât pentru reabilitarea carosabilului, cât și pavarea aleilor de acces, însă există cartiere, precum Lut, Insula, Șarăt, care nu dețin spații publice de calitate în interiorul lor, accesibilitatea pietonală fiind limitată, iar spațiile publice fiind acaparate de mașini parcate. Interiorul unor cartiere (Blocuri, Centru) are un potențial foarte ridicat pentru dezvoltarea unor zone 30kmph și „car-free” (acces restricționat al mașinilor în favoarea pietonilor, a dezvoltării de activități în aer liber, etc) însă o problemă rămâne gestionarea parcarilor în acest proces.

Parcățile de reședință, acolo unde procesul de demarcație și alocare pentru locuitori a început, sunt suficiente și accesibile. Există totuși zone unde parcare se realizează ad-hoc, pe spațiul public și terenuri fără funcțiune, contribuind la o imagine incoerentă a zonelor. Pe arterele comerciale principale și în arealul centrului civic, lipsa unei politici pentru staționare cu plată conduce la utilizarea abuzivă de lungă durată a locurilor de parcare ideale pentru staționare temporară (cumpărături, acces la instituții, etc), diminuând atractivitatea spațiului urban.

Administrația locală dovedește o capacitate ridicată de management, însă cooperarea și parteneriatele ar trebui încurajate mai mult. Există un interes ridicat pentru proiecte de mobilitate, date fiind investițiile anterioare în proiectele de modernizare infrastructură rutieră, treceri de pietoni, carosabil și dezvoltarea unui traseu velo în parcul mare al orașului. Se observă investiții publice reduse în proiecte de încurajare a mobilității blânde și de creare a unui sistem de transport public în comun. Relevant pentru succesul sau insuccesul realizării strategiei curente este și modul de organizare a municipalității, astfel că înființarea unui compartiment specializat în mobilitate urbană cu personal pregătit este un obiectiv major cu impact direct asupra succesului proiectelor de mobilitate urbană. Este nevoie de o deschidere spre cooperare cu actori relevanți publici (CL Turda, CL ale UAT-urilor vecine, CJ, Comunitatea urbană Ariesul etc), cât și cu societatea civilă și agenții economici, astfel încât proiectele majore de mobilitate să fie posibil de implementat și să contribuie

astfel la o dezvoltare a zonei. O coordonare a politicilor de transport și o abordare integrată trebuie să fie pe agenda autorităților locale.

Pentru municipiul Câmpia Turzii există premisele pentru dezvoltare economica importantă. Apropierea de municipiul Turda prefigurează o capacitate mare de dezvoltare a zonei. Importantă pentru dezvoltare este și poziția geografică avantajoasă și accesul facil la rețeaua de transport rutieră, aeriană și feroviară. Parteneriatele cu mediul privat, cooperarea între UAT-uri, precum și o gândire strategică integrată sunt câteva aspecte care pot aduce valoare adăugată dezvoltării zonei.



PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ
DURABILĂ
CÂMPIA TURZII 2016-2026

Mobilitate pentru sănătate

Realizat:



S.C. LIDEEA
DEVELOPMENT ACTIONS
S.R.L.

www.lideea.eu

Fișă de livrabil

Nume proiect	“Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aferent perioadei de programare 2014-2020”
Număr contract	Contract de servicii nr. 97 data 08.07.2016
Beneficiar	Primăria Municipiului Campia Turzii
Contractor principal	S.C. LIDEEA DEVELOPMENT ACTIONS S.R.L.
Data începerii proiectului	08.07.2016
Data încheierii	08.11.2016
Denumire livrabil cf. anexelor contractului	Volumul II – PMUD Câmpia Turzii - <i>Viziune, model de transport, plan de acțiune</i>
Data de livrare	08.11.2016
Versiune	V01

Referințe

Contract de servicii nr. 97 data 08.07.2016

Contribuții raport:

Ver.	Autor(i)	Conținut	Data
01	Lucaciu Liliana	Coordonare, management	
02	Leca Iuliana	Viziune, fișe de proiecte, monitorizare	
02	Macicasan Tudor	Model de transport, fișe de proiecte	
03	Vesa Cristina	Fise de proiecte, editare	

Revizia livrabilului (Primăria Câmpia Turzii)

Ver.	Reviewer	Comentarii	Data
------	----------	------------	------

Cuprins

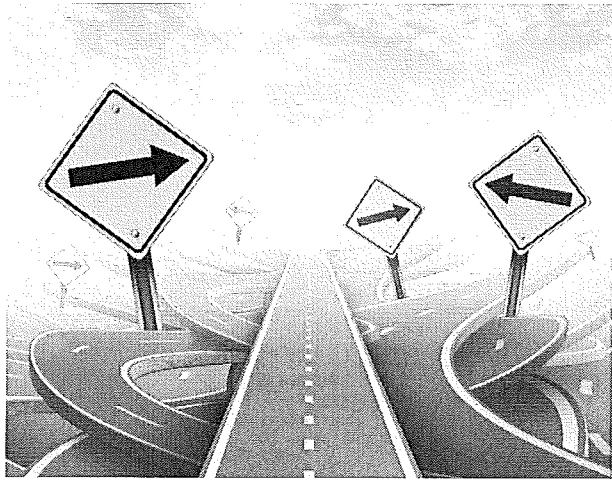
4. Viziunea, obiectivele și modelul de transport	5
4.1. Modelul de transport.....	6
4.2. Viziunea și obiectivele.....	10
4.2.1. Viziune 2020.....	10
4.2.2. Viziune 2030.....	10
4.3. Obiective și direcții de acțiune.....	12
5. Planul de acțiune.....	16
5.1. Lista proiectelor indentificate.....	16
5.2. Scenariu - Abordare intervenții minimale	20
5.3. Abordarea integrată și coordonată pentru o mobilitate urbană durabilă	21
5.4. Mijloace alternative de mobilitate- mers pe jos, ciclism	23
5.4.1. Ciclism	23
5.4.2. Mersul pe jos.....	38
5.5. Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație	44
5.6. Câmpia Turzii, model al transportului urban și periurban pentru orașele mici	51
5.7. Dezvoltare instituțională - Administrația – actor și promotor al unei noi culturi urbane	70
5.8. Zone cu complexitate ridicată	77
5.9. Transport de marfă!.....	81
5.10. Managementul traficului	82
6. Evaluarea impactului mobilității	86
6.1. Accesibilitate.....	86
6.2. Siguranța	86
6.3. Impactul asupra mediului	87
6.4. Eficiență economică.....	87
6.5. Calitatea mediului urban	87
7. Monitorizarea PMUD	88
7.1. Dimensiunile implementării și monitorizării PMUD Câmpia Turzii.....	88
7.2. Implementarea, monitorizarea și evaluarea PMUD Câmpia Turzii	90
7.3. Plan de marketing pentru Planul de Mobilitate Urbană din Câmpia Turzii.....	96

Anexa 1 Chestionar online	100
Anexa 2. Chestionar aplicat utilizatori mijloace de transport public.....	107
Anexa 3. Chestionar aplicat utilizatori autovehicule personale	111

Tabel de figuri

Figură 1a. Zonificarea aferentă modelului de transport.....	6
Figură 1. Imagine Presto policy guide cycling infrastructure.....	23
Figură 2. Realocarea spațiului stradal	25
Figură 3. Hartă propuneri rute de ciclism	27
Figură 4. Profiluri transversale ale arterelor rutiere care au piste de bicicliști.....	28
Figură 5. Spațiu necesar pentru piste de bicicliști și trotuare.....	29
Figură 6. Exemple piste regionale Olanda, Germania.....	31
Figură 7. Exemple de stații self service în lume	33
Figură 8. Suportii Sheffield Figură 9. Parcare rezidențială, parcare – biciclete	35
Figură 10. Orașe din România și Ucraina - poliția pe biciclete, primar pe bicicletă	36
Figură 11. Arad – campanie mersul pe bicicleta (foto stanga), Comuna Peștera (jud Constanța) campania o bicicletă pentru fiecare copil (foto dreapta)	38
Figură 12. Exemple de rute pietonale	41
Figură 13. Exemple de shared space.....	43
Figură 14. modalitate de realizare alee pietonală, paralel cu rute pentru cicliști	43
Figură 15. Amenajare spații pentru persoane cu dizabilități	44
Figură 16. Strada Avram Iancu- Strada Traian - pasarela pietoni, cicliști- legătură Cartier Șarăt, Cartier Centru	48
Figură 17. Harta propunere străzi cu sens unic	50
Figură 18. Autobuze pentru transport persoane, Câmpia Turzii	56
Figură 19. Imagini stații autobuz din Sinaia, România (foto stânga), Afișaj electronic Malaga, Spania (foto dreapta).....	57
Figură 20. Pliante, hărți, campanii de promovare TP, alte state	70
Figură 21. Transport public urban Sinaia	73
Figură 22. Rețea de informare ELTIS.....	75
Figură 23. Car pooling – avantaje	77
Figură 24. Zona gării Orașul Zaragoza, Spania	79
Figură 25. Bucuresti (foto stânga), realocarea spațiului urban (foto stânga).....	81
Figură 26. Modalitati de plata a parcarii.....	83
Figură 27. Campanii de educație rutieră.....	85

Viziunea, obiectivele și modelul de transport

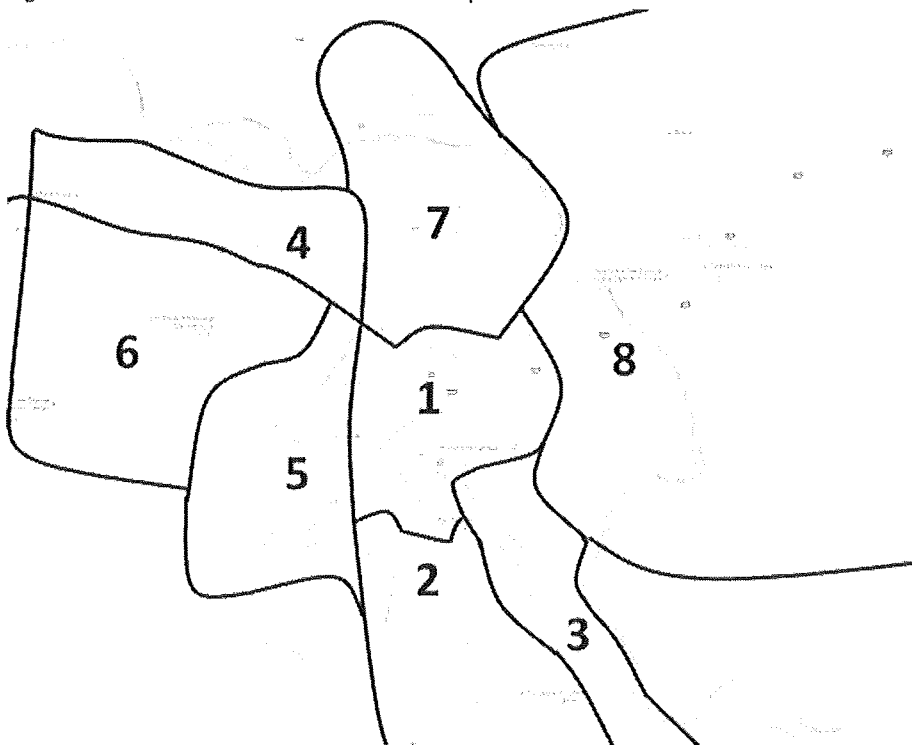


4.1. Modelul de transport

Un model de transport reprezintă un instrument de calcul ce cuantifică numeric geografic și demografic datele conexe tuturor călătoriilor cu orice mijloc de deplasare. Redus la esență, modelul de transport este o bază de calcul atașată unei hărți împărțite în zone cu aceleași caracteristici de mobilitate.

În cazul modelului matematic dezvoltat pentru Campia Turzii s-a ales o soluție cu 10 zone dintre care 7 urbane. Zone 1-2 reprezintă zonele rezidențiale dense și centrul, zona 5 reprezintă zona sudică de case cu densitate mică Sarat, zonă 6 este aria fostului combinat actualmente nepopulată iar zonă 7 reprezintă regiunea nordică Lut. Zonele 8 și 9 se leagă de conurbația activă, 8 fiind Viisoara iar 9 Turda, în timp ce zonă 10 indică întreagă arie înconjurătoare.

Figură 1a. Zonificarea aferentă modelului de transport



Pentru fiecare dintre acestea s-au determinat cu precizie numărul de rezidenți și de locuri de muncă specifice precum și distanțele dintre centrele (centrozii) acestora.

Nr. zona	Indicatie geografica	Populatie	Gospodarii(inc apt)	Nr. Locuri de munca
Zona 1	Centru	4150	1150	1250
Zona 2	Blocuri	12500	4850	450
Zona 3	Sancrai	2750	1450	375
Zona 4	Insula	1950	650	125
Zona 5	Sarat	5750	1600	350
Zona 6	Industriala	0	0	2350
Zona 7	I Jianu-Lut	1500	450	150
Zona 8	Viisoara	5850	3000	850
Zona 9	Turda	47500	28500	8650
Zona 10	Jud Cluj	609150	N/A	183950

Tabel - Caracteristici demografice zonale

Cu ajutorul acestor date s-au determinat originile, destinațiile, distribuția spațială și raportul modal al tuturor călătoriilor, împărțite pe moduri de transport (autoturism/ transport public /bicicletă/pe jos) . Pentru fiecare scenariu alternativ dezvoltat s-a elaborat câte un model de transport punând în evidența caracteristicile rezultate din fiecare pachet de proiecte.

Modelul de transport simulează 60 de minute din oră de vârf, când solicitările infrastructurii de transport sunt maxime, pentru fiecare scenariu dezvoltat în parte.

Raportul modal reprezintă procentajul de călători alocați fiecărui mijloc de transport, calculat printr-o medie a soluției ideale calculate, a măsurătorilor camerelor de trafic și a sondajului online. Pentru scenariile alternative s-a presupus o ușoară variațiune a raportului modal rezultat din pachetele de proiecte.

%	Auto	T Public	Bici	Mers
Stadiul actual	45	10	10	35
Scenariu post investitie	20	30	25	25

Tabel - Raportul modal per scenarii

Producerea (generarea) deplasărilor cuantifică totalul originilor călătoriilor dintr-o oră de vârf urmărind metodologia de calcul indicată de literatură de specialitate. Astfel pentru fiecare zonă s-au determinat numărul estimativ de origini, inițial pentru stadiul actual iar ulterior pentru cele 4 scenarii. Dintre

acestea conform raportului modal s-a determinat cu precizie numărul de călătorii efectuate cu autoturismul

Numarul de calatorii cu autoturismul	STADIUL ACTUAL	SC1-Post Investitii
	45%	20%

Tabel - Calatorii urbane motorizate per scenarii

Atragerea deplasărilor cuantifică numărul de destinații specifice momentului modelat, distribuindu-le pe zonele alocate. În mod similar producerii deplasărilor s-a determinat pentru fiecare scenariu numărul de călătorii efectuate cu autoturismul personal.

Distribuția medie a călătoriilor rămâne aproximativ identică, explicată de distribuția locuințelor și a locurilor de munca pe sectoarele din zona; Cele mai multe călătorii, atât atrase cât și generate, sunt în zona Blocuri, în SudVest-ul orașului, unde densitatea locuințelor este foarte ridicată.

	Distributie calatorii motorizate atrase	
	Regiunea urbana	Conurbatie Turda - Campia Turzii – Viisoara
Zona 1	21.67832 %	6.347395855 %
Zona 2	26.24712 %	7.685139553 %
Zona 3	10.58779 %	3.100096199 %
Zona 4	4.33581 %	1.269522213 %
Zona 5	11.17947 %	3.273340034 %
Zona 6	22.87711 %	6.698402929 %
Zona 7	3.094382 %	0.906032974 %
Zona 8		12.18087087 %
Zona 9		58.53919938 %

Tabel - Distribuția călătoriilor urbane atrase – stadiul actual

Studiind deplasările motorizate, cu ajutorul modelelor de transport s-au determinat cu precizie rulajul (kilometri), consumul de combustibil specific și poluanții rezultați pentru momentul actual și pentru fiecare scenariu în parte:

Situatie conurbatie Campia Turzii, Turda si Visoara									
	Nr deplasari	Cota deplasari	Rulaj total(km)	combustibil (l)	CO2 implicit* (kg)	CO implicit (g)	CH implicit (g)	Oxizi sulfurici** (g)	
Autoturisme	diesel	6125	2266.25	39445.2375	2406.159488	6448.507427	74945.95125	126224.76	1154.956554
	benzina		3858.75	67163.5125	5104.42695	11791.22625	2632809.69	1215659.576	51.0442695
T Public & Trafic greu:				35630	11045.3	29601.404	67697	114016	5301.744
Total poluanti principali:					47841.13768	2775452.641	1455900.336	6507.744824	
Consum combustibil metropolitan:				18555.88644	kg CO2	g CO	g hidrocarburi	g SO2	
Distanța medie a deplasării regionale: 4.71									
Situatia urbana Campia Turzii									
	Nr deplasari	Cota deplasari	Rulaj total(km)	combustibil (l)	CO2 implicit* (kg)	CO implicit (g)	CH implicit (g)	Oxizi sulfurici** (g)	
Autoturisme	diesel	1805	867.85	10957.0875	668.3823375	1791.264665	20818.46625	35062.68	320.823522
	benzina		1137.15	18656.6625	1417.90635	3275.963669	731341.17	337685.5913	14.1790635
T Public & Trafic greu:				11240	3484.4	6620.36	21356	35968	1672.512
Total poluanti principali:					11686.98833	773515.6363	408716.2713	2007.514586	
Consum combustibil urban:				5570.688688	kg CO2	g CO	g hidrocarburi	g SO2	
Distanța medie a deplasării urbane: 2.75									

Tabel - Date actuale rulaj si poluare din deplasari motorizate

Situatie conurbatie Campia Turzii, Turda si Visoara									
	Nr deplasari	Cota deplasari	Rulaj total(km)	combustibil (l)	CO2 implicit* (kg)	CO implicit (g)	CH implicit (g)	Oxizi sulfurici** (g)	
diesel	20927.643	7743.22791	43268.13508	2639.35624	7073.474723	82209.45666	138458.0323	1266.890995	
benzina		13184.41509	73672.77055	5599.130562	12933.9916	2887972.605	1333477.147	55.99130562	
T Public & Trafic greu:				35630	10332.7	27691.636	67697	114016	4959.696
Total poluanti principali:					47699.10232	3037879.062	1585951.179	6282.578301	
Consum combustibil metropolitan:				18571.1868	kg CO2	g CO	g hidrocarburi	g SO2	
Distanța medie a deplasării regionale: 4.41									
Situatia urbana Campia Turzii									
	Nr deplasari	Cota deplasari	Rulaj total(km)	combustibil (l)	CO2 implicit* (kg)	CO implicit (g)	CH implicit (g)	Oxizi sulfurici** (g)	
diesel	9425.427	3487.40799	18327.25709	1117.962683	2996.13999	34821.78848	58647.2227	536.6220877	
benzina		5938.01901	31205.87019	2371.646134	5478.50257	1223270.111	564826.2504	23.71646134	
T Public & Trafic greu:				11240	3259.6	6193.24	21356	35968	1564.608
Total poluanti principali:					14667.88256	1279447.9	659441.4731	2124.946549	
Consum combustibil urban:				6749.208817	kg CO2	g CO	g hidrocarburi	g SO2	
Distanța medie a deplasării urbane: 2.64									

Tabel - Date scenariu post-investitie rulaj si poluare din deplasari motorizate

Calibrarea modelului s-a realizat comparând numărul de deplasări motorizate rezultate din model cumulate pe arterele video-monitorizate, abaterea maximă tolerată fiind de 5%. S-au utilizat datele furnizate de direcția tehnică a primăriei care supraveghează principalele intersecții din oraș.

Validarea modelului s-a efectuat numărând fizic fluxul de autovehicule pe arterele nemonitorizate care unesc centroizii unor zone, cu deplasări cumulate pe bulevardele respective. Și aici abaterea maximă tolerată a fost de 5% iar reglarea fină s-a realizat din diverși coeficienți indicați de literatura de specialitate.

4.2. Viziunea și obiectivele

4.2.1. Viziune 2020

Municipiul Câmpia Turzii în anul 2020 va fi un oraș curat, liniștit și atractiv, pentru a munci și a trăi, unde locuitorii vor avea acces facil în toate punctele de interes folosind cu predilecție transportul public, bicicleta și mersul pe jos.

O flotă de transport public reînnoită, nepoluantă, perdele verzi pentru reducerea poluării fonice vor asigura liniștea locuitorilor și un aer de calitate, dar și o creștere a atractivității zonei. Utilizatorii transportului public în comun se vor bucura de autobuze și microbuze confortabile, de spații publice de așteptare accesibile dotate cu sisteme de informare eficiente.

Gara va avea o importanță sporită, devenind un nod principal de transport al municipiului, cu un aspect atractiv și spații publice moderne.

Câmpia Turzii le va oferi locuitorilor săi posibilitatea de a adopta un stil de viață sănătos, preferând mersul pe jos și bicicleta pentru nevoile de deplasare.

Municipiul va avea o infrastructură urbană la standarde europene, cu spații publice accesibile și bine întreținute. Comunitatea locală formată din cetățeni activi, informații și implicați social, este participativă și contribuie la susținerea proceselor de dezvoltare locală, la întărirea coeziunii locale și a incluziunii sociale.

4.2.2. Viziune 2030

Municipiul Câmpia Turzii în anul 2030 va fi un oraș cu un sistem de mobilitate modern, integrat cu alte măsuri de dezvoltare economică și socială, interconectat regional și național.

În anul 2030 locuitorii se vor bucura de efecte vizibile economice și sociale a măsurilor integrate și susținute de o administrație competentă și determinată, printr-un sistem de transport public și sistem velo care vor acoperi principalele destinații de navetă, recreere, cumpărături dar și cartierele de locuit. Sistemul velo al orașului este compus din linii segregate, sigure și bine marcate pentru bicicletă, stații self-service pentru închiriere, parări pentru biciclete, și fiind integrat cu rețeaua mai amplă de linii inter-orașenești și de agrement care valorifică potențialul destinațiilor de cadru natural pe o rază de 30 km,

fiind pretabile activităților de week-end de recreere ale locuitorilor. Transferul între liniile orășenești și cele către localitățile-satelit, Turda, Cluj Napoca, Târgu Mureș sau destinații mai îndepărtate sunt realizate în cadrul terminalului intermodal Gară – Autogară, un amplasament modern cu servicii la standarde înalte.

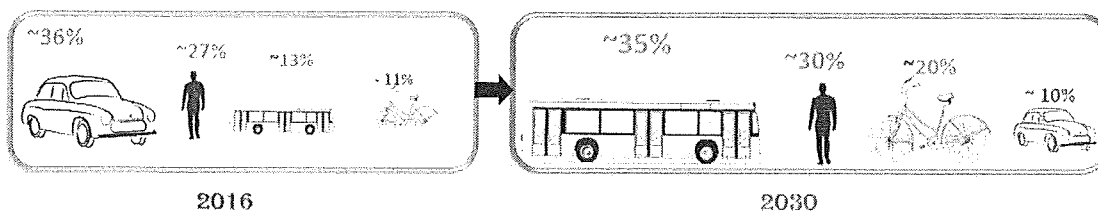
Prin integrarea măsurilor de mobilitate, Câmpia Turzii va fi un pol important economic, atractiv pentru investitori și locuitori și un loc bun pentru a trăi și a muncii.

Din punct de vedere comercial, centrul urban facilitează transportul de marfă printr-un terminal cargo intermodal - zona combinatului, reușind o revenire din declinul post-industrial prin valorificarea poziționării strategice și a resurselor de teren existente și prin oferirea unui serviciu de transport marfă cost-eficient și facil către principalii agenți economici.

Campia Turzii are un sistem bine definit de zone diferențiate funcție de accesibilitatea rutieră, asigurând tranzitul facil pe arterele principale și în același timp siguranța pietonilor în zonele rezidențiale, precum și existența unui sistem de alei pietonale care sprijină deplasările blânde, dar și reconectarea socială, dezvoltarea activităților alternative și temporare, utilizarea multiplă a spațiului (multi-use) și sănătatea populației.

Prin realocarea spațiului stradal, pentru implementarea de sisteme moderne de tranzit rapid cu autobuzul, prin extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete se obține practic un beneficiu major pentru oraș, schimbând modul în care oamenii se deplasează în mediul urban. Autoritățile locale colaborează cu finanțatorii pentru a da undă verde proiectelor care își propun să realoce spațiul stradal în favoarea transportului public, a bicicliștilor și a celor care merg pe jos. Astfel printr-un simplu set de investiții într-un sistem de transport public mai performant și în creșterea siguranței pe străzi pentru cicliști și pietoni se ajunge la un oraș în care calitatea vieții este ridicată.

ECHILIBRUL MODURILOR DE DEPLASARE >>>>calitatea vieții ridicate



4.3. Obiective și direcții de acțiune

MOTTO

Municipiul Câmpia Turzii – un oraș cu o nouă cultură a mobilității urbane, un oraș verde, sigur, accesibil tuturor, cu un transport urban facil și de calitate....un oraș al oamenilor!

Obiectivul general:

Creșterea atractivității municipiului Câmpia Turzii și ariei sale periurbane prin asigurarea unui acces facil și echitabil al persoanelor și bunurilor, prin realizarea unei conexiuni eficiente a acestora printr-un sistem de mobilitate urban sigur, facil și prietenos cu mediul.

Obiective specifice:

Obiective specifice	Direcții de acțiune	Indicatori (lista nu este exhaustivă)
OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu	<i>D1. Reducerea efectelor poluante generate de traficul rutier și feroviar</i>	<i>m² de spații verzi plantate, inclusiv perdea forestieră pentru drumul național și linia de cale ferată</i> <i>m² de spații cu zero emisii</i> <i>emisii de CO² reduse cu 15 %</i>
OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;	<i>D1. Racordare sporită în zone urbană</i> <i>D2. O mai bună relaționare a modurilor de transport</i> <i>D3. Timp redus petrecut în trafic</i>	<i>Numărul persoanelor accidentate în trafic va fi redus</i> <i>Km de străzi, carosabil modernizate</i> <i>Număr / suprafață spații publice reabilite / amenajate - Km rețea stradală modernizată / reabilitată</i> <i>- Km piste ciclabile amenajate -</i> <i>Număr intersecții / scuaruri / piațete monitorizate video</i> <i>Ex. Procentul celor care consideră atractivă și sigura infrastructura pentru mijloacele de deplasare blândă va fi de 75% în anul 2030</i> <i>Ex. Impactul negativ al traficului va fi redus</i>
OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici	<i>D1. O mai bună conectare la nivel urban și periurban</i>	<i>% populației cu acces la transportul public (fizic și financiar) pentru deplasările către muncă, unități de învățământ, de sănătate</i> <i>Cota transportului public în municipiul Câmpia Turzii va ajunge la 60 % în anul 2030 (doar</i>

<p>OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane- conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale</p>	<p><i>D1. Promovarea unui management performant, cooperant și promotor al unei mobilității sustenabile</i></p>	<p>în ceea ce privește transportul cu autoturisme sau transport public).</p> <p><i>Numărul de campanii, acțiuni de marketing derulate de municipalitate</i> <i>Structuro instituționale definite</i> <i>Nr de proiecte derulate</i> <i>Intâlniri grup de lucru consultativ</i></p>
--	--	---

Domeniile de intervenție sunt:

I. Câmpia Turzii – o mai bună interacțiune a modurilor de deplasare



III. Câmpia Turzii, model al transportului urban și periurban pentru orașele mici



II. Câmpia Turzii, orașul accesibil tuturor



IV. Câmpia Turzii – Administrația – actor și promotor al unei noi culturi urbane!



Pentru implementarea măsurilor și proiectelor, se impune existența unei structuri administrative puternice, profesionaliste și care are un permanent dialog și o comunicare cu alți actori publici și privați. Proiectele care privesc capacitatea instituțională sunt importante și prioritare, necesar a fi implementate în cel mai scurt timp, independent de celelalte proiecte. Proiectele instituționale sunt:

PCL.1	Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic – formare, subcontractare, suplimentare de personal;
PCL.2	Dezvoltarea unui serviciu public local de transport urban și periurban – acționar unic municipalitatea;
PCL.3	Dezvoltarea unei rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional
PCL.4	Dezvoltarea de acțiuni de marketing și conștientizare la nivelul municipalității, cu sprijinul actorilor locali.
PCL.5	Realizarea unui PUZ zona Centrală
PCL.6	Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Transport public, biciclete etc)
PCL.7	Dezvoltarea unor ghiduri de proiectare, planificare și întreținere a rețelei de biciclete și a traseelor pietonale – ca model de urmat pentru administrația locală

Investițiile propuse pornesc de la problemele de mobilitate, accesibilitate și siguranță identificate, dar țin cont și de previziunile de dezvoltare pentru perioada următoare 2016-2020 -2030. Ele sunt structurate pe domenii de intervenție. Prioritizarea lor a fost realizată prin implicarea actorilor locali și a specialiștilor, pe baza unor criterii stabilite. Investițiile au în vedere creșterea accesibilității în municipiu, cât și în afara lui, intervenții în zona centrală, axul central al orașului, care este și principalul ax rutier, proiecte care privesc creșterea accesibilității cartierelor, creșterea siguranței în oraș, dar și intervenții care privesc dezvoltarea unei culturi a deplasărilor blânde în municipiu.

Planul de acțiune



5. Planul de acțiune

5.1. Lista proiectelor identificate

Obiectiv Strategic	Cod proiect	Proiect	2016-2020	2021-2026	2026-2030	Cost est. MEURO	Sursa finanțare
OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu	PMS.1	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 1 – Parc Municipal – Laminoriștilor – Mall				0.2	POR 3.2 Buget local
	PMS.2	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 2 – Blocuri – Laminoriștilor				0.2	POR 3.2 Buget local
	PMS.3	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 3 – Parc Municipal - Vișoara				0.2	POR 3.2 Buget local
	PMS.4	Crearea unei piste regionale de biciclete Câmpia Turzii - Turda				0.4	Buget local
	PMS.5	Rețea de stații self-service de închiriere de biciclete				0.025	Buget local
	PMS.6	Infintarea de parcuri pentru biciclete - Rasteluri pentru biciclete – scoli, institutii publice; Parcuri pentru bicicliști – Gara, institutii publice, autogară, parc.				0.015	POR 3.2 Buget local
	PMS.7	Echiparea administrației publice locale cu biciclete - „Primăria pe biciclete”				0.01	POR 3.2 Buget local
	PMS.8	Măsuri soft pentru încurajarea mersului pe bicicletă				0.1	POR 3.2 Buget local
	PMS.9	Proiecte pilot de zone emisii zero – Cartier Centru, Cartier Blocuri				0.01	POR 3.2 Buget local
	PMS.10	Amplasarea de bariere de zgomot și noxe în zonele expuse la poluare datorită traficului rutier (cartier Blocuri, Șarăt), Cartier Centru				0.01	POR
	PMS.11	Realizarea de perdele forestiere și aliniamente de arbori, cu capacitate mare de reținere a CO2 în zonele expuse traficului feroviar (Blocuri, Șarăt)				0.01	POR
	PMS.12	Noua politică de parcare la nivelul orașului				0.35	Bugetul local



											0.005	Bugetul local	
PMS.13	Realizarea de alei pietonale în parcul municipal												
PMS.14	Scheme de mers pe joc pentru elevi										0.001	Bugetul local	
PMS.15	Trasee pietonale - Strada Parcului – Str Băii – str M. Viteazu (signalistica, amenajare) - Rețea integrată de alei pietonale										0.05	POR 3.2	
PMS.16	Reproiectarea malului Arieșului - strada Tudor Vladimirescu, zona de promenadă—spre Vișoara										0.12	POR 3.2	
PAS.1	<p>Accesibilitate în cartierele Șarăt și Lut</p> <ul style="list-style-type: none"> Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fluidiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil ciclisti și pietoni sau pod pietoni și cicliști –paralel. Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și bicicliști peste calea ferată Cartier Șarăt și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada Traian) Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarăt. 										1.2	POR 3.2	
PAS.2	Proiect pilot privind crearea unui sistem integrat de străzi cu sens unic în cartierele Blocuri și Centru										0.5	POR 3.2 Buget local	
PAS.3	Investiții generale pentru accesibilizare cartiere: Insula, Sâncrăi										0.05	POR 3.2	
PAS.4	<p>Investiții în modernizare infrastructură rutieră</p> <ul style="list-style-type: none"> Modernizare peste 20 km din total drumuri locale: Strada Iancu Jianu – 1,3 km, stare foarte rea, Strada Tudor Vladimirescu – tronson spre râul Arieș, Strada 1 Decembrie 1918 – spre Călărăsi – 1,380 km, Strada George Coșbuc – spre Vișoara, DJ150 										0.5	POR 3.2 Buget local	
PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilitate urbană – indicatoare denumire străzi, stâlpi iluminați public, banci.										0.2	POR 3.2 Buget local	
PAS.6	Realizarea unui centru intermodal în zona Gării										0.75 - 1	POR 3.2.	
PAS.7	Crearea unui punct de transfer marfă – zona industrială sau strada Târnavelor										0.5	POR 3.2 Buget local	
PAS.8	Desemnarea a 2-3 locații de parcare rezervate pentru distribuția mărfurilor în zonele comerciale										0.01	POR 3.2 Buget local	

OS2.
Asigurarea
accesibilității și
siguranței în
oraș pentru
toți;



PAS.9	Sistem de camera video de supraveghere integrat, centru de control – pentru fluidizare trafic				0.3	POR 3.2.
PAS.10	Reconfigurare intersecții – sens giratoriu, sistem de semaforizare : Jianu – Laminoriștilor/ G. Coșbuc				0.25	POR 3.2.
PAS.11	Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranța rutieră				0.1	POR 3.2.
PAS.12	Reconfigurarea circulației în zona centrală pentru asigurarea fluentei traficului, eliminarea blocajelor de trafic și amenajarea pistelor de biciclete				1	POR 3.2
PAS.13	Conturarea unor rețele pietonale pentru persoanele cu dizabilități, inclusiv în stațiile de autobuz, gară, autogară.				0.15	POR 3.2
PTP 1	Achiziție flotă pentru asigurarea transportului public urban –linii verzi de transport urban și periurban (Vișoara și Luna)				1-1.5	POR 3.2
PTP.2.	Amenajare stații cu adăpost, afișaj și mobilier urban specific, precum și suprafața adecvată a zonei de așteptare				0.25	POR 3.2
PTP.3.	Sistem de autotaxare – automate bilete, taxare SMS				0.15	POR 3.2
PTP.4.	Promovarea transportului public – site, aplicație, hărți, pliante				0.05	POR 3.2
PTP. 5.	Realizarea unor facilități mentenanță pentru depoul transportului public (spălătorie ecologică, elevator, exhaustor etc)				0.15	POR 3.2
PTP.6.	Amenajarea zonelor pietonale de captare a stațiilor –accesibilitate trotuare și sporirea vizibilității trecerilor de pietoni din vecinătatea opririlor				0.25	POR 3.2
PTP.7	Modernizarea/ reabilitarea depoului aferent transportului public				0.15	POR 3.2
PCL.1	Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic – formare, subcontractare, suplimentare de personal;				0.2	Buget local, POCA
PCL.2	Dezvoltarea unui serviciu public local de transport urban și periurban – acționat unic municipalitatea;				0.25	Buget local
PCL.3	Dezvoltarea unei rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional				0.1	Buget local POCA
PCL.4	Dezvoltarea de acțiuni de marketing și conștientizare la nivelul municipalității,				0.01	Buget local
OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici						
OS4 Dezvoltarea unei noi <u>culturi locale</u> a mobilității urbane- conștientizare, modele, campanii						



sociale, campanii școlare, aspecte instituționale	PCL.5	cu sprijinul actorilor locali.						0.01	Buget local
	PCL.6	Realizarea unui PUZ zona Centrală						0.01	Alte surse
	PCL.7	Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Transport public, biciclete etc) Dezvoltarea unor ghiduri de proiectare, planificare și întreținere a rețelei de biciclete și a traseelor pietonale – ca model de urmat pentru administrația locală						0.02	Finanțări europene

5.2. Scenariu - Abordare intervenții minimale

Acest scenariu are în vedere dezvoltarea mobilității blânde la nivelul municipiului, dată fiind și cultura locală, însă nu are în vedere soluționarea problemelor de trafic la nivelul axului central, această zonă fiind în continuare o zonă care nu prezintă siguranță și nu este accesibilă tuturor modurilor de transport. Această abordare nu solicită un efort financiar ridicat, însă implică parteneriate și susținere din partea populației și a autorităților locale. Acest scenariu presupune și crearea serviciului de transport local, precum și unele acțiuni de modernizare a infrastructurii rutiere, nefiind însă avute în vedere măsuri de realocare a spațiului urban și măsuri de dezvoltare a unui centru intermodal, care să ofere municipiului un plus de valoare în regiune. Se bazează în mod evident pe creșterea nivelului de educație al populației privind utilizarea mijloacelor de transport în comun și a altor mijloace de transport nepoluante (biciclete, transport public, mersul pe jos). Efectele acestor măsuri sunt imediate, nivelul de poluare la nivelul municipiului va scădea, însă rămâne în continuare accesibilitate redusă cartierelor Șarât, Lut, centrul va fi în continuare o zonă neatractivă pentru rezidenți, nu vor fi soluționate probleme de accesibilitate la trecere cu calea ferată. Administrația nu va putea soluționa problema spațiului pietonal ocupat de mașini și nici problema siguranței bicicliștilor și pietonilor în trafic.

Lista de măsuri/proiecte:

Cod proiect	Proiect
PMS. 1	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 1 – Parc Municipal – Laminoriștilor – Mall
PMS.2	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 2 – Blocuri – Laminoriștilor
PMS. 6	Inițierea de parcări pentru biciclete - Rasteluri pentru biciclete – scoli, institutii publice; Parcară pentru bicicliști – Gara, Institutii publice, autogara, parc
PMS.15	Trasee pietonale - Strada Parcului – Str Băii – str M. Viteazu (signalistica, amenajare) - Rețea integrată de alei pietonale
PAS.3	Investiții generale pentru accesibilizare cartiere: Insula, Sâncrăi
PAS.4	Modernizare infrastructură rutieră la nivelul municipiului Câmpia Turzii, inclusiv refacere treceri de pietoni – acces persoane cu mobilitate redusă, semnale acustice, tactile pentru nevăzători – prevăzute și cu treceri de bicicliști
PAS.7	Crearea unui punct de transfer marfă – zona industrială sau strada Târnavelor
PAS.8	Desemnarea a 2-3 locații de parcare rezervate pentru distribuția mărfurilor în zonele comerciale
PAS.9	Sistem de camera video de supraveghere integrat, centru de control – pentru fluidizare trafic
PAS.10	Reconfigurare intersecții – sens giratoriu, sistem de semaforizare : Jianu – Laminoriștilor/ G. Coșbuc
PAS.11	Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranța rutieră
PTP 1	Achiziție flotă pentru asigurarea transportului public urban –linii verzi de transport urban și periurban (Vișoara și Luna)
PTP.2.	Amenajare stații cu adapost, afisaj și mobilier urban specific, precum și suprafața adecvată a zonei de așteptare
PTP.3.	Sistem de autotaxare – automate bilete, taxare SMS
PTP.4.	Promovarea transportului public – site, aplicație, hărți, pliante
PTP. 5.	Realizarea unor facilități mentenanță pentru depoul transportului public (spălătorie ecologică, elevator, exhaustor etc)
PTP.6.	Amenajarea zonelor pietonale de captare a stațiilor –accesibilitate trotuare și sporirea vizibilității trecerilor de pietoni din vecinătatea opririlor



PTP.7	Modernizarea/ reabilitarea depoului aferent transportului public
PCL.1	Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic – formare, subcontractare, suplimentare de personal;
PCL.2	Dezvoltarea unui serviciu public local de transport urban și periurban – acționar unic municipalitatea;
PCL.3	Dezvoltarea unei rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional
PCL.4	Dezvoltarea de acțiuni de marketing și conștientizare la nivelul municipalității, cu sprijinul actorilor locali.
PCL.6	Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Transport public, biciclete etc)

5.3. Abordarea integrată și coordonată pentru o mobilitate urbană durabilă

Focalizată pe transport nepoluant și facilitarea accesibilității și conectării orașului, precum și pe sprijinirea valorificării obiectivelor / competențelor distinctive.

Această abordare este aceea de tip “push-and-pull”, care impune populației să nu mai utilizeze în exces autoturismul, prin restricții precum managementul parcărilor și, în același timp, “atragând” rezidenții prin moduri de transport prietenoase față de mediu, prin asigurarea unor condiții favorabile pentru mersul pe jos și mersul pe bicicletă, prin extinderea utilizării transportului în comun și creșterea accesibilității către oraș. De asemenea, este nevoie și de includerea unor politici de utilizare a terenului, ce au ca scop reducerea nevoii de deplasare – acestea sunt în principal politici „de viitor” (sau politicile “orașului de mâine”). Astfel că planificarea urbană este esențială pentru modul în care se reduce/crește nevoie de mobilitate.

Lista de măsuri/proiecte:

Cod proiect	Proiect
PMS. 1	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 1 – Parc Municipal – Laminoriștilor – Mall
PMS.2	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 2 – Blocuri – Laminoriștilor
PMS.3	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 3 – Parc Municipal - Vișoara
PMS.4	Crearea unei piste regionale de biciclete Câmpia Turzii - Turda
PMS. 5	Rețea de stații self-service de închiriere de biciclete
PMS. 6	Inițierea de parcări pentru biciclete - Rasteluri pentru biciclete – scoli, institutii publice; Parcari pentru biciclisti – Gara, Institutii publice, autogara, parc
PMS.7	Echiparea autorităților publice locale cu biciclete- “Primăria pe biciclete”
PMS.8	Măsuri soft pentru încurajarea mersului pe bicicletă
PMS.9	Proiecte pilot de zone emisii zero – Cartier Centru, Cartier Blocuri
PMS.10	Amplasarea de bariere de zgomot și noxe în zonele expuse la poluare datorită traficului rutier și feroviar (cartier Blocuri, Șarăt), Cartier Centru
PMS.11	Realizarea de perdele forestiere și aliniamente de arbori, cu capacitate mare de reținere a CO2
PMS.12	Noua politica de parcări la nivelul orașului – daramare garaje improvizate, amenajare parcari, plata diferentiata in functie de numarul de masini, de timp si de zona
PMS.13	Realizarea de alei pietonale în Parcul Municipal
PMS.14	Scheme de mers pe jos pentru elevi
PMS.15	Trasee pietonale - Strada Parcului – Str Băii – str M. Viteazu (signalistica, amenajare) - Rețea integrată de alei pietonale



PMS.16	Reproiectarea malului Arieșului - strada Tudor Vladimirescu, zona de promenadă – spre Vișoara
PAS.1	Accesibilitate în cartierele Șarăt și Lut <ul style="list-style-type: none">Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fluidiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil cicliști și pietoni sau pod pietoni și cicliști –paralel.Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și bicicliști peste calea ferată Cartier Șarăt și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada Traian)Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarăt.
PAS.2	Proiect pilot privind crearea unui sistem integrat de străzi cu sens unic în cartier Blocuri și Cartier Centru Crearea unui sistem de străzi cu sens unic – realocarea spațiului stradal: str Gheorghe Barițiu – Str. Aurel Vlaicu, strada Oituz, strada Al. I. Cuza
PAS.3	Investiții generale pentru accesibilizare cartiere: Insula, Sâncrăi
PAS.4	Investiții de modernizare a străzilor la nivelul municipiului, inclusive refacere treceri de pietoni – acces persoane cu mobilitate redusă, semnale acustice, tactile pentru nevăzători – prevăzute și cu treceri de bicicliști
PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilier urban – indicatoare denumire străzi, stâlpi iluminat public, bănci.
PAS.6	Realizarea unui centru intermodal în zona Gării
PAS.7	Crearea unui punct de transfer marfă – zona industrială sau strada Târnavelor
PAS.8	Desemnarea a 2-3 locații de parcare rezervate pentru distribuția mărfurilor în zonele comerciale
PAS.9	Sistem de camera video de supraveghere integrat, centru de control – pentru fluidizare trafic
PAS.10	Reconfigurare intersecții – sens giratoriu, sistem de semaforizare : Jianu – Laminoriștilor/ G. Coșbuc
PAS.11	Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranța rutieră
PAS.12	Reconfigurarea circulației în zona centrală pentru asigurarea fluenței traficului, eliminarea blocajelor de trafic și amenajarea pistelor de biciclete, Crearea unui coridor verde – zona centrala – DN 15 cu Ghe. Barițiu pana la intersecția DN 15 cu Avram Iancu
PAS.13	Conturarea unor rețele pietonale pentru persoanele cu dizabilități, inclusiv în stațiile de autobuz, gară, autogară.
PTP 1	Achiziție flotă pentru asigurarea transportului public urban –linii verzi de transport urban și periurban (Vișoara și Luna)
PTP.2.	Amenajare stații cu adăpost, afișaj și mobilier urban specific, precum și suprafața adecvată a zonei de așteptare – exemplu stația Sinaia
PTP.3.	Sistem de autotaxare – automate bilete, taxare SMS
PTP.4.	Promovarea transportului public – site, aplicație, hărți, pliante
PTP. 5.	Realizarea unor facilități mentenanță pentru depoul transportului public (spălătorie ecologică, elevator, exhaustor etc)
PTP.6.	Amenajarea zonelor pietonale de captare a stațiilor –accesibilitate trotuare și sporirea vizibilității trecerilor de pietoni din vecinătatea opririlor
PTP.7	Modernizarea/ reabilitarea depoului aferent transportului public
PCL.1	Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic – formare, subcontractare, suplimentare de personal;
PCL.2	Dezvoltarea unui serviciu public local de transport urban și periurban – acționar unic municipalitatea;
PCL.3	Dezvoltarea unei rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional
PCL.4	Dezvoltarea de acțiuni de marketing și conștientizare la nivelul municipalității, cu sprijinul actorilor locali.
PCL.5	Realizarea unui PUZ zona Centrală
PCL.6	Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Transport public, biciclete etc)
PCL.7	Dezvoltarea unor ghiduri de proiectare, planificare și întreținere a rețelei de biciclete și a traseelor pietonale – ca model de urmat pentru administrația locală

5.4. Mijloace alternative de mobilitate- mers pe jos, ciclism

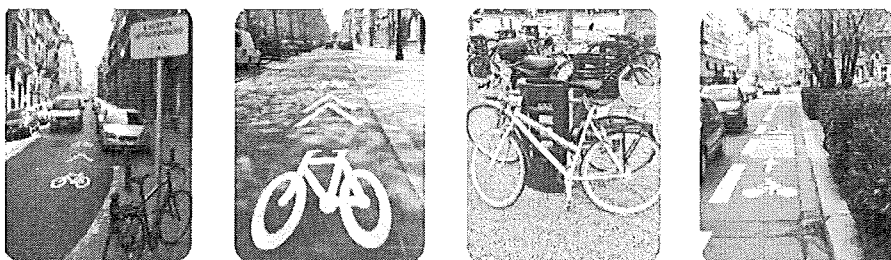
În scopul de a face spațiile și transportul public mai accesibile și de a permite tuturor persoanelor să utilizeze modurile durabile de transport public (cum ar fi mersul pe jos, cu bicicleta și cu transportul public) pentru călătoriile lor zilnice, trebuie luate în considerare nevoile tuturor oamenilor atunci când sunt planificate, proiectate, implementate și întreținute spațiile și transportul public, iar barierele trebuie evitate sau eliminate.

Pentru îmbunătățirea cu succes a accesibilității spațiilor și transportului public, este extrem de important să nu luăm în calcul doar nevoile unui grup specific de utilizatori, ci să fie aplicate principiile unei "Proiectări universale / pentru toți", astfel încât spațiile și transportul public să poată fi folosite de toți oamenii, cât mai mult posibil, fără să mai fie nevoie de adaptări sau proiectări speciale. Mobilitatea este o parte integrantă a vieții noastre – indispensabilă pentru a ne îndeplini obligațiile, dar și pentru a ne petrece timpul liber. În fiecare zi suntem "mobili": trebuie să mergem la școală sau la muncă, la doctor, să facem comision – dar și să ne vedem prietenii, să mergem la un restaurant, la o sală de gimnastică sau la cinema, sau pur și simplu avem chef de o plimbare pe jos sau să facem un tur cu bicicleta ...

Accesibilitatea înseamnă să ajungem acolo unde vrem cât mai ușor cu putință. Fiecare călătorie este compusă din mai multe elemente care pot fi descrise ca "lanțul mobilității".

5.4.1. Ciclism

Figură 1. Imagine Presto policy guide cycling infrastructure



Pentru a contracara problemele traficului urban, orașele sunt obligate să susțină folosirea mijloacelor de transport nemotorizate, unul dintre aceste mijloace fiind bicicleta.

Pentru a pune în aplicare măsuri în vederea promovării și creșterii gradului de folosire a bicicletelor, prin proiectul CIVITAS sunt propuse o serie de acțiuni, după cum urmează:

- ✓ Extinderea și îmbunătățirea rețelelor de ciclism și a conectivității de tip rețea între diferitele secțiuni pentru a face toate zonele accesibile mijloacelor de transport nemotorizate.

- ✓ Îmbunătățirea confortului și a siguranței benzilor pentru bicicliști, precum și adaptarea infrastructurii rutiere (de exemplu, intersecții, traversări) și a indicatoarelor de trafic pentru a acorda prioritate bicicliștilor și a le garanta călătorii mai sigure
- ✓ Oferirea de servicii suplimentare pentru biciclete, cum ar fi facilități de parcare și transfer sigure și confortabile, ateliere de reparații, sisteme de închiriere sau adaptarea la vehiculele de transport în comun
- ✓ Stimularea folosirii bicicletelor electrice, de exemplu, prin oferirea de informații, puncte de alimentare sau stimulente speciale.¹

Pentru a amplifica succesul acestor acțiuni, care sprijină folosirea bicicletelor într-un oraș, specialiștii în domeniu recomandă punerea în aplicare și a altor măsuri complementare, prin care se menționează:

- Dezvoltarea unui plan de utilizare a bicicletelor
- Suport politic și administrativ pentru proiectele de cooperare la nivel regional
- Dezvoltarea de parcări speciale pentru biciclete
- Reproiectarea spațiilor publice – șosele, parcuri etc
- Calitatea serviciului de transport public trebuie ameliorată, oferind posibilitatea de a transporta bicicletele în autobuze, tren, etc.

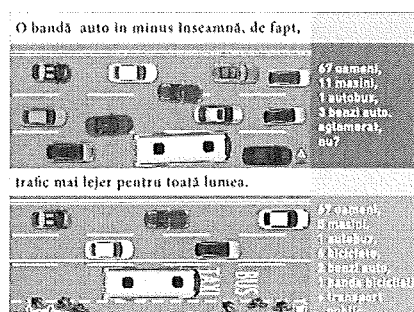
Pentru ca asemenea măsuri să aibă succes, este nevoie de o serie de factori, după cum urmează:

- ✓ **Sprijin politic** - trebuie organizate reuniuni cu părțile interesate pentru a discuta tematica și factorii critici.
- ✓ **Acceptare** - campaniile de informare trebuie să crească gradul de sensibilizare al grupurilor reticente.
- ✓ **Respectarea cadrului legal și instituirea unor măsuri legislative locale** de acordare a unor avantaje celor care utilizează acest mijloc de transport nepoluant.
- ✓ **Instituire și organizare** - Trebuie să se stabilească o comunicare internă și un schimb de idei între toate părțile interesate cu diferite interese și competențe pentru a garanta un proces de punere în aplicare fără incidente.

Ce este pista de biciclete? **Pista pentru biciclete este subdiviziunea părții carosabile, a trotuarului ori a acostamentului sau pistă separată de drum, special amenajată, semnalizată și marcată corespunzător, destinată numai circulației bicicletelor.**

¹ Orașe cu infrastructuri pentru bicicliști – Cum pot stimula orașele folosirea bicicletelor, CIVITAS

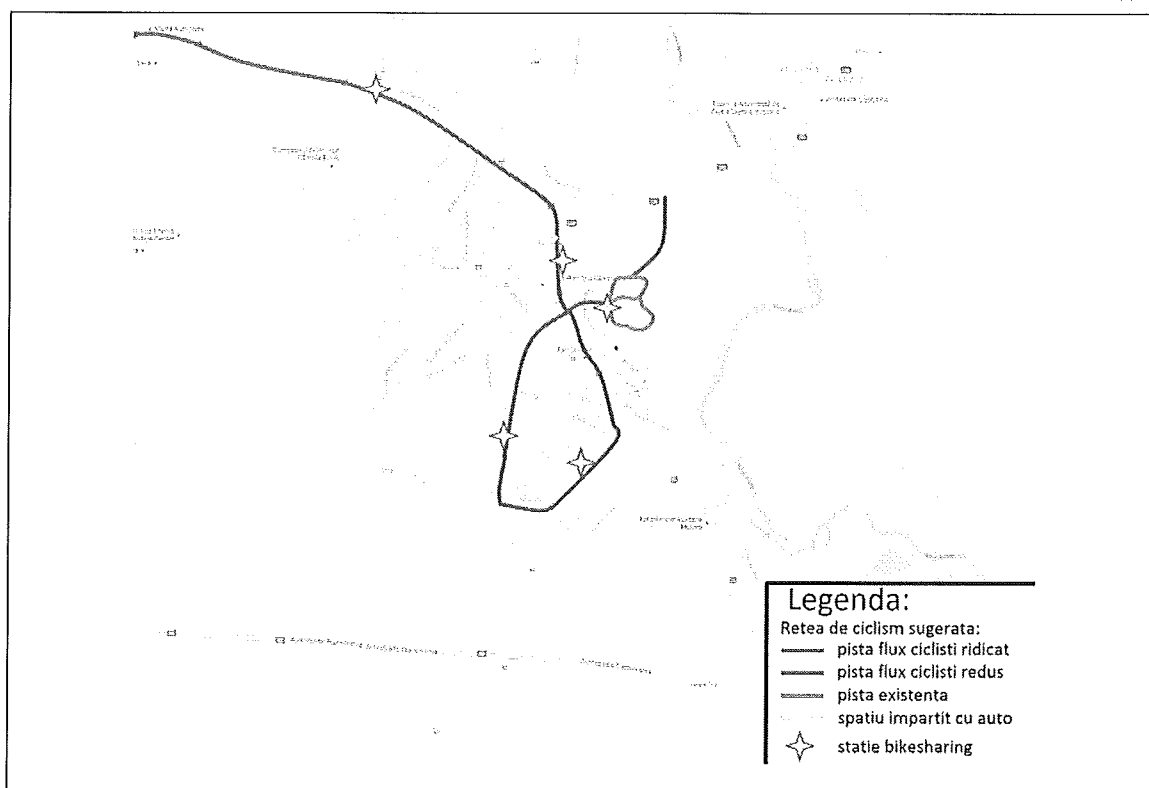
Figură 2. Realocarea spațiului stradal



Sursa: <http://www.ghidulbiciclistului.ro/wp-content/uploads/2013/08/GhidulBiciclistului.pdf>

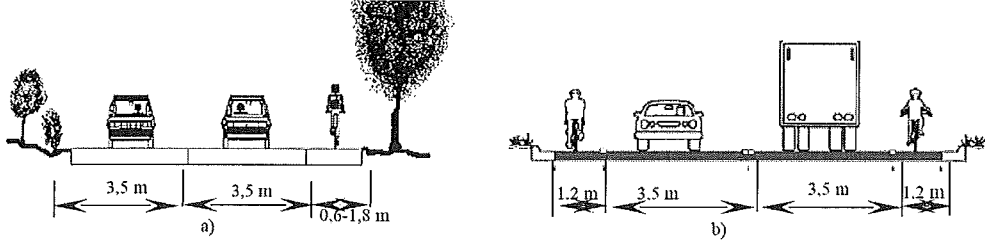
PMS.1 Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști	
Etapa 1 – Parc Municipal – Laminoriștilor – Solaris Mall	
Sector	Mobilitate blândă
Descrierea Problemei	<p>Adoptarea măsurilor prin care bicicliștii să poată circula în siguranță în oraș este o măsură pentru dezvoltarea mobilității urbane, care ar putea decongestiona anumite rute din oraș.</p> <p>Navetismul spre Câmpia Turzii și în municipiu a fost susținut în bună măsură de utilizarea pe scară largă ca mijloc de locomoție a bicicletei, neexistând pante care să împietzeze asupra utilizării acestui mijloc de transport individual. Există o cotă modală de peste 10% de utilizatori ai acestui mijloc de transport urban și periurban.</p> <p>In ciuda acestui fapt, există o singură rută amenajată pentru bicicliști, fiind însă cu rol de promenadă, și anume în Parcul Mare al municipiului, cu o lungime de 750 de metri.</p>
Obiectiv Operațional	<p>Creșterea numărului de călătorii urbane realizate cu bicicleta prin asigurarea unei rețele de benzi dedicate</p> <p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu</p>
Descrierea Intervenției	<p>Implementarea infrastructurii dedicate pe arterele principale/solicitate pentru asigurarea unei rețele de ciclism strategice . Acest proiect trebuie realizat etapizat, fiind condiționat și de dezvoltarea unei campanii de marketing la nivelul municipiului, atât pentru a crește numărul de utilizatori, dar și pentru educarea utilizatorilor din punct de vedere al cerințelor de avut în vedere pentru a circula în</p>

<p>condiții de siguranță în trafic.</p> <p>Deoarece profilele stradale din municipiul CT variază ca și lățime este dificilă adoptarea unor dimensiuni standardizate pentru toate pistele și benzile de bicicletă.</p> <p>Municipalitatea va trebui să dezvolte în paralel o politică locală pentru circulația cu bicicletele în municipiul Câmpia Turzii și să adopte un regulament pentru utilizarea pistelor de biciclete. Un alt element esențial pentru reușita proiectului este realizarea unor campanii de promovare a mersului de biciclete, privind siguranța în trafic etc. Trebuie avut în vedere ca în toate intersecțiile dirijate de semafoare să fie realizată bandă de acumulare pentru bicicliști, unde aceștia așteaptă pe pista/banda de biciclete sau înaintând pe partea dreaptă a carosabilului. Această bandă ajută pornirea și virarea la stânga în siguranță a bicicliștilor.</p> <p>Etapă 1 – Dezvoltarea infrastructurii de biciclete prin crearea legăturii dintre pista actuală, zona centrală și zona de shopping - Strada Parcului, Băii, Laminoriștilor, Solaris Mall.</p> <p>Trebuie evaluat sistemul de semnalizare a intersecției și posibilitatea de instalare a unor semafoare pentru biciclete.</p>		
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.2 MEuro	POR și bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		
<p>Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra terenurilor și de posibile cheltuieli neprevăzute privind exproprieri. Reducerea suprafeței pietonale și pentru mașini de pe arterele vizate.</p>		
Informații adiționale:		



Figură 3. Hartă propunerii rute de ciclism

PMS.2 Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști		
Etapa 2 – Blocuri – Laminoriștilor		
Sector	Mobilitate blândă	
Descrierea Problemei	În zona Blocuri există o densitate mare de populație, precum și multe puncte de interes pentru rezidenți. În prezent nu există pista de biciclete, utilizatorii acestui mijloc de transport folosesc carosabilul sau trotuarele.	
Obiectiv Operațional	Creșterea numărului de călătorii urbane realizate cu bicicleta prin asigurarea unei rețele de benzi dedicate	Obiective Strategice OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea	În etapa Etapa 2 – Dezvoltarea infrastructurii de biciclete –Legătura Cartier Blocuri – Centru (strada Aurel Vlaicu – Gheorghe Barițiu – 1 Decembrie 1918)	

Intervenției		
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.2 MEuro	Sursă de finanțare, eligibilitate pentru finanțare UE, PPP	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		
<p>Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra terenurilor și de posibile cheltuieli neprevăzute privind exproprieri. Reducerea suprafeței pietonale și pentru mașini de pe arterele vizate.</p>		
Informații adiționale:		
		

Figură 4. Profiluri transversale ale arterelor rutiere care au piste de bicicliști

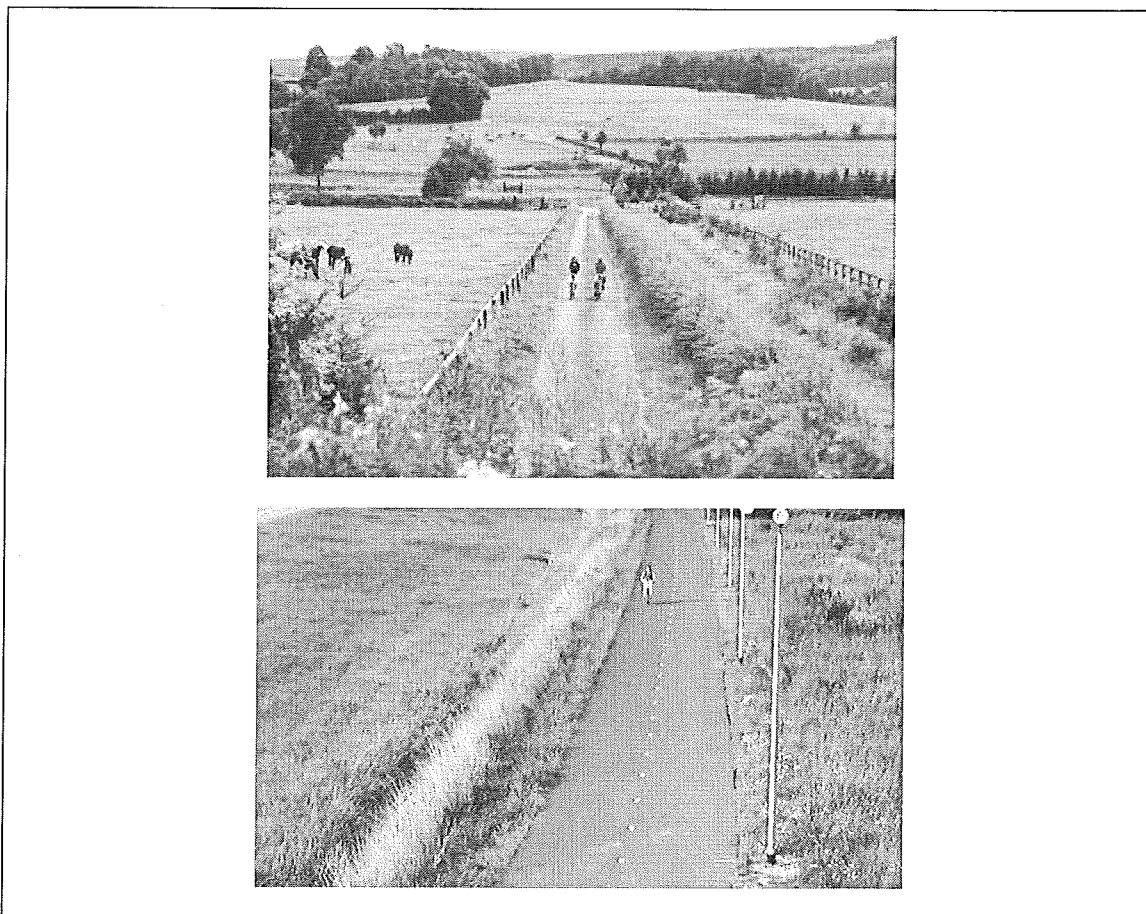
<i>PMS.3 Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști</i>	
<i>Etapa 3</i>	
Sector	Mobilitate blândă
Descrierea Problemei	<p>Adoptarea măsurilor prin care bicicliștii să poată circula în siguranță în oraș este o măsură pentru dezvoltarea mobilității urbane și care ar putea decongestiona anumite rute din oraș.</p> <p>Navetismul spre Câmpia Turzii și în municipiu a fost susținut în bună măsură de utilizarea pe scară largă ca mijloc de locomotie a bicicletei, neexistând pante care să</p>

	împieteze asupra utilizării acestui mijloc de transport individual. Există o cotă modală de peste 10% de utilizatori ai acestui mijloc de transport urban și periurban.	
Obiectiv Operațional	Creșterea numărului de călătorii urbane realizate cu bicicleta prin asigurarea unei rețele de benzi dedicate	Obiective Strategice OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	Etapa 3 – Cartier Șarât (zona industrială) – Centru, Parc Municipal – strada George Coșbuc (legătură Viișoara)	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.2 MEuro	eligibilitate pentru finanțare UE, PPP	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		
Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra terenurilor și de posibile cheltuieli neprevăzute privind exproprieri. Reducerea suprafeței pietonale și pentru mașini de pe arterele vizate.		
Informații adiționale:		
<p>The diagram illustrates a cross-section of a street layout. At the top, a total width of 24'-0" is indicated. Below this, the layout is divided into four sections: a 6'-0" sidewalk on the left, a 6'-0" bicycle lane, another 6'-0" bicycle lane, and a 6'-0" sidewalk on the right. Small icons of a pedestrian, a cyclist, and a person walking are placed within their respective sections to show scale and usage.</p>		

Figură 5. Spațiu necesar pentru piste de bicicliști și trotuare



PMS.4. Pista regională de biciclete Câmpia Turzii – Turda		
Sector	Mobilitate blândă/cooperare	
Descrierea Problemei	Între Câmpia Turzii și Turda există un flux mare de navetiși, care folosesc în prezent autobuzele sau autoturismele. Pentru a spori atractivitatea zonei, cât și pentru scăderea timpului alocat transportului, o pistă de biciclete, în paralel cu linia ferată industrială Câmpia Turzii, Turda ar fi o soluție practică și cu rol strategic.	
Obiectiv Operațional	Creșterea numărului de calatorii regionale realizate cu bicicleta prin asigurarea unei piste dedicate ce străbate distanta prin zone pitorești.	Obiective Strategice OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	O pista regională pentru conurbația Câmpia Turzii - Turda ar putea dobândi atât un rol strategic pentru navetisti cat si un important rol ciclo-turistic, sporind accesul in zonele pitoresti invecinate si permitand pedalarea in zone lipsite de poluarea atmosferica si acustica generata de circulatia rutieră. Este nevoie de cooperare între Câmpia Turzii și Turda pentru realizarea acestui proiect.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.4 MEuro	bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		
Lipsa cooperării cu administrația locală din Turda. Costurile mari ale terenurilor.		
Informații adiționale:		



Figură 6. Exemple piste regionale Olanda, Germania

PMS 5. Rețea de stații self-service de închiriere de biciclete

Sector	Mobilitate blândă/Administrativ
Descrierea Problemei	<p>In prezent, nu există un sistem de self service pentru inchiriere biciclete. Orașele care încurajează mersul pe bicicletă au creat astfel de stații, care își dovedesc utilitatea și necesitatea prin numărul mare de utilizatori.</p> <p>Un scop al implementării acestui proiect îl reprezintă beneficiile obținute în urma utilizării bicicletei ca mijloc de transport, respectiv creșterea cotei traficului pe bicicletă în structura modală, crearea unei noi opțiuni de mobilitate, evitarea aglomerației în trafic și gestionarea cererii pentru transport.</p> <p>Un astfel de sistem are beneficii pe termen scurt, date fiind costurile reduse de</p>



	implementare, cât și modalitatea facilă de utilizare.	
Obiectiv Operațional	Utilizarea pe scară largă în Câmpia Turzii a bicicletei ca o alternativă la alte mijloace de transport poluante	Obiective Strategice OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	<p>Crearea de cinci stații automatizate de bike sharing/stații "self service" pentru închiriere de biciclete în zona: Parcului Municipal, Primăriei, 2 stații în zona Blocuri și una la Gară.</p> <p>Măsura propune populației posibilitatea utilizării unor biciclete „la comun”, deținute și întreținute de către municipalitate (serviciu de subcontractat, cu imagine valorificabilă în advertising).</p> <p>Un sistem de bike-sharing ar implica existența mai multor stații de biciclete, utilizatorul având posibilitatea destinației în zona adiacentă altei stații decât cea de origine. Un astfel de sistem implică un management centralizat, precum și titluri nominale de utilizare și se adresează preponderent populației riverane; Timpul de folosire a bicicletelor va fi limitat la 30-60 de minute, astfel încât utilizarea să implice o călătorie origine-destinație, iar o bicicletă să efectueze circa 3.5 călătorii pe zi, în medie, pentru eficiență operațională.</p> <p>Aceasta măsură trebuie însoțită de o măsură administrativă, respectiv adoptarea unui regulament privind utilizarea serviciului de self service închiriere biciclete și crearea unei structuri interne sau alocarea de sarcini unei structuri în cadrul municipalității, care să aibă responsabilități în acest sens. Bicicletele pot fi astfel și un mijloc de promovare a imaginii orașului, cât și a unor firme/companii, prin postarea de postere.</p> <p>Trebuie realizat și un studiu de fezabilitate privind numărul optim de biciclete, care este modul de operare, structurile implicate, costurile totale.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 - 2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.25 MEuro	eligibilitate pentru finanțare UE, PPP	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		

Nu există

Informații adiționale:

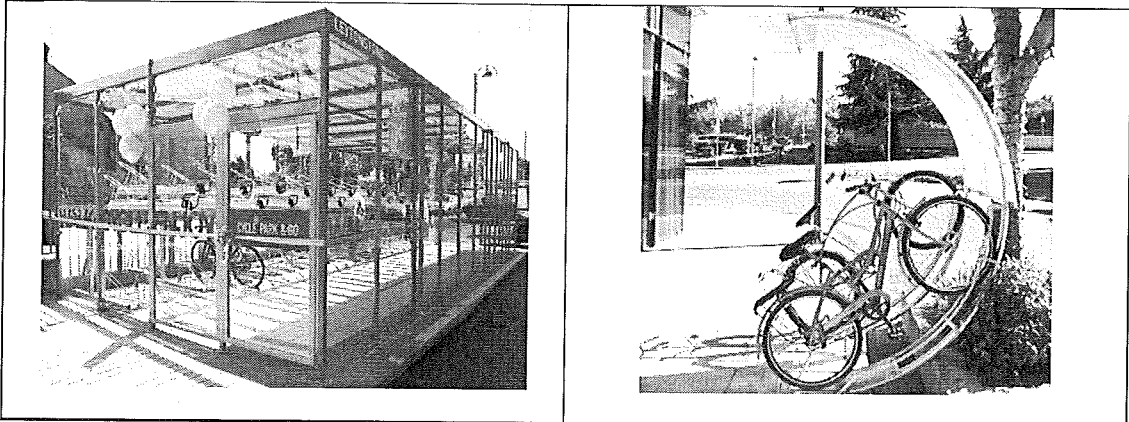


Figură 7. Exemple de stații self service în lume

PMS.6. Spații pentru parcuri biciclete

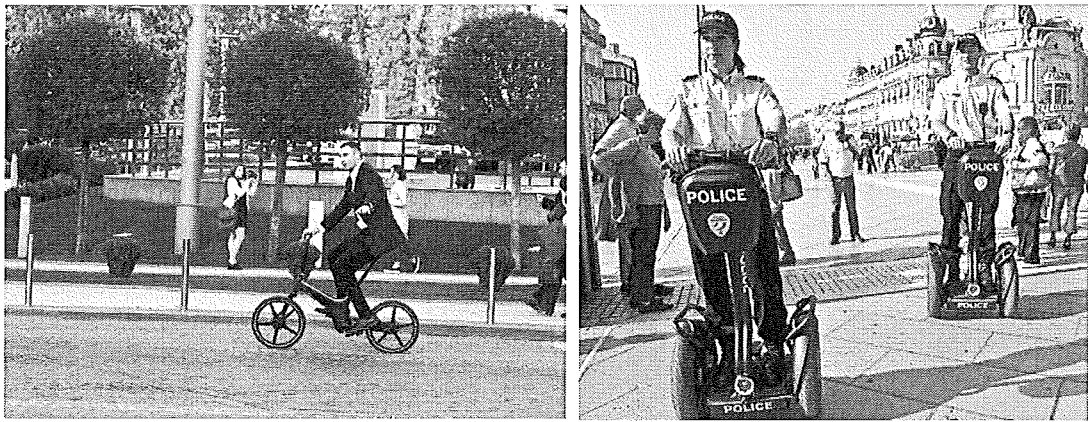
Sector	Mobilitate blândă/Administrativ
Descrierea Problemei	Crearea unui sistem de piste de biciclete necesită și existența unor parcuri speciale pentru biciclete, unde utilizatorii să își poate lăsa în siguranță bicicletele. Indiferent că mergi la serviciu, cumpărături, plimbare, o întrebare este unde parcam în siguranță bicicleta. Este nevoie de o soluție practică și comodă pentru ca utilizatorii

	<p>de biciclete să-și poată parca biciclete și care să încurajeze oamenii să folosească bicicleta cât mai mult sau să înceapă să folosească bicicletă.</p> <p>In Câmpia Turzii, au fost instalate rasteluri pentru biciclete la unele instituții publice, ex. primărie, la cele două piețe. In anul 2016, au fost instalate rasteluri si in urmatoarele puncte: in fața Salii Sporturilor, Cafeneaua Culturala, Palatul Cultural si Muzeul Prima Scoala Romaneasca 1879. Acestea sunt de diferite mărimi, forme, nu exista un caracter unitar.</p> <p>In zona Centrală și în zona Blocuri, dat fiind că există multe blocuri și densitatea populației este mai mare decât în restul orașului, existența unor parcări speciale rezidențiale pentru biciclete ar fi o soluție bună.</p>	
<p>Obiectiv Operațional</p>	<p>Crearea unor condiții de parcare sigure și accesibile pentru bicicliști</p>	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu</p>
<p>Descrierea Intervenției</p>	<p>Parcările pentru biciclete sunt un element de bază pentru infrastructura pentru biciclete. Acestea trebuie să servească toate destinațiile și să fie localizate aproape de intrările în clădiri, unde ar putea fi observate cu ușurință. Cele mai indicate sunt parcările Sheffield, combinate cu parcările acoperite, pentru cazurile în care sunt parcate pe perioade lungi.</p> <p>Parcare rezidențială pentru bicicliști - zona Blocuri, zona Centru</p> <p>Instalare rasteluri pentru biciclete (zona Gară, Obor, muzeu, școli etc)</p> <div data-bbox="502 1310 1244 1635" data-label="Diagram"> <p> Suportii Sheffield (min)50 mm diametru (bază) ramă opțională ramă opțională (nivel minim) 700-1000mm 200mm rază maximă 200mm 750 mm (850 mm permite biciclete pentru copii) 150mm 250mm înălțime Opțiunea 1: suport încastrat în pământ (de preferat) Opțiunea 2: suport prins cu șuruburi suport sudat pe talpă de oțel 1000mm mm </p> </div> <p>Figură 8. Suportii Sheffield</p>	
<p>Implementare</p>		
<p>Starea actuală</p>	<p>Perioada de pregătire</p>	<p>Perioada de implementare</p>
<p>Propunere</p>	<p>2017</p>	<p>2018 - 2026</p>

Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
15.000 MEuro	POR și bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		
Nu există		
Informații adiționale:		
		

Figură 9. Parcare rezidențială, parcare – biciclete

PMS7 . Echiparea autorităților publice locale cu biciclete – "Primăria pe biciclete"		
Sector	Mobilitate blândă/Administrativ	
Descrierea Problemei	În prezent, există o parte dintre angajați ai primăriei care utilizează bicicleta pentru a veni la serviciu. Municipalitatea are un rol important în promovarea mersului cu bicicletă, de aceea creșterea numărului angajaților municipalității care utilizează bicicleta este o măsură ce va avea impact public și de motivare.	
Obiectiv Operațional	Sporirea receptivității populației spre ciclism	Obiective Strategice OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	Dotarea aparatului propriu al municipalității cu biciclete și echipament specific, pentru sporirea receptivității populare spre acest mod de deplasare. Achiziția a 20	

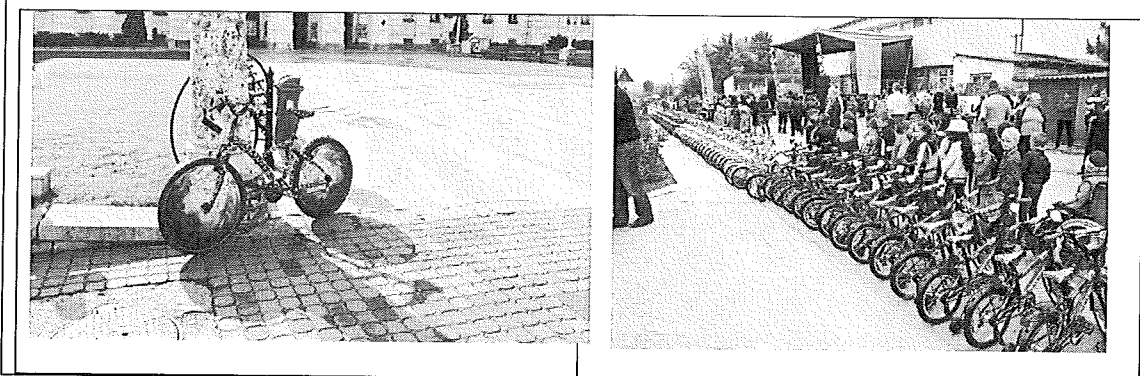
	biciclete.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2017
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
10000 Euro	POR și bugetul local	Utilizatorii rețelei de ciclism
Constrângeri și riscuri		
Informații adiționale:		
		

Figură 10. Orașe din România și Ucraina - poliția pe biciclete, primar pe bicicletă

<i>PMS.8 Măsuri soft pentru încurajarea mersului pe bicicletă</i>		
Sector	Mobilitate blândă	
Descrierea Problemei	În municipiul Câmpia Turzii au fost derulate câteva evenimente care au promovat mersul pe jos și mersul pe bicicletă. Însă nu există un plan de acțiune în acest sens, campaniile derulate au fost sporadice și fără un obiectiv bine definit.	
Obiectiv	Asigurarea permanentă a eliberării pistelor existente / traseelor pietonale și sporirea receptivității	Obiective Strategice OS1. Crearea unei mobilități

Operațional	populației spre ciclism / mers pe jos		urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea intervenției	<p>Realizarea unei campanii de promovare ce încurajează mersul pe jos / cu bicicleta, de tipul <i>Mergem cu bicicleta la lucru</i> („Cycle to work”), <i>Mergem cu bicicleta la școală</i> . Se va realiza o campanie pro-activă, ce prezintă beneficiile mersului pe jos / cu bicicleta, prin realizarea unor evenimente dedicate (de exemplu închiderea unor artere în weekend pentru accesul automobilelor și transformarea acestora în artere pietonale / de biciclete, concursuri etc.), cât și online, prin crearea unei pagini de facebook și a unui forum online (gestionat de municipalitate). Decorarea orașului cu bannere, postere, alte campanii pentru promovarea mersului cu bicicleta.</p> <p>In ceea ce privește încurajarea mersului pe jos, cu bicicletă, etc trebuie reglementată politica de deplasare cu astfel de mijloace care nu poluează, prin instituirea unor facilități acordate acelor utilizatori, precum și organizațiilor care utilizează bicicletă și care îi încurajează pe angajați să folosească mijloace de deplasare blândă</p> <p>Trebuie acordată o atenție sporită educației rutiere și creșterii abilităților copiilor de a conduce o bicicletă.</p> <p>Campania va fi realizată în colaborare cu specialiști în comunicare, cât și cu implicarea ONG-urilor dedicate, și va utiliza ca mijloace de promovare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spoturi radio / TV • Flyere / bannere/ afișe <p>Vor fi implicați și agenții economici din zonă (parcul Reiff, incubatorul de afaceri, etc)</p> <p>Se vor achiziționa biciclete pentru toți copiii care fac naveta (100 biciclete)</p>		
Implementare			
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare	
Propunere	2017	2018 - 2026	
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari	
100.000 MEuro	POR și bugetul local, surse private	Populația din municipiu	
Constrângeri și riscuri			
Lipsa unei rețele infrastructură adecvate, care să permită deplasarea în condiții de siguranță a pietonilor și a cicliștilor.			

Informații adiționale:



Figură 11. Arad – campanie mersul pe bicicleta (foto stanga), Comuna Peștera (jud Constanța) campania o bicicletă pentru fiecare copil (foto dreapta)

5.4.2. Mersul pe jos

Mersul pe jos este „aliatul natural” al transportului public. Toți pasagerii din transportul public trebuie să meargă pe jos cel puțin până la intrarea sau ieșirea din stațiile de autobuz. Aceste trasee pot fi transformate într-o experiență plăcută pentru pietoni, capabile să îi stimuleze să străbată distanțe mai lungi pe jos. Construcția unei infrastructuri pietonale sigure și atractive între punctele nodale ale rețelei publice de transport face o mare diferență. În locul unei pasarele rutiere periculoase, poluate și dezagreabile, gara principală din Strasbourg , de exemplu, este acum ușor accesibilă pietonilor grație zonei pietonale mari și confortabile din fața modernei clădiri. Prin urmare, aproximativ 40 % dintre călători aleg să meargă pe jos de la stație până la destinația finală.

De asemenea, prin dezvoltarea unor rețele pietonale sigure și atractive, se poate dezvolta potențialul turistic al zonei. Dacă există un sistem, cu panouri de afișaj și hărți pentru pietoni, care indică direcția, distanța și timpul necesar, oamenii sunt ajutați să își găsească drumul atunci când se abat de la ruta zilnică, astfel de măsuri s-au dovedit eficiente în multe orașe din lume. Astfel, Londra, printre alte orașe a instalat hărți accesibile. Totodată, orașul transmite un mesaj ferm tuturor pietonilor potrivit căruia aceștia sunt considerați participanți egali în sistemul de transport. Orașele au înțeles necesitatea redării spațiului ocupat de mașini oamenilor.

Spațiul partajat – shared space. Studiile au demonstrat că străzile cu un design predictiv sunt mai puțin sigure decât cele cu unul ne-convențional. Proiectarea neconvențională, tip shared-space, aduce o reducere semnificativă a accidentelor datorate traficului rutier. Astfel se poate obține un condus atent prin: generarea unui sentiment de nesiguranță, care la rândul său conduce, din partea tuturor participanților la trafic, dar mai ales a conducătorilor auto, la un comportament mai responsabil în timpul deplasării - un acut/ îmbogățit „simț” al locului.

Tipuri de spații partajate dezvoltate până în prezent:

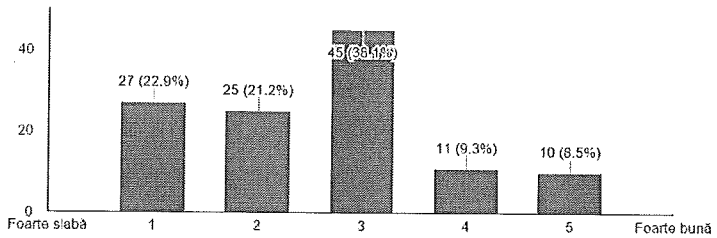
- Woonerful olandez – spațiul partajat pionier dezvoltat în anii 1970 și urmat de diferite variante/versiuni dezvoltate cu precădere în Europa de nord, printre care și „home zone”-ul britanic.
- Elvețianul „ Begegnungszonen” – cunoscut ca „encounter zone” și în FR ca „zone de rencontre” - „Modelul Bernez” - aplicat începând cu anii 1990 pentru câteva orașe din periferia Bernei.

Străzi, piețe, areale pietonale, spații „de întâlnire” (shared-space), zone’30 (km/h).

Pentru acest lucru este nevoie de o serie de noi principii de organizare și amenajare a spațiului public, după cum urmează:

- accentuarea calității de „spațiu de viață”;
- pondere mai mare a spațiului alocat pentru trotuare, pentru piste și parcuri de biciclete, pentru pietoni
- drepturi egale pentru toți cei implicați în trafic
- drepturi egale sau prioritate acordată utilizatorilor nemotorizați ai spațiilor publice (a căror utilizare este astfel „democratizată”);
- configurare „prietenosă” cu aceștia, care să confere confort, siguranță și plăcere parcurșurilor
- accesibilitate pentru toți, inclusivă
- limitarea, descurajarea circulației motorizate (prin aplicarea de regulamente drastice pentru cei care nu respectă limitele de viteză și nu acorda prioritate)
- existența unor spații verzi atractive și a unor lucrări de peisagistică adaptate culturii orașului
- reclădirea identității și imaginii locului

<i>PMS.15 Rețea integrată de alei pietonale Proiect pilot- Strada Parcului – Str Băii – str M. Viteazu (signalistică, amenajare)</i>	
Sector	Mobilitate blândă/cooperare
Descrierea Problemei	În municipiu nu există zone continue de mers pe jos, permanent există bariere care împiedică pietonii să aibă un flux continuu. Calitatea spațiului public este percepută de cetățenii municipiului ca fiind de calitate slabă, spre medie, cu un procent de peste 80% din totalul răspunsurile. Cetățenii se confruntă cu probleme legate de calitatea trotuarelor, numărul mic de locuri pentru viața socială. Parcul a fost amenajat cu piste de biciclete, însă aleile pietonale lipsesc, iar drumul până în parc este unul neatractiv, cu mașini parcate pe trotuare, garaje cu aspect neingrijit. Nicăieri în oraș nu există un sistem de signalistică pentru pietoni, cu hărți privind traseele pietonale (durata fiecărui traseu, ruta cea mai rapidă). Reziđenții din cartier Șarăt sunt în situația de a traversa

	<p>calea ferată prin zone care nu oferă maxim de siguranță, nefiind pasarele sau zone de siguranță pentru pietoni.</p> <p>Cum apreciați calitatea spațiului public pietonal (alei, trotuare) din oraș? (116 responses)</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rating</th> <th>Number of Responses</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>27</td> <td>22.9%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25</td> <td>21.2%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>45</td> <td>38.79%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>11</td> <td>9.3%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>10</td> <td>8.5%</td> </tr> </tbody> </table>		Rating	Number of Responses	Percentage	1	27	22.9%	2	25	21.2%	3	45	38.79%	4	11	9.3%	5	10	8.5%
Rating	Number of Responses	Percentage																		
1	27	22.9%																		
2	25	21.2%																		
3	45	38.79%																		
4	11	9.3%																		
5	10	8.5%																		
<p>Obiectiv Operațional</p>	<p>Îmbunătățirea calității spațiului dedicat pietonilor și crearea unui circuit liniștit și atractiv.</p>	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu</p>																		
<p>Descrierea Intervenției</p>	<p>Se are în vedere legătura Parcului Municipal cu centrul orașului. Coridoarele ar trebui să traverseze mai multe zone cu spații verzi, blocuri și să confere siguranță și confort cetățenilor.</p> <p>Trebuie avute în vedere următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trasarea aleilor pietonale conform standardelor - crearea unui mediu atractiv și sigur pentru pietoni (amenajare spații de joacă, spații verzi, dărâmare garaje, amplasarea de mobilier urban, signalistică etc) - derularea de campanii de conștientizare și susținere a proiectului prin campanii în presă, organizarea de întâlniri cu cetățenii din zonă 																			
<p>Implementare</p>																				
<p>Starea actuală</p>	<p>Perioada de pregătire</p>	<p>Perioada de implementare</p>																		
<p>Propunere</p>	<p>2017</p>	<p>2018 - 2026</p>																		
<p>Buget estimat (MEUR)</p>	<p>Sursă de finanțare</p>	<p>Beneficiari</p>																		
<p>0.05</p>	<p>Bugetul local, alte surse private</p>	<p>Rezidenți, turiști, societăți</p>																		
<p>Constrângeri și riscuri</p>																				

Această măsură trebuie corelată cu măsura privind realocarea axului central – Str. Laminoriștilor, Piața Mihai Viteazu, strada 1 Decembrie 1918. De asemenea, trebuie avut în vedere și proiectul cu pista de biciclete.

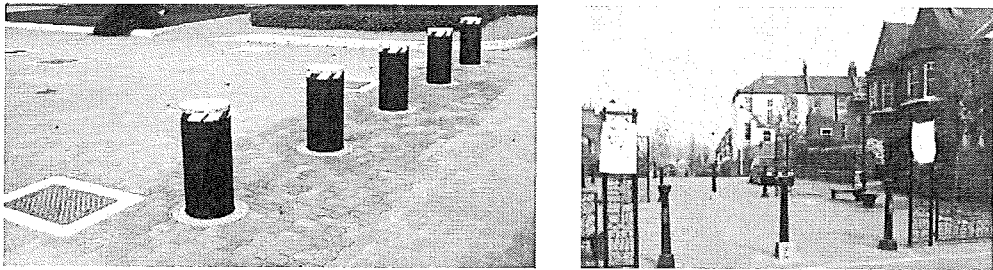
Informații adiționale:



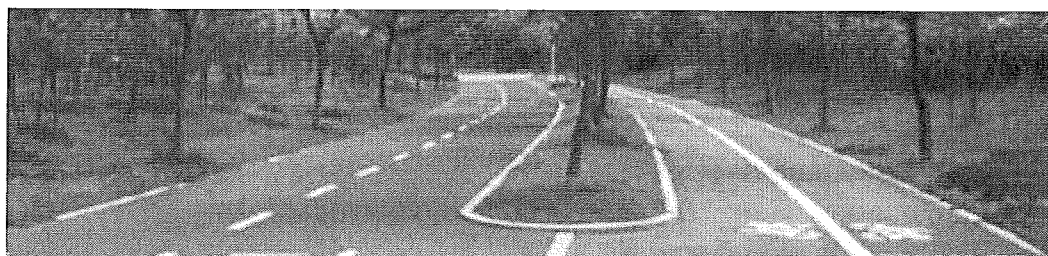
Figură 12. Exemple de rute pietonale

<i>PMS9. Proiecte pilot de zone emisii zero – Cartier Centru, Cartier Blocuri</i>		
Sector	Mers pe jos	
Descrierea Problemei	<p>Interiorul insulelor din Cartier Blocuri și zona centrală are un potențial foarte ridicat pentru dezvoltarea unor zone 30 kmph și „car-free” (acces restricționat al mașinilor în favoarea pietonilor, a dezvoltării de activități în aer liber etc.), în cadrul cărora o problemă rămâne gestionarea parcărilor în acest proces.</p> <p>În oraș oamenii, copiii nu se mai simt în siguranță pe stradă, spațiul din interiorul insulelor este de cele mai multe ori ocupat de mașini, copiii neavând un loc al lor de joacă și petrecere a timpului liber. Spațiile publice nu sunt active, ele nu sunt în prezent motoare pentru dezvoltarea sustenabilă și eficientă a municipiului Câmpia Turzii. Crearea unor astfel de medii favorabile interacțiunilor sociale constituie o necesitate. În prezent, Câmpia Turzii este deficitară în ceea ce privește spațiile publice puse la dispoziția cetățenilor săi, unde aceștia să poată discuta, unde se pot mișca sau pot sta pe jos și se pot bucura de activități care să nu le fie acaparate de mașini.</p>	
Obiectiv Operațional	Creșterea calității spațiului public și facilitarea/încurajarea deplasării nemotorizate - Realizarea a două străzi pilot în zone de tip „woonerf” sau „home zone”	Obiective Strategice OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu

Descrierea Intervenției	<p>Vor fi avute în vedere următoarele tipuri de proiecte:</p> <p>✓ Străzi cu trafic calmat</p> <p>Măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - restrângerea suprafețelor destinate autoturismelor (benzi auto / parcări) - creșterea suprafețelor dedicate pietonilor și îmbunătățirea calității acestora (pavaj, arbori, mobilier urban, iluminat) - măsuri de limitare a vitezei autoturismelor – 10km/h/zona de școli, licee, instituții publice - orar special dedicat circulației exclusive a pietonilor (zile de sâmbăta și duminica și anumite intervale orare în cursul săptămânii): Strada Nouă, Strada Băii <p>Se are în vedere amenajarea a două străzi de tip woonerf (Strada Strada Băii), care să întrunească următoarele criterii:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pietonii au prioritate și pot utiliza tot spațiul străzii inclusiv carosabilul; • Copiilor le este permis să se joace în stradă (inclusiv pe carosabil); • Volumul traficului motorizat nu ar trebui să depășească 300 automobile/oră la orele de vârf. • Închiderea străzilor prin stâlpi retractabili între anumite ore, pentru a permite accesul strict al pietonilor în spațiul respectiv <p>Investiția trebuie să aibă în vedere partajarea spațiului stradal între vehicule și pietoni. Acest fapt este obținut prin eliminarea diferențelor de nivel și a bordurilor dintre trotuare și carosabil. Se va crea impresia că întreaga stradă poate fi utilizată de pietoni. Pentru a obține acest efect, au fost înlăturate schimbările bruște de direcție ale traseului și elemente verticale, au fost schimbate îmbrăcămințile trotuarelor și carosabilului, iar plantele și obiectele de mobilier sunt atât obstacole pentru traficul motorizat, dar, în același timp, contribuie la crearea unei atmosfere rezidențiale.</p> <p>Traficul rutier în zona școlilor crește în perioada când copiii intră sau ies de la școală. Majoritatea părinților, din dorința de a lăsa copiii în siguranță vin cu mașina și opresc în fața școlii, blocând circulația. Astfel, zona din apropierea școlii devine neprietenoasă. Blocarea unui capăt de stradă sau blocarea unei zone ar putea fi de bun augur.</p>	
	Implementare	
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Nu exista studii	2017	2016 -2019

Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.01	POR/buget local/surse private	Rezidenți, turiști
Constrângeri și riscuri		
Aceste zone vor fi zone pilot. Este necesară o implicare a cetățenilor și trebuie realizate campanii de promovare.		
Informații adiționale:		
		

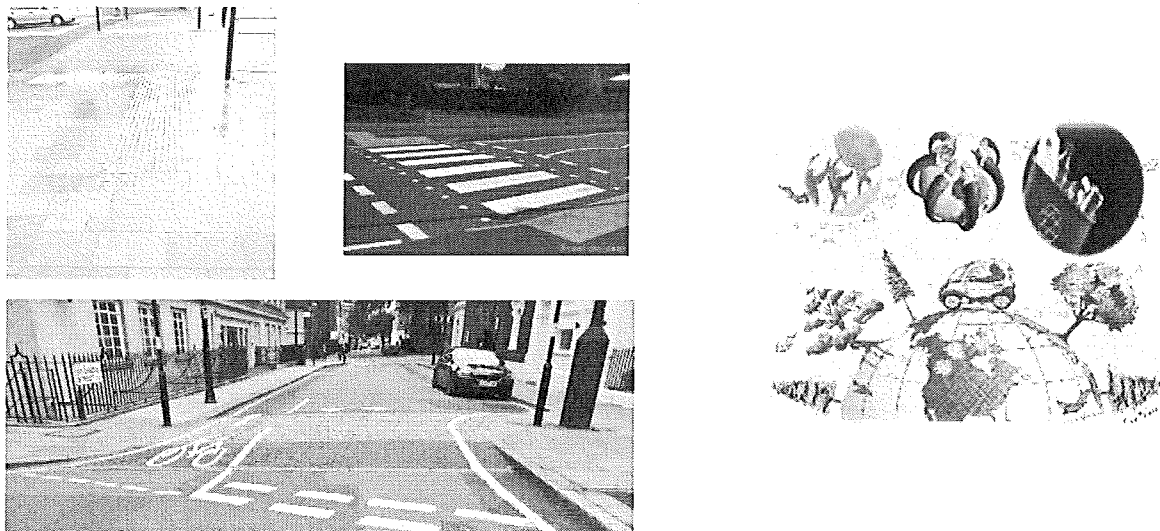
Figură 13. Exemple de shared space



Figură 14. modalitate de realizare alee pietonală, paralel cu rute pentru cicliști

În această categorie intră și următoarele măsuri

PAS.11	Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranța rutieră
PAS.13	Conturarea unor rețele pietonale pentru persoanele cu dizabilități, inclusiv în stațiile de autobuz, gară, autogară.
PMS.14	Scheme de mers pe joc pentru elevi
PMS.16	Reproiectarea malului Arieșului - strada Tudor Vladimirescu, zona de promenadă– spre Viișoara
PMS.13	Crearea de alee pietonale în Parcul Municipal



Figură 15. Amenajare spații pentru persoane cu dizabilități

5.5. Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație

Pentru o inserție coerentă a mobilității în spațiile urbane, la nivel European a apărut o modalitate inedită de a diferenția caracterul urbanistic al străzilor. Există astfel o clasificare a străzilor după funcțiunea pe care o are, respectiv un caracter preponderent de circulație, de spațiu comunitar, public, cu trăsături de peisaj urban. Străzile unui oraș ar trebui să aibă elementele de identitate locală, să ofere orașului caracter, să îl pună în evidență. Străzile, prin aspectul și utilitatea lor trebuie să vină în întâmpinarea așteptărilor beneficiarilor direcți – membrii comunității.

La nivelul municipiului Câmpia Turzii se identifică următoarele categorii de străzi:

- Strada 1 Decembrie 1918, Strada Laminoriștilor- străzi unde funcțiunea de arteră de circulație este prevalentă. Aici există o particularitate a străzii Laminoriștilor, este un ax central al orașului care străbate centrul orașului, căpătând valente de spațiu comunitar.
- Strada Gheorghe Barițiu, strada Iancu Jianu, strada George Coșbuc etc sunt străzi pentru care funcțiunea de (infrastructură) de circulație este într-un raport echilibrat cu funcțiunea de „spațiu de viață” – străzi colectoare, interioare cartierelor, pe care circula și transportul public
- Restul străzilor - străzi locale, de deservire, pe care accesul și impactul modurilor de deplasare motorizate sunt mai limitate, iar spațiile publice ar putea fi amenajate ca medii prietenoase cu pietonii și bicicliștii.

În Câmpia Turzii este o situație fericită, existând un procent mare de străzi modernizate, peste 90%. Însă, pentru a răspunde obiectivele din prezentul plan este nevoie de proiecte de infrastructură durabilă, coerente, integrate, care să îmbine utilitatea (agenți comerciali, transport de marfă, aprovizionare, turiști), cu nevoile sociale și de mediu. De aceea, proiectele propuse în acest plan trebuie privite în complementaritate cu toate celelalte proiecte. Proiectele de infrastructură presupun costuri ridicate, de aceea este necesară atragerea de către municipalitate de fonduri nerambursabile și rambursabile.

Este nevoie de recuperarea unor resurse de teren utilizate în prezent pentru circulația și staționarea automobilelor și realocarea acestora pentru ameliorarea infrastructurii circulațiilor nemotorizate, ponderii spații verzi, a amenajărilor peisagistice și de recreere. În acest sens, proiectele propuse se referă la: reducerea amprizei carosabilelor; limitarea parcării pe stradă; ameliorarea ambianței urbane prin reducerea poluării fonice, chimice, vizuale.

Mobilierul urban are astăzi rolul de a pune în valoare diversele spații publice, contribuind la confortul și estetica locurilor în care este amplasat. Băncile, coșurile de gunoi, jardinierele, stâlpii și gardurile de delimitare, rastelurile de biciclete, protecțiile pentru arbori, afișajele publicitare, adăposturile pentru așteptarea autobuzelor și parcurile de joacă pentru copii schimbă imaginea unui oraș și pot încuraja socializarea.

În Câmpia Turzii, ca și în alte orașe din România, mobilierul urban este lipsit de culoare, originalitate, nu este unitar. De-a lungul timpului s-au realizat investiții, însă nu a existat un concept. Dat fiind că orașele se schimbă permanent, imaginea lor de asemenea, iar mobilierul stradal însoțește dezvoltarea și evoluția unui oraș.

Pentru a răspunde mai bine la necesitățile utilizatorilor, amenajarea urbană trebuie să redevină spațiului public demnitatea și calitatea pierdută în timp și să atribuie un rol esențial spațiilor de întâlnire și repaos. Însă alegerea mobilierului urban este de neconceput în absența unei coerențe de ansamblu, iar rolul edililor este de a face să dezvolte imaginea orașului, ținând cont de trenduri, dar și de criteriile de eficiență, cum ar fi costurile de întreținere ori rezistența pieselor în timp.

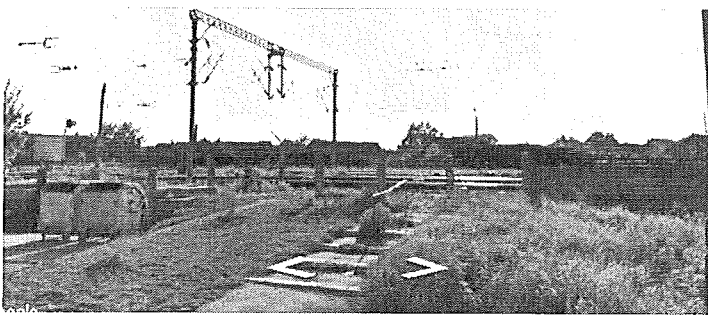
Proiectele/măsurile privind infrastructura rutieră sunt:

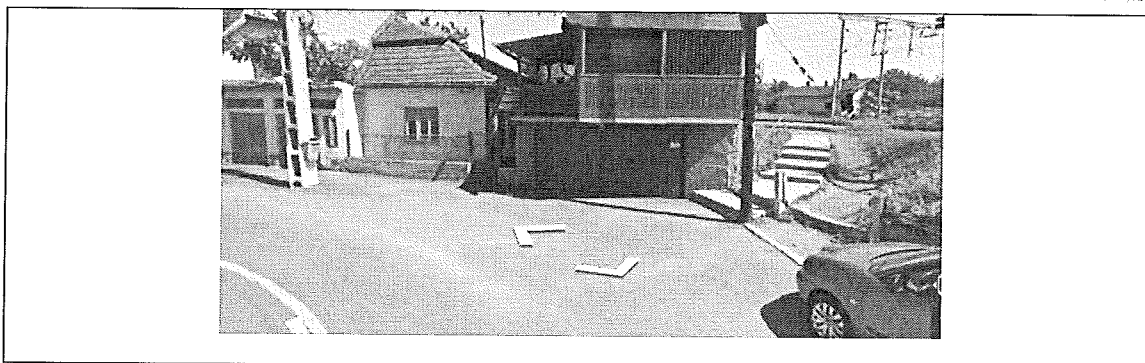
Cod	Denumire proiect/măsură	Suma	Sursa de finanțare
PAS.1	<p>Accesibilitate în cartierele Șarăt și Lut</p> <ul style="list-style-type: none"> Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fluidiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil cicliști și pietoni sau pod pietoni și cicliști –paralel. Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și bicicliști peste calea ferată Cartier Șarăt și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada Traian) Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarăt. 	1.2	POR 3.2
PAS.2	Proiect pilot privind crearea unui sistem integrat de străzi cu sens unic în cartierele Blocuri și Centru	0.5	POR 3.2 Buget local

PAS.3	Investiții generale pentru accesibilizare cartiere: Insula, Sâncrăi	0.05	POR 3.2
PAS.4	Investiții în modernizare infrastructură rutieră <ul style="list-style-type: none"> Modernizare peste 20 km din total drumuri locale: Strada Iancu Jianu – 1,3 km, stare foarte rea, Strada Tudor Vladimirescu – tronson spre râul Arieș, Strada 1 Decembrie 1918 – spre Călărași – 1,380 km, Strada George Coșbuc – spre Vișoara, DJ150 	0.5	POR 3.2 Buget local
PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilier urban – indicatoare denumire străzi, stâlpi iluminat public, banci.	0.2	POR 3.2 Buget local
PMS.10	Amplasarea de bariere de zgomot și noxe în zonele expuse la poluare datorită traficului rutier (cartier Blocuri, Șarăt), Cartier Centru	0.01	POR
PMS.11	Realizarea de perdele forestiere și aliniamente de arbori, cu capacitate mare de reținere a CO2 în zonele expuse traficului feroviar (Blocuri, Șarăt)	0.01	POR

PAS.1 Îmbunătățirea accesibilității și conectivității cu cartierele Lut și Șarăt

Sector	Trafic, mersul pe jos și ciclism	
Descrierea Problemei	<p>Cartierul Șarăt fiind demarcat de restul orașului de linia de cale ferată se confruntă cu probleme de accesibilitate și siguranță a pietonilor și cicliștilor, neexistând pasarele speciale pentru ei și nici treceri subterane. Există create informal treceri peste cale ferată, care reprezintă un pericol foarte mare pentru siguranța persoanelor care le folosesc .</p> <p>Cartierul Lut este conectat de restul orașului printr-un pod peste Arieș, cu două benzi pe sens. Bicicliști și pietonii nu circulă în condiții de siguranță.</p>	
Obiectiv Operațional	Facilitarea accesului din cartierele Șarăt și Lut cu restul cartierelor din municipiul Câmpia Turzii	Obiective Strategice OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	<p>Necesitatea intervenției asupra zonelor menționate implică pe termen lung o creștere accesibilității și a siguranței:</p> <ul style="list-style-type: none"> Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarăt. Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fluidiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil cicliști și pietoni sau pod pietoni și cicliști –paralel. Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și bicicliști peste calea ferată Cartier Șarăt și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada 	

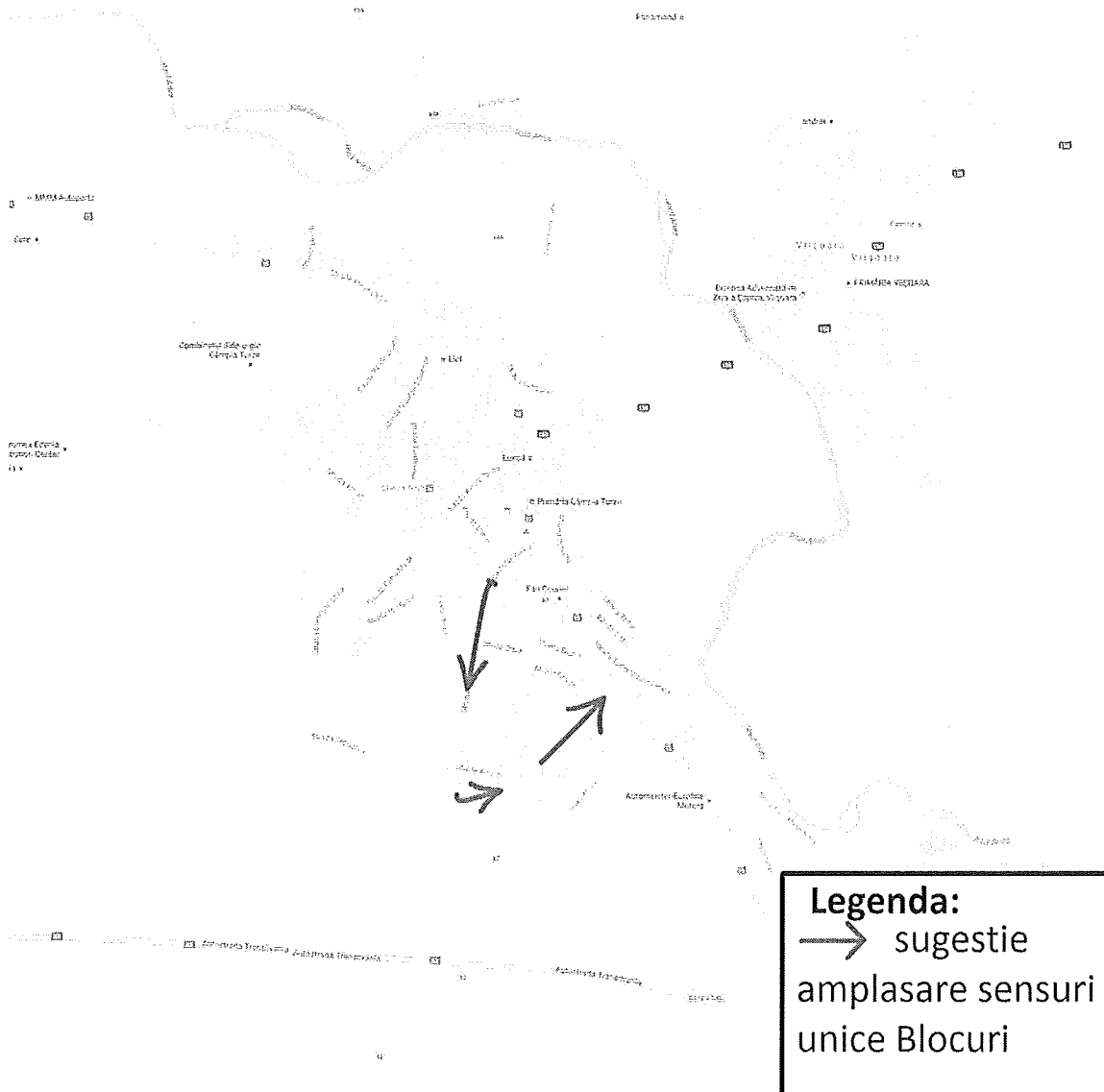
Traian).		
Modernizarea infrastructurii trebuie să aibă în vedere și aspectele de mobiler urban, design stradal, indicatoare - signalistică		
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2021
Buget estimat	Sursă de finanțare	Beneficiari
1.2 MEuro	POR 2014-2020, buget local, credite IFI	Locuitorii orașului, navetiștii precum și utilizatorii mijloacelor de călătorie specific mobilității lente
Constrângeri și riscuri		
Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra terenurilor și de posibile cheltuieli neprevăzute privind exproprierile. De asemenea, cooperarea cu reprezentanții CFR este esențială.		
Informații adiționale:		
		



Figură 16. Strada Avram Iancu- Strada Traian - pasareală pietoni, cicliști- legătură Cartier Șarăt, Cartier Centru

PAS.2 Crearea unui sistem de străzi cu sens unic – realocarea spațiului stradal		
Sector	Trafic, mersul pe jos și ciclism	
Descrierea Problemei	<p>Zona Blocuri și zona Centru sunt formate dintr-o rețea stradală importantă, având atât străzi a căror funcțiune este cea de circulație (inclusiv mijloace de transport public), cât și străzi care sunt preponderent circulate de riverani.</p> <p>În tot municipiul nu a fost creată o rețea de străzi cu sens unic. Din chestionarele aplicate în faza de elaborare PMUD există propuneri legate de crearea unei rețele de străzi cu sens unic. Acest lucru ar crea o mai bună mobilitate a tuturor modurilor de deplasare și ar permite o mai bună alocare a spațiului stradal. În zonă nu există un trafic intens, însă spațiile verzi lipsesc, parcare se realizează pe marginea carosabilului, trotuarele fiind ocupate în parte de mașini, ceea ce împiedică o deplasare corectă a tuturor modurilor de transport.</p>	
Obiectiv Operațional	Creșterea timpului parcurs pentru a ajunge în punctele de interes	Obiective Strategice OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	<p>Acest proiect are în vedere mai multe aspecte, precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crearea unui regulament privind circulația pe străzi cu sens unic (autoturisme, bicicliști) • Campanie de conștientizare a populației din zonele afectate, pentru a înțelege utilitatea și avantajele unui asemenea sistem • Crearea de benzi speciale pentru bicicliști pe strada Aurel Vlaicu, Strada Republicii și Strada Gheorghe Barițiu • Dezvoltarea infrastructurii rutiere și realocarea spațiului stradal – trotuare, 	

spații verzi <ul style="list-style-type: none"> • Campanii radio, presa scrisă privind măsurile luate • Instalarea de indicatoare speciale • Implementarea pilot pentru trei luni, monitorizare și propunere măsuri de îmbunătățire <p>Strada Aurel Vlaicu, strada Republicii, strada Gheorghe Barițiu – sens unic, intrare din strada A. Vlaicu</p> <p>Străzi cu sens unic:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Strada Alexandru Ioan Cuza – intrare din strada Aurel Vlaicu 2. Strada Oituz – intrare din Ghe Barițiu 3. Strada Retezatului – intrare din strada Aurel Vlaicu 4. Strada Oțelarilor - intrare din Ghe Barițiu 5. Strada Albinei - intrare din strada Aurel Vlaicu <p>În urma reconfigurării părții carosabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Banda de circulație pentru autovehicule trebuie să fie de minim 2.8 m ✓ Pista pentru biciclete trebuie să aibă o lățime de minim 2 m ✓ Pista ar trebui protejată prin montarea de bolarzi de protecție 		
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2021
Buget estimat	Sursă de finanțare	Beneficiari
50.000 Euro	POR 2014-2020, buget local, credite IFI	Locuitorii orașului, navetiștii precum și utilizatorii mijloacelor de călătorie specific mobilității lente
Constrângeri și riscuri		
Nu există.		
Informații adiționale:		

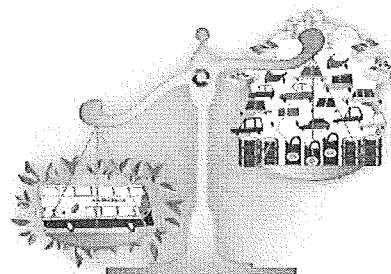


Figură 17. Harta propunere străzi cu sens unic

5.6. Câmpia Turzii, model al transportului urban și periurban pentru orașele mici

Contextul. Campia Turzii este un oraș dispărut cu o valoare estimată a populației de circa 30.000 de locuitori, 3000 dintre care în zonele rurale învecinate. Detinerea de autovehicule per gospodărie pare a fi de sub 30 %, un nivel care considerăm că indică faptul că gospodăriile care își permit să aibă un autovehicul iau în considerare achiziționarea unui. Experiența din comunitatea vestic-Europeană arată că una dintre cele mai mari pierderi ale transportului public (TP) este atunci când călătorii regulați achiziționează primul autoturism propriu, astfel că fiecare călătorie făcută anterior cu TP se transferă unui autovehicul.

Competiția. TP trebuie văzut ca competiție pe piața transportului, în care convenabilitatea și comoditatea a autoturismului sunt aproape imposibil de egalat, dar TP are numeroase avantaje cum ar fi oportunitatea de a face alte lucruri (lectură, conversație telefonică, audiție muzicală) între timp și eliminând dificultatea și costul specific spațiilor de parcare.



În deceniile dinaintea de liberalizării piețelor de TP, transportul cu autovehiculul personal a devenit (și rămâne) dominant. Măsurile de austeritate de după criza economică din 2008 au avut tendința să afecteze în mod negativ nivelul calității și încărcarea transportului public.

Prin marketing agresiv și promovare a operatorilor români de TP și a autorităților responsabile de politica de transport, există oportunitatea să se atingă un echilibru stabil între călătoria cu autovehicul și TP, mai bună decât în alte locuri ale lumii moderne. O abordare orientată spre piață va fi încurajată de înființarea unui serviciu de transport public local de călători urban și periurban, cu municipalitatea ca acționar unic. În Câmpia Turzii, în urma aplicării chestionarelor online, atât și a celor în trafic, rezultă o calitate foarte redusă a transportului public actual, care este de fapt un transport public interurban, gestionat de Consiliul Județean.

Transportul public este perceput de cetățeni ca fiind de calitate proastă, cu un procent de 30%, nesatisfăcătoare cu 23.8%, în timp ce peste 21% au o părere bună și respectiv 18.1% consideră satisfăcătoare.

Transportul public și traficul. Credem că un obiectiv major al PMUD ar trebui să fie investiția în măsurile necesare pentru prioritizarea fizică a transportului public. Autobuzele ar trebui să aibă prioritate, în mod automat, în toate intersecțiile semaforizate. Un Centru de Control al Traficului Urban, pe care Primăria îl poate implementa, ar trebui să fie dezvoltat așa încât să poată monitoriza permanent și compania de transport public local prin capacitatea de Localizare Automată a Vehiculului, folosind sistemul GPS. Acest lucru ar permite o monitorizare a vehiculelor din transportul public, dar ar putea să calculeze planurile de

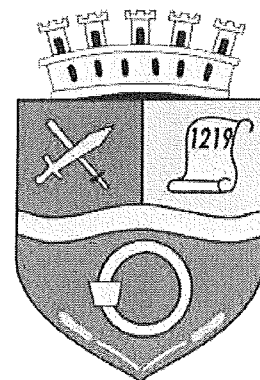
sincronizare care depind de vitezele de rulare medii ale transportului public, cât și să acorde prioritate, acolo unde este posibil, vehiculelor din TP care se apropie de intersecții.

Primăria și Poliția vor avea, de asemenea, mult de câștigat de pe urma unui astfel de sistem, deoarece vehiculele TP vor putea fi folosite ca „urme” în fluxul de trafic, înlăturând aglomerarea produsă de vehicule parcate prost, de defecțiuni ale semafoarelor, sau de cozile neașteptate din trafic, putând fi identificate rapid și putându-se lua măsuri optime pentru a rezolva astfel de probleme. În cadrul analizei rețelei de Transport Public, în PMUD trebuie susținute punctele adiționale de prioritate a transportului public marcate pe carosabil. Acestea pot include restricții de parcare pe arterele principale, ajustarea pozițiilor de oprire în funcție de locul semafoarelor, așa încât vehiculele care pornesc de pe loc să poată intra în intersecții în prima fază de culoare verde a semaforului, permițând vehiculelor din TP să facă manevre interzise altor vehicule din trafic.

Identitate și marketing. O trăsătură a întreprinderilor comerciale de succes (în care toți operatorii capabili de a câștiga contracte în Serviciul Public, în mod eficace, au aceleași șanse de câștig dacă acționarii acestora sunt autoritățile publice) este că își dezvoltă identități clare de marcă care sporesc loialitatea clienților. Acestea vor avea o „prezență” puternică, fie în magazine, fie pe străzi sau pe panourile publicitare.

În prezent, stațiile nu sunt dotate cu automate de bilete, nu există o signalistică în acest sens. Stațiile sunt marcate cu o varietate de semne, în stiluri diferite, de culoare albastră și, de multe ori, montate la înălțime, de unde nu atrag atenția pentru că nu se deosebesc de celelalte semne de circulație.

Recomandăm ca transportul public să-și dezvolte o identitate corporativă standard, folosind paleta de nuanțe a culorilor specifice municipiului (rosu- galben și albastru), un logo și un nume reprezentative . Ar trebui adoptat un nou tip de stâlpi montați în trotuar, dar dacă nu este posibil, atunci un semn cu o înălțime care să nu depășească 1.5-2 metri de la pământ, folosind paleta de culori menționată anterior.



Prețuri și bilete. Alături de conectivitate (rute de legătură) și frecvență (posibilitatea de a călători), costul biletelor e perceput ca fiind principalul inhibitor al utilizării transportului public. TP ar trebui să facă un pas important prin adoptarea principiului de călătorie pe bază de timp în proiectul său de taxare modernă. Călătorii vor putea să călătorească schimbând vehiculul, fără să ia amendă, crescând astfel conectivitatea eficace a rețelei prin reducerea costului călătoriilor care implică utilizarea mai multor linii. Este recomandat ca perioada acordată pentru un singur bilet să fie revizuită în mod constant – în orele de vârf ar fi mai potrivit ca valabilitatea biletelor să dureze 30 de minute.

Vehiculele și accesibilitatea. PMUD a expus atât inventarul flotei de vehicule. Sunt trei factori importanți care trebuie luați în considerare:

- Confortul pasagerilor sau gradul de atracție a vehiculului pentru pasagerii care călătoresc cu el. În acest scop, câțiva factori importanți sunt: distanța adecvată dintre scaune, existența unui loc pentru bagaje, scaune confortabile și temperaturi rezonabile în toate anotimpurile anului.
- Acces ușor pentru toate tipurile de pasageri, ideal fiind ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări. Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă celor cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinților cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), tuturor li se pare că accesul mai ușor în vehicul este un foarte mare avantaj.
- Impactul asupra mediului. Beneficiile aduse mediului de transportul public constau, în general, în faptul că poluarea pe care o produce este mai mică per călător decât cea produsă de alte mijloace de transport motorizate. Autobuzele diesel reprezintă o altă problemă, deși ultimele generații de motoare diesel clasificate potrivit standardelor Euro, echipate cu măsuri de protecție a mediului precum filtre catalizatoare, sunt aproape comparabile cu motoarele pe benzină cu funcționare bună, dar cu prețul consumului mai mare de combustibil, deoarece măsurile de curățare a țevilor de eșapament necesită un volum mai mare de energie. Un autobuz diesel modern, bine dotat, este în mod semnificativ mai puțin poluant decât autovehiculele necesare pentru a transporta un număr echivalent de pasageri.

Așadar, ar trebui acordată o atenție specială accesului ușor în autobuze și, de asemenea, standardelor Euro a motoarelor diesel.

Toate vehiculele noi din TP din România trebuie deja să respecte regulamentul privitor la accesibilitate pentru PDRM. Oarecum surprinzător, în ciuda câtorva referințe la această problemă, în Paginile Albe, UE niciodată nu a legiferat în mod explicit standardele de acces pentru PDRM adresate transportului public local, deși aeroporturile, porturile maritime sau fluviale, gările principale și terminalele autobuzelor de curse lungi, toate trebuie să se supună cel puțin uneia dintre reglementările UE: 1107/2006 (transport aerian), 1177/2010 (transport maritim sau fluvial) și 181/2011 (transport terestru de pasageri), ar fi logică așteptarea ca și transportul public local să îndeplinească aceleași standarde.

Recomandăm să se adopte un obiectiv pentru PMUD, ca toate vehiculele flotei să fie echipate complet pentru accesibilitate până în 31 decembrie 2020.

Facilitățile pasagerilor. Călătoriile prin mijloacele de transport public implică întotdeauna și accesul la stație, de cele mai multe ori pe jos, dar și pe bicicletă sau cu mașina. Acest pas este urmat probabil de o perioadă de așteptare care, de obicei, în medie, durează în jur de 10-15 minute în cazul curselor cu frecvență mai mică, deoarece oamenii își plănuiesc timpul de sosire în stație pentru anumite călătorii. După coborârea din vehicul, urmează o altă etapă, de plecare, pentru a ajunge la destinația finală, etapă care cel mai probabil implică deplasarea pe jos, însă care poate implica și alte metode. Clienții percep drept neplăceri așteptarea,

timpul petrecut pentru a ajunge în stație și pentru a pleca din stație către destinație după călătoria propriu-zisă cu transportul public. Pentru ca transportul public să devină o alternativă la autovehiculele personale, accesul la stație, așteptarea și plecarea din stație trebuie să fie pe cât de ușoare și confortabile se poate.

Principiile general acceptate pentru stații și opriri sunt:

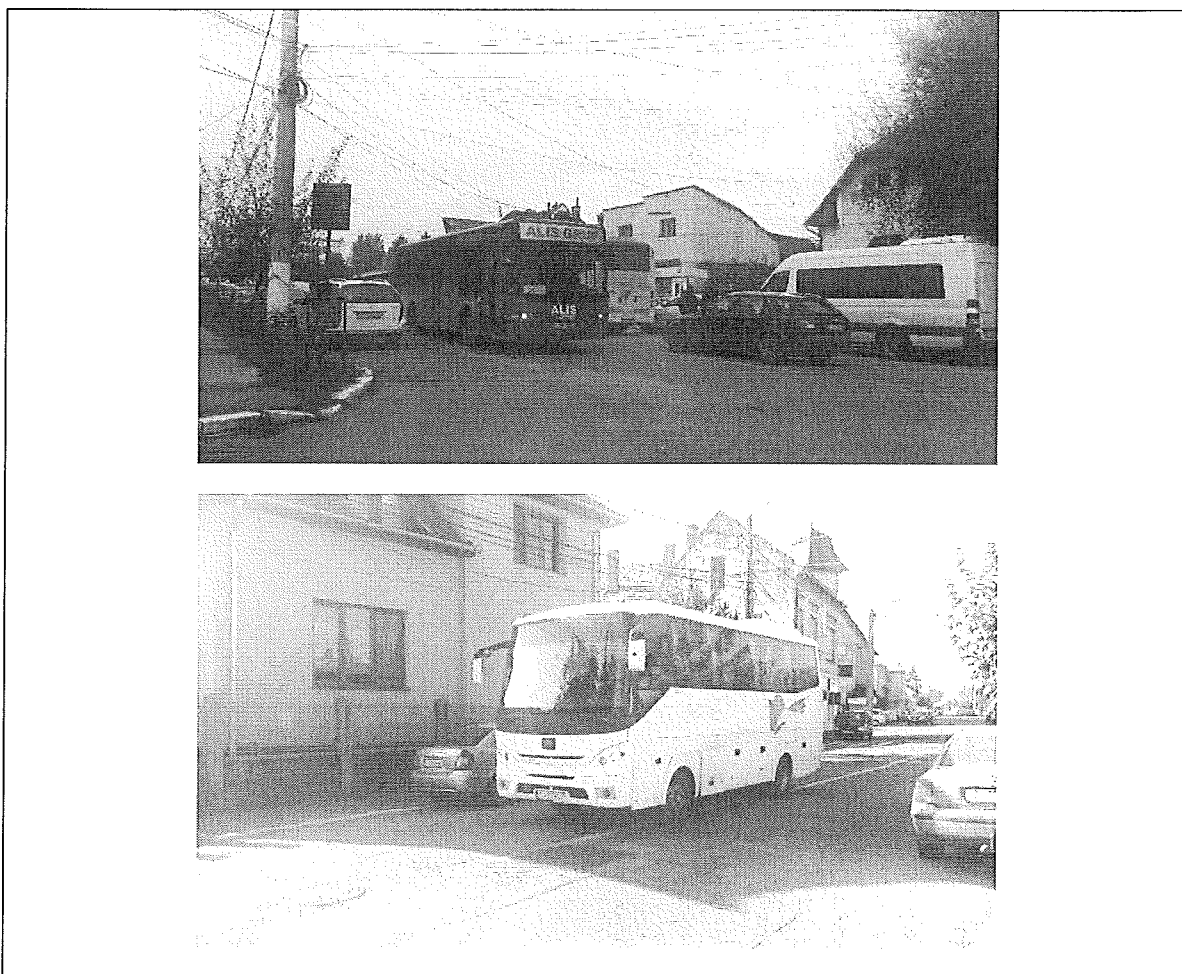
- Distanța maximă până la stație sau oprire în zonele urbane rezidențiale ar trebui să fie mai mică de 400 de metri.
- Stația ar trebui să aibă un stâlp sau un indicator ușor de observat pentru pietoni și ceilalți participanți în trafic. Acestea ar trebui să fie realizate într-un stil corporativ, distinct, așa cum am discutat mai devreme în secțiunea despre identitate și marketing, și să includă numerele telefonice de contact ale operatorului pentru publicul general și adresa web (inca inexistentă).
- Ar trebui să existe platforme sau zone de așteptare nivelate, cu suprafață compactă.
- Prezența adăposturilor în stații depinde atât de spațiul disponibil, cât și de volumul și tipul curselor care folosesc stația sau oprirea. În general, nevoia de adăposturi e mai mică în cazul rutelor externe către zonele rezidențiale sau rutelor interne care traversează zone comerciale, deoarece acestea au puțini călători.

Lista de măsuri și proiecte

OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici

Cod	Titlu proiect/măsură	Suma	Sursa de finanțare
PTP 1	Achiziție flotă pentru asigurarea transportului public urban –linii verzi de transport urban și periurban (Vișoara și Luna)	1-1.5	POR 3.2
PTP.2.	Amenajare statii cu adapost, afisaj si mobilier urban specific, precum si suprafata adecvata a zonei de asteptare	0.25	POR 3.2
PTP.3.	Sistem de autotaxare – automate bilete, taxare SMS	0.15	POR 3.2
PTP.4.	Promovarea transportului public – site, aplicatie, hărți, pliante	0.05	POR 3.2
PTP. 5.	Realizarea unor facilități mentenanță pentru depoul transportului public (spălătorie ecologică, elevator, exhaustor etc)	0.15	POR 3.2
PTP.6.	Amenajarea zonelor pietonale de captare a stațiilor –accesibilitate trotuare si sporirea vizibilității trecerilor de pietoni din vecinătatea opririlor	0.25	POR 3.2
PTP.7	Modernizarea/ reabilitarea depoului aferent transportului public	0.15	POR 3.2


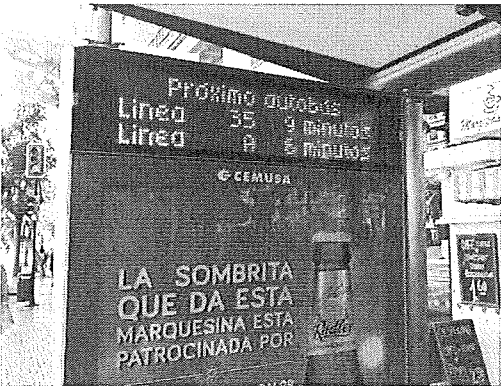
PTP 1. Achiziție flotă pentru asigurarea transportului public urban		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	O data ce va fi înființată compania de transport public local este nevoie de o flotă, care să acopere necesarul urban, cât și cel periurban.	
Obiectiv Operațional	Creșterea atractivității TP pentru populație	Obiective Strategice OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	În perioada următoare se vor achiziționa: 5-8 autobuze medii (midibus-uri) de circa 9 metri și 80 de locuri (0,15-0,2 MEUR)	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Sugestie	2016	2016-2018
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1.5 – 2	POR, IFI, buget local	Publicul general, dar și călătorii cu accesibilitate redusă.
Constrângeri și riscuri		
Informații adiționale: Microbuz și autobuz în uz în Municipiul Câmpia Turzii (foto jos).		



Figură 18. Autobuze pentru transport persoane, Câmpia Turzii

PTP2. Amenajare stații cu adăpost, afișaj și mobilier urban specific, precum și suprafața adecvată a zonei de așteptare

Sector	Transport Public
Descrierea Problemei	<p>Au fost identificate în analiza o serie de deficiențe în acest sens, cele mai importante sunt</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Stațiile de așteptare nu sunt prevăzute cu refugii ✓ Refugiile existente sunt în stare de degradare, cu aspect neingrijit ✓ Există o singură stație de așteptare cu casa de bilete ✓ Lipsa aparate de validare/verificare pentru un sistem integrat de tarificare cu elemente IT ✓ Nu există afișat un program al liniilor de transport

	✓ Stațiile din cartierul Blocuri sunt semnalizate doar printr-un semn discret pe stâlpi, fiind foarte ușor de ratat și fără alte informații vizibile.	
Obiectiv Operațional	Toate stațiile și opririle să fie conforme cu standardele ridicate și acceptate, locuri sigure pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun. Accesul pietonal la stații din majoritatea zonei deservite să fie de bună calitate	Obiective Strategice OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	Fiecare stație ar trebui să dispună de: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Semne bine poziționate; ✓ zone de așteptare sigure; ✓ informații publice relevante (cel puțin orarele de circulație, întrucât sistemele electronice nu sunt fezabile peste tot); ✓ Vânzare de bilete, unde este cazul. De asemenea, vor fi renovate trotuarele și alte zone pietonale adiacente stațiilor, pentru a acoperi majoritatea zonei deservite de stația respectivă 	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2016-2017
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.25 MEUR	POR	Toti utilizatorii transportului public
Constrângeri și riscuri:		
Informații adiționale:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>		

Figură 19. Imagini stații autobuz din Sinaia, România (foto stânga), Afișaj electronic Malaga, Spania (foto dreapta)

PTP3. Sistem de auto-taxare in transportul public urban		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Titlurile de călătorie se pot achiziționa numai de la conducătorii mijloacelor de transport călători, generând opriri în stații cu durata ridicată și reducând considerabil viteza operațională	
Obiectiv Operațional	Implementarea unui sistem de achiziționare a titlurilor de călătorie în avans și validarea deplasării în vehicule.	Obiective Strategice OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	Instalarea unui sistem automat și mecanizat de achiziționare a titlurilor de călătorie în stațiile de transport public; Instalarea validatoarelor în toate mijloacele destinate transportului călătorilor (2-4 aparate/vehicul) pentru confirmarea efectuării călătoriei.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2016-2017
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.15 MEUR	POR	Toti utilizatorii transportului public
Constrângeri și riscuri:		
Pe langa eficienta operaționala scazută, lipsa auto-taxarii are efecte serioase asupra atractivității transportului public; Lipsa acestui sistem va conduce la un declin lent dar continuu a cotei modale specifice transportului public, compromițând eficiența și posibilitățile de extindere a acestuia.		
Informații adiționale:		
Implementarea taxării în avans sporește operativitatea transportului public, reducând timpii petrecuți în stație (de unde rezultă o creștere a vitezei medii operaționale) - implementarea suplimentara a portofelului electronic ca măsură de sporire a eficienței operării mijloacelor de transport în comun și de stabilire a frecvenței mijloacelor necesare în funcție de fluxurile de pasageri.		

PTP4. Promovarea transportului public – site, aplicatie, hărți, pliante	
Sector	Transport Public
Descrierea Problemei	Transportul public din Câmpia Turzii nu dispune de o pagină web, o aplicatie accesibila dispozitivelor mobile sau de vreun mod facil de vizualizare a orarelor de circulație în mediul digital.

	Nu există pliante pentru încurajarea mersului cu TP:	
Obiectiv Operațional	Implementarea unei pagini web profesionale, alături de o aplicație pentru dispozitive mobile pentru vizualizarea traseelor și a graficelor de circulație.	Obiective Strategice OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	<p>Introducerea în mediul digital a transportului public:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pagina web intuitivă și accesibilă, explicită și descriptivă; • aplicație accesibilă Android/iOS, utilizabilă de pe terminalele mobile, care indică traseele, stațiile și programele de circulație ale transportului public; • Instruirea personalului pentru actualizarea permanentă datelor, promovarea modificărilor în timp real; • Realizarea unei pagini de social media (facebook) a operatorului <p>Dezvoltarea unor hărți, pliante și distribuirea lor.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2016-2017
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.05 MEUR	POR, venituri companie	Toti utilizatorii transportului public
Constrângeri și riscuri:		
<p>Informații adiționale:</p> <p>Plan de marketing pentru viitoarea</p> <p>Companie de Transport Public din Câmpia Turzii</p>		
Introducere		
<p>Deoarece Planul de Mobilitate Urbană din Câmpia Turzii este primul proiect prin care se va introduce un sistem de transport public din oraș, asocierea acestuia cu o strategie de promovare și de popularizare a transportului în comun este vitală. O strategie de promovare cu obiective bine definite și executată corect poate face diferența dintre un sistem de transport în comun neperformant financiar și unul apreciat de către cetățeni și utilizat la adevăratul său potențial.</p> <p>Contrar opiniei publice, activitățile de marketing și de promovare nu sunt demersuri utile doar pentru marile companii, ci și instituțiile statului ar putea avea foarte mult de câștigat prin promovarea eficientă a serviciilor publice pe care le pun la dispoziție cetățenilor.</p>		

Având în vedere faptul că publicul țintă nu este unul unitar, ci cuprinde mai multe grupuri, acest plan include un mix de canale de marketing, atât online, cât și offline. În acest mod, se va putea dispersa mesajul în mod eficient către toți potențialii utilizatori ai acestui serviciu.

Elemente de brand

Sugestie de nume pentru serviciul de transport public:

CTT – Câmpia Turzii Transport

Culorile sugerate

Alb, Verde și Gri



Sugestie de logo și identitate vizuală



Sugestii de valori care trebuie subliniate in campaniile de promovare ale transportului în comun:

Rapid, Ieftin, Ecologic și Eficient

Sugestie de slogan

„Cea mai buna optiune si pentru noi si pentru mediu”

Observații

1. Dacă se va hotărî folosirea logo-ului sugerat, acesta va trebui refăcut într-o variantă vectorială, nu se va putea folosi în versiunea actuală, deoarece nu se va vedea clar pe materialele de promovare printate (broșuri, panouri outdoor, etc).
2. În momentul contractării firmei de publicitate pentru elaborarea logo-ului, se va cere și elaborarea unui **Manual de identitate vizuală a brandului**, de care se va ține cont ulterior la elaborarea materialelor publicitare de orice tip.
3. Fie că se va alege schema de culoare sugerată, fie că se optează pentru altă combinație de culori, este important de menționat că aceasta va trebui folosită în mod consistent în toate materialele promoționale, dar nu numai. Website-ul oficial, autobuzele, stațiile, biletele de călătorie și abonamentele, toate acestea trebuie să folosească aceeași schemă de culoare, pentru a întări identitatea vizuală a viitoarei companii de transport public și pentru a o face ușor de identificat în orice context. Pentru aceasta, se va ține cont de informațiile din Manualul de identitate vizuală a brandului.

Obiective

Pentru a putea măsura rezultatele acțiunilor de marketing, este importantă alegerea unor obiective clare, în detrimentul trasării unei liste prea lungi de obiective. În acest mod, se va facilita alegerea metodelor prin care să fie atinse, cât și urmărirea rezultatelor.

Cele 2 obiective pe care și le propune acest plan de marketing sunt:

1. *Îmbunătățirea imaginii pe care o are transportul public ca și concept în rândul oamenilor*
2. *Crearea unei percepții noi, pozitive și de apartenență pentru operatorul local de transport public*

Acțiuni de marketing pre-lansare

E important ca acțiunile de promovare a transportului în public să înceapă înainte ca acest serviciu să fie

disponibil, pentru a atrage potențialii utilizatori și pentru a-i pregăti pentru primul contact cu acest serviciu. În această fază, focusul va fi pe sublinierea avantajelor transportului în comun și pe beneficiile pe care acesta le va aduce orașului. În această etapă, va trebui menținută o relație strânsă cu presa locală, către care se vor trimite rapoarte lunare în care este prezentat stadiul în care se află proiectul.

Cu șase luni înainte de lansare, va trebui anunțat oficial proiectul de către un reprezentant al Primăriei, care va reveni periodic cu detalii despre progresul acestuia. Deși comunicatele de presă vor fi modalitatea principală prin care se va promova acest proiect, nu trebuie neglijate nici celelalte canale de comunicare. În continuare, veți găsi cele mai potrivite canale de comunicare pentru acest stadiu al proiectului:

- Presa locală: Campia eXpress, Ziarul 21, Turda News
- Postul de radio local: Radio National FM Campia Turzii
- Website al viitoarei Companii de Transport Public
- Pagina de Facebook
- Pagina de Google+
- Panouri outdoor
- Colantarea stațiilor de autobuz
- Broșuri cu informații de interes pentru potențialii călători
- Vouchere de călătorie gratuite

Acțiuni de marketing post-lansare

Acțiunile de promovare pre-lansare au rolul de a populariza viitoarea Companie de Transport Public și de a familiariza publicul țintă cu serviciile oferite de aceasta. După lansarea efectivă a serviciului de transport public, este necesară menținerea unei relații strânse cu presa locală, către care se vor trimite rapoarte periodice de activitate.

Pentru a menține o imagine pozitivă a transportului în comun din localitate, este important ca periodic să se transmită informații și statistici relevante despre acest proiect, cum ar fi: numărul lunar de călători sau impactul pe care l-a avut asupra aglomerației și a poluării din oraș, care se vor publica atât pe website-ul oficial, cât și pe pagina de Facebook a proiectului.

În continuare, veți găsi cele mai potrivite canale de comunicare pentru acest stadiu al proiectului:

- Presa locală: Campia eXpress, Ziarul 21, Turda News

- Postul de radio local: Radio National FM Campia Turzii
- Website al viitoarei Companii de Transport Public
- Pagina de Facebook
- Pagina de Google+
- Panouri outdoor
- Colantarea stațiilor de autobuz
- Broșuri cu programul autobuzelor și prețurile biletelor/abonamentelor

Alte modalități de promovare neconvenționale, ce au ca scop atragerea unui număr mai mare de călători:

- Oferirea de internet gratuit în autobuze pentru călători
- Oferirea de abonamente cu reducere sau chiar gratuite călătorilor frecvenți (de exemplu, dacă o persoană și-a făcut abonament timp de 6 luni, în luna următoare poate primi fie o reducere, fie întregul abonament în mod gratuit, pentru a-i încuraja să folosească în continuare acest serviciu)
- Prolungirea programului de funcționare a autobuzelor în perioada unor evenimente locale, cum ar fi Zilele Orașului

Detalierea acțiunilor de marketing pe luni și modul de abordare al acestora

Pentru a avea un impact semnificativ, promovarea acestui proiect trebuie să înceapă cu cel puțin 6 luni înainte de prima cursă cu autobuzul. Înainte de toate, însă, va trebui contractată o firmă de publicitate care să creeze identitatea vizuală a viitoarei Companii de Transport Public, identitate ce va fi folosită în mod consistent în toate materialele de promovare și pe toate autobuzele, stațiile, biletele de călătorie și orice alt element al acestui serviciu.

Pentru executarea coerentă și corectă a acestui plan de marketing, este necesară angajarea unei persoane în cadrul viitoarei Companii de Transport Public, al cărui rol va fi planificarea și organizarea tuturor acțiunilor de marketing prezentate în acest ghid. În plus, această persoană va fi responsabilă și de cuantificarea rezultatelor fiecărei acțiuni, de încheierea contractelor cu firme de servicii (de publicitate, de web-design, etc), de menținerea comunicării cu acestea și nu în ultimul rând, de colaborările cu diverse instituții. Îndeplinirea acestor atribuții de către persoane fără pregătire în domeniu, din departamente diferite, care nu comunică eficient, va conduce la o executare inconsistentă a sarcinilor și va diminua foarte mult impactul pe care aceste acțiuni de promovare l-ar putea avea.

După cum am menționat deja, punctul de start al promovării va fi cu 6 luni înainte de lansarea propriu-zisă a

proiectului, iar activitățile sunt detaliate până la încheierea a 12 luni după prima cursă cu autobuzul. Desigur, pe lângă aceste activități, se pot întreprinde și altele, dacă va exista bugetul necesar și persoanele dedicate care să le pună în aplicare.

În continuare, veți găsi un tabel în care sunt detaliate cele mai importante acțiuni de marketing care vor trebui întreprinse în fiecare lună.

Perioada	Canalul de comunicare	Mesajul transmis
Pre-lansare		
Cu 6 luni înainte	Presa locală	Conferință de presă în care se va anunța proiectul CTT și data de lansare a acestuia și se va discuta despre importanța transportului public.
	Website	Contractarea unei companii pentru crearea unui website oficial CTT și stabilirea unui termen de execuție de 3 luni. Acesta trebuie să includa cel puțin următoarele informații: -Data la care vor începe să circule autobuzele -Programul autobuzelor -Hărți cu localizarea stațiilor -Prețul билетelor și al abonamentelor -Datele de contact ale CTT
Cu 5 luni înainte	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă despre stadiul în care se află proiectul și exemple pozitive de orașe mici care au implementat cu succes un transport public pentru îmbunătățirea unor probleme, cum ar fi aglomerația sau poluarea.
	Website	Stabilirea designului site-ului și a conținutului necesar (orare, stații, etc)
Cu 4 luni înainte	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă despre progresul făcut în cadrul proiectului și despre importanța unui sistem de transport public.
	Website	Elaborarea întregului conținut (text, fotografii) și transmiterea acestora către web-designer.

		Oferire de feedback legat de modificările necesare în cadrul site-ului
Cu 3 luni înainte	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă în care se dezvăluie identitatea vizuală a CTT și se anunță lansarea site-ului oficial.
	Website	Se fac ultimele modificări necesare și se lansează site-ul.
	Pagina de Facebook	Crearea unei pagini de Facebook, pe care se vor anunța săptămânal noutăți despre proiect. Pe pagina de Facebook se vor putea publica imagini sau scurte video-uri prin care se demonstrează impactul pozitiv al transportului public.
	Pagina de Google+	Crearea unei pagini de Google+, pe care se vor anunța săptămânal noutăți despre proiect.
	Radio-ul local	<u>Optional</u> : Un reprezentant din partea primăriei poate participa în cadrul unei emisiuni radio, pentru a discuta despre lansarea proiectului și despre necesitatea implementării unui sistem de transport în comun eficient.
Cu 2 luni înainte	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă în care se anunță crearea conturilor de social media și se vorbește despre stadiul în care se află proiectul.
	Website	Se face o evaluare completă a site-ului pentru identificarea unor probleme (greșeli de exprimare, informații eronate, pagini care nu funcționează corect, etc) și se cere soluționarea problemelor întâlnite.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Stațiile de autobuz, Panouri outdoor	Se contractează o firmă de publicitate pentru crearea unui design al reclamelor ce urmează a fi afișate în stațiile de autobuz și pe panouri. Se identifică locațiile de interes în care există panouri outdoor pentru promovarea acestui proiect.

	Broșuri, Vouchere de călătorie gratuite	Se stabilește conținutul (text, foto) ce urmează să fie pe broșurile de informare și pe voucherele de călătorie gratuite. Se transmite acest conținut către firma de publicitate care de ocupă de designul materialelor.
	Radio-ul local	Se stabilește conținutul reclamei radio ce urmează să fie difuzată cu o lună înainte de lansare.
Cu 1 lună înainte	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă în care se anunță data exactă de început a proiectului și a unor informații importante legate de acesta.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect. Se creează un eveniment pe Facebook cu data de început a proiectului și se invită fanii pentru a participa la acest eveniment. <u>Optional:</u> Se pot crea o serie de postări plătite pe Facebook prin care se promovează evenimentul de lansare, pentru a ajunge la un număr cât mai mare de potențiali călători.
	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Stațiile de autobuz, Panouri outdoor	Se începe colantarea stațiilor de autobuz finalizate și a panourilor outdoor selectate cu designul creat de firma de publicitate.
	Broșuri, Vouchere de călătorie gratuite	Se începe distribuirea broșurilor și a voucherelor de călătorie gratuite, fie în punctele cheie ale orașului, fie în poștă.
	Radio-ul local	Se începe difuzarea unei reclame radio la orele de maximă audiență.
Post-lansare		
Luna 1	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă în care se anunță cum a decurs evenimentul de lansare al transportului public în Câmpia Turzii.

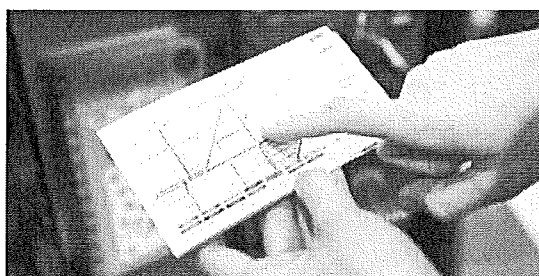
	Website	Se face o evaluare lunară a site-ului, în care se verifică actualitatea informațiilor și funcționarea corectă a acestuia. După lansarea proiectului, orice modificare adusă programului autobuzelor sau a rutelor se va anunța pe site-ul oficial.
	Radio-ul local	Se continuă difuzarea unei reclame radio la orele de maximă audiență.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect. După prima lună de activitate a autobuzelor, se poate cere opinia publicului despre acest serviciu, iar sugestiile lor să fie luate în considerare. După lansarea proiectului, orice modificare adusă programului autobuzelor sau a rutelor se va anunța și pe pagina de Facebook.
	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Stațiile de autobuz, Panouri outdoor	Reclamele create pentru panourile outdoor se mai mențin și în prima lună după lansarea proiectului. Reclamele create pentru stațiile de autobuz se mențin în primele 3 luni după lansare.
	Broșuri, Vouchere de călătorie gratuite	Se continuă distribuirea de broșuri și de vouchere de călătorie gratuite și în prima lună după lansare. În acest mod, se încurajează cetățenii să circule cu autobuzul.
Luna 2	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă în care se anunță primele statistici relevante legate de modul de folosire al autobuzelor (numărul de călători, numărul de curse zilnice, etc)
	Website	Se face o evaluare lunară a site-ului, în care se verifică actualitatea informațiilor și funcționarea corectă a acestuia.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.

	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Stațiile de autobuz	Reclamele create pentru stațiile de autobuz se mențin în primele 3 luni după lansare.
	Broșuri	Se elaborează un nou design de broșuri, care să conțină informații punctuale despre programul autobuzelor, prețul biletelor/abonamentelor și localizarea stațiilor.
Luna 3	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă prin care se oferă un feedback sugestiilor trimise de cetățeni.
	Website	Se face o evaluare lunară a site-ului, în care se verifică actualitatea informațiilor și funcționarea corectă a acestuia. <u>Opțional:</u> Se anunță o ofertă prin care călătorii care își vor face abonamente timp de 6 luni consecutiv, vor primi o reducere substanțială în a șaptea lună, sau vor primi un abonament gratuit.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect. <u>Opțional:</u> Se anunță o ofertă prin care călătorii care își vor face abonamente timp de 6 luni consecutiv, vor primi o reducere substanțială în a șaptea lună, sau vor primi un abonament gratuit.
	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Stațiile de autobuz	Reclamele create pentru stațiile de autobuz se mențin în primele 3 luni după lansare.
	Broșuri	Se începe distribuția noilor broșuri în stațiile de autobuz sau chiar în autobuze.
Lunile 4 și 5	Website	Se face o evaluare lunară a site-ului, în care se verifică actualitatea informațiilor și funcționarea corectă a acestuia.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Pagina de	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de



	Google+	proiect.
	Broșuri	Se continuă distribuirea noilor broșuri în stațiile de autobuz sau chiar în autobuze.
Luna 6	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă în care se transmite un raport de activitate după primele 6 luni de funcționare a proiectului.
	Website	Se face o evaluare lunară a site-ului, în care se verifică actualitatea informațiilor și funcționarea corectă a acestuia.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Broșuri	Se continuă distribuirea broșurilor în stațiile de autobuz sau chiar în autobuze.
Lunile 7, 8, 9, 10 și 11	Website	Se face o evaluare lunară a site-ului, în care se verifică actualitatea informațiilor și funcționarea corectă a acestuia.
	Pagina de Facebook	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Broșuri	Se continuă distribuirea broșurilor în stațiile de autobuz sau chiar în autobuze.
Luna 12	Presa locală	Elaborarea unui comunicat de presă în care se transmite un raport de activitate după primul an de funcționare a proiectului.
	Website	Se face o evaluare lunară a site-ului, în care se verifică actualitatea informațiilor și funcționarea corectă a acestuia. Dupa primul an de activitate, se poate publica un raport de activitate pe website.
	Radio-ul local	<u>Opțional</u> : Un reprezentant din partea primăriei poate participa în cadrul unei emisiuni radio, pentru a discuta despre primul an de activitate al proiectului și pentru a răspunde la întrebări din partea

		cetățenilor.
	Pagina de Facebook	<p>Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.</p> <p>Dupa primul an de activitate, se poate publica un raport de activitate pe pagina de Facebook.</p> <p>După primul an de activitate a autobuzelor, se poate cere opinia publicului despre acest serviciu, iar sugestiile lor să fie luate în considerare.</p>
	Pagina de Google+	Se continuă comunicarea săptămânală a noutăților legate de proiect.
	Broșuri	Se continuă distribuirea broșurilor în stațiile de autobuz sau chiar în autobuze.



Figură 20. Pliante, hărți, campanii de promovare TP, alte state

5.7. Dezvoltare instituțională - Administrația – actor și promotor al unei noi culturi urbane

Pentru a putea pune în aplicare proiectele și pentru a putea atrage fonduri nerambursabile/rambursabile este nevoie de îmbunătățire instituțională, de cooperare, de parteneriate, de schimbare a mentalității administrației locale. Succesul unui proiect depinde de mai mulți factori, însă esențială este cooperarea și dezvoltarea unui personal specializat, dedicat și motivat să realizeze schimbarea. Cooperarea între operatorul de parcuri, primăria și poliția este un prim aspect important în punerea în aplicare a politicii de parcare și management a traficului. Cooperarea cu reprezentanții CFR este un alt element esențial în punerea în aplicare a proiectelor care privesc trecerile de cale ferată, modernizare gării. Implicarea

cetățenilor în luarea deciziilor și crearea unei platforme de comunicare cu toți factorii interesați sunt necesare pentru succesul planului.

Deschiderea municipalității către cetățenii, crearea unor structuri instituționale puternice și bine definite, parteneriatele cu societatea civilă, alți actori locali, județeni, regionali sunt ingredientele unei implementării coerente a planului. Susținerea politică trebuie să fie prezentă și să asigure îndrumare. Dacă un singur element al lanțului de mobilitate nu funcționează corespunzător, adică există un obstacol într-unul din elementele lanțului de mobilitate, atunci lanțul de mobilitate, în întregul său, nu va funcționa. Prin urmare este extrem de important ca tot lanțul actorilor locali implicați în proiectele de mobilitate să fie funcțional.

Schimbarea de atitudine a organismelor implicate în proiectele de mobilitate urbană este o condiție sine qua non. Orașele care au reușit să implementeze politici de mobilitate au înțeles importanța schimbării de atitudine în relațiile cu cetățenii, cu operatorul de transport, cu celelalte UAT-uri. Anumite proiecte de mobilitate pot stârni reacții negative ale unor grupuri de interese sau cetățeni. Pentru a crea susținere este nevoie de educație, instruire, comunicare și bună relaționare. Proiectele de mobilitate nu sunt doar despre infrastructură rutieră, despre crearea de piste de biciclete, noduri intermodale, restricții de circulație, sunt despre schimbare de atitudine și conștientizarea faptului că emisiile de carbon nu pot fi reduse decât prin implicarea tuturor și prin schimbare de atitudine.


Lista de măsuri/proiecte este:

OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane- conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale

Cod	Proiect/măsură	Buget MEuro	Sursa de finanțare
PCL.1	Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic – formare, subcontractare, suplimentare de personal;	0.2	Buget local, POCA
PCL.2	Dezvoltarea unui serviciu public local de transport urban și periurban – acționar unic municipalitatea;	0.25	Buget local
PCL.3	Dezvoltarea unei rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional	0.1	Buget local POCA
PCL.4	Dezvoltarea de acțiuni de marketing și conștientizare la nivelul municipalității, cu sprijinul actorilor locali.	0.01	Buget local
PCL.5	Realizarea unui PUZ zona Centrală	0.01	Buget local
PCL.6	Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Transport public, biciclete etc)	0.01	Alte surse
PCL.7	Dezvoltarea unor ghiduri de proiectare, planificare și întreținere a rețelei de biciclete și a traseelor pietonale – ca model de urmat pentru administrația locală	0.02	Finanțări europene

PCL.2 Înființare serviciu public de transport local la nivel UAT Campia

Turzii	
Sector	Organizare/management/Transport public
Descrierea Problemei	<p>La nivelul municipiului Câmpia Turzii nu a existat până în prezent un serviciu public local de transport. Firma care operează în prezent este Alis Group SA, care operează la nivel interurban, pe relația cu Turda.</p> <p>Principalele probleme identificate la nivelul municipiului, care afectează desfășurarea serviciului de transport public local sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rețeaua stradală subdimensionată fluxului auto existent; • Calitate slabă a serviciilor de transport public • Lipsa unui mobilier urban adecvat: stații de așteptare, afișaj • Lipsa unor alei pietonale sau a pistelor pentru bicicliști, etc.
Obiectiv Operațional	<p>Asigurarea unui management coerent și performant al mobilității urbane la nivelul municipiului Câmpia Turzii</p> <p>Obiective Strategice</p> <p><i>OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane- conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale</i></p>
Descrierea Intervenției	<p>Municipalitatea are atribuții în înființarea, organizarea, coordonarea, autorizarea, reglementarea și controlul prestării serviciului de transport public, pe raza sa de competență. În cazul gestiunii directe, Consiliul Local al Municipiului Câmpia Turzii își asumă nemijlocit prestarea serviciului de transport public local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului de transport public local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferent. Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt structuri proprii ale autorităților administrației publice locale.</p> <p>Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.</p> <p>Compania de transport public local va primi un sediu. O posibilă locație poate fi Gara, unde poate fi creat o autogara modernă sau zona unde se află în prezent Compania de Salubritate.</p>

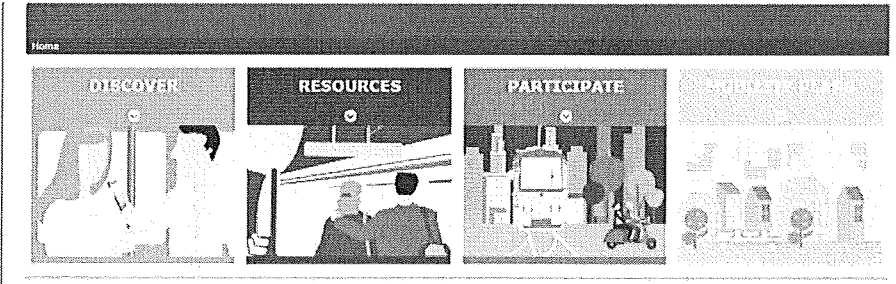
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Studiu de oportunitate	2017	2017 - 2018
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.25	buget local	Rezidenți, alte persoane interesate
Constrângeri și riscuri		
Găsirea unui personal specializat și motivarea lui. Este nevoie de suport politic și local.		
Informații adiționale:		
		

Figură 21. Transport public urban Sinaia

<i>PCL.1 Capacitate instituțională sporită a municipalității</i> - înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic	
Sector	Organizare/management
Descrierea Problemei	Principalul actor implicat în coordonarea și implementarea proiectelor de mobilitate urbană este Primăria Municipiului Câmpia Turzii. În prezent nu există un serviciu/departament care să răspundă exclusiv de aspectele legate de mobilitate. La nivelul municipalității au fost realizate proiecte care au vizat aspecte de mobilitate urbană, dar eforturile nu au fost concertate și s-a acționat mai mult reactiv la problemele semnalate.



Obiectiv Operațional	Asigurarea unui management coerent și performant al mobilității urbane la nivelul municipiului Câmpia Turzii	Obiective Strategice <i>OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane- conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale</i>
Descrierea Intervenției	<p>Serviciul de Mobilitate Urbană va avea 4 posturi alocate, posturi care solicită o expertiză tehnică în domeniul managementului traficului/parcărilor și planificării strategice.</p> <p>Rolul acestui serviciu este monitorizeze modul în care se pune în aplicare PMUD, fiind un serviciu suport în implementare, având însă și atribuții în domeniul siguranței rutiere și a managementului parcarilor – Centru de monitorizare trafic – camere video. De asemenea, va avea rol de birou de inovații în domeniul mobilității urbane, construind o rețea de dezvoltare de idei împreună cu alți actori locali (manageri au unor mari angajatori din zonă, spitale, universitate, școli, ONG-uri, voluntari - profesioniști). Această rețea va crea pachete de măsuri inovative pentru a răspunde necesităților din municipiu, măsuri care nu necesită costuri ridicate, ci mai degrabă reglementări la nivel local, precum și implicarea și participarea cetățenilor în implementarea acelor măsuri (ex. Car sharing, car pooling, oferte de biciclete din partea companiilor pentru angajați, planuri de transport personalizate pentru anumite grupuri țintă, campanii de promovare a mersului pe jos în școli, licee etc.).</p> <p>Politica de transport public este tradusă în sarcini, planuri și programe de investiții, sau în reglementări, francize și standarde pentru operatori privați. Sunt proiectate și implementate standarde și măsuri pentru managementul traficului. Realizarea unei politici de transport public prin consultarea cu alte agenții guvernamentale. Un alt rol important este acela de liant între municipalitate și poliția rutieră, precum și cu alte UAT-uri din zonă.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2017
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
<i>Din reorganizare</i> <i>0.2 MEuro</i>	buget local/ POCA	Intreaga comunitate

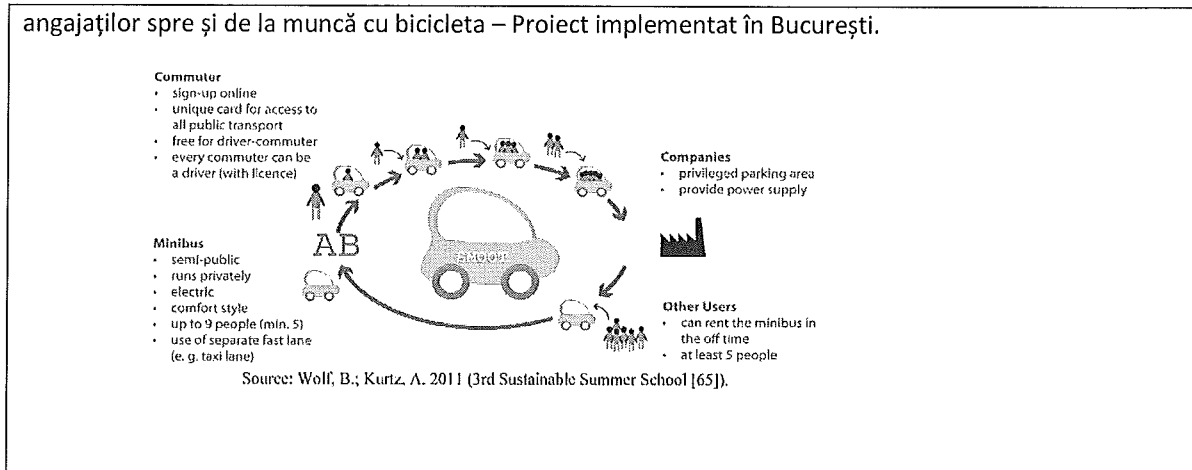
Constrângeri și riscuri
Găsirea unui personal specializat și motivarea lui. Aprobarea în Consiliul Local a modificării structurii organizatorice și a regulamentului de organizare și funcționare în timp util.
Informații adiționale:
<p>Introducerea de măsuri inovative de guvernare reprezintă un plus pentru un oraș. În orașele din România este nevoie de schimbare la nivelul mentalității municipalității, este nevoie de acțiuni integrate și corelate, implementate de oameni moderni și progresiști. Schimbarea municipalității aduce și schimbarea orașului. În România există o serie de orașe care au înțeles nevoia de schimbare, nu doar din prisma obținerii de finanțări nerambursabile, ci mai ales din nevoie de a răspunde eficient și rapid unor nevoi stringente locale.</p>


Figură 22. Rețea de informare ELTIS

<i>PCL.7 Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Transport public, biciclete etc)</i>	
Sector	Mobilitate blândă
Descrierea Problemei	<p>În Europa transportul este responsabil pentru aproape 28% din toate emisiile de gaze cu efect de seră. Transportul este de asemenea sursa de emisii cu dezvoltarea cea mai rapidă, mai ales în ultimii 10 ani. Deplasările către și de la locul de muncă constituie o parte importantă a deplasărilor făcute. Naveta către lucru cu automobilul contribuie în mare măsură la congestionarea traficului la ore de vârf, oamenii folosind mașinile și pentru alte scopuri, cum ar fi cumpărăturile, recreere și petrecerea timpului liber, sport și transportul copiilor, ca urmare, automobilele ne ocupă tot mai mult spațiu în orașele noastre.</p>

Obiectiv Operațional	Reducerea numărului de persoane care utilizează autoturismul personal prin implementarea unor planuri de mobilitate pilot de mai multe companii/organizații locale	Obiective Strategice <i>OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane-conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale</i>
Descrierea Intervenției	Elaborarea unui grup de lucru, care să elaboreze planuri de mobilitate pentru companii. Introducerea de măsuri pilot în mai multe organizații publice și private, precum: <ul style="list-style-type: none"> • Introducerea și sprijinul transportului angajaților (autobuzul companiei, abonamente pentru utilizarea mijloacelor de transport în comun, sprijin financiar semnificativ pentru angajații care folosesc transportul public (compania plătește 80% din biletele lunare sau anuale), transportul bicicletei cu mijloace de transport (conectând transportul cu bicicleta și cel public), împărțirea automobilului, întreținere gratuită pentru biciclete • Organizarea de sesiuni de formare și informare pentru organizații • Promovarea „utilizării inteligente a autoturismului” prezentând scheme de utilizare alternativă a unei mașini de către mai multe persoane (car-sharing) și de utilizare simultană a unei mașini personale de către mai multe persoane (car-pooling). • Elaborarea unor broșuri de bune practici 	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2017
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.020	Proiecte europene, proiecte de cooperare	Rezidenți, turiști
Constrângeri și riscuri		
Este nevoie de amenajarea de piste de biciclete, derularea de campanii de promovare. De asemenea, voința politică este un factor esențial pentru ca acest proiect să aibă succes.		
Informații adiționale: Proiect Bike2Work este un proiect cofinanțat de UE, care are ca scop încurajarea transportului		

angajaților spre și de la muncă cu bicicleta – Proiect implementat în București.



Figură 23. Car pooling – avantaje

Sursa: http://www.mdpi.com/sustainability/sustainability-05-01141/article_deploy/html/images/sustainability-05-01141-g003.png

5.8. Zone cu complexitate ridicată

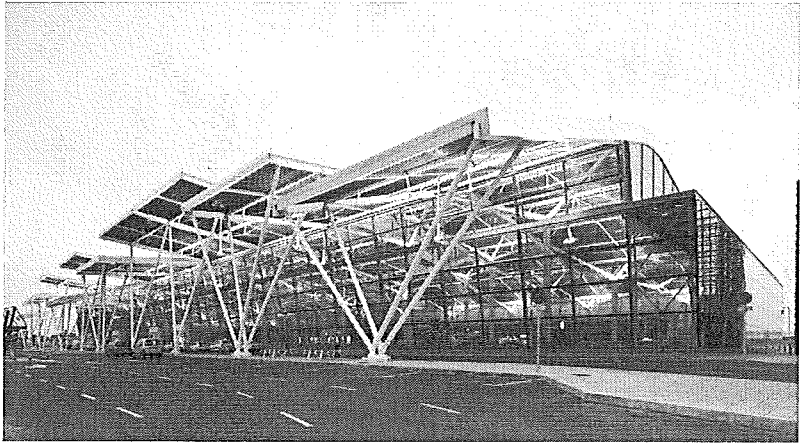
În acest capitol sunt prezentate proiectele pentru zonele cu grad ridicat de complexitate, respectiv:

- Reorganizarea transportului public în zona Gării
- Regândirea spațiului public în zona centrală

Cod	Proiect/ măsură	Buget MEuro	Sursa de finanțare
PAS.6	Realizarea unui centru intermodal în zona Gării	0.75 -1	POR 3.2.
PAS.12	Reconfigurarea circulației în zona centrală pentru asigurarea fluenței traficului, eliminarea blocajelor de trafic și amenajarea pistelor de biciclete	1	POR 3.2

PAS.6 Realizarea unui centru intermodal în zona Gării	
Sector	Intermodalitate
Descrierea	Zona gării din Municipiul Câmpia Turzii reprezintă un punct important de interes, situat accesibil pe principalul ax de dezvoltare al orașului și în proximitatea autogării. Clădirea

Problemei	gării reprezintă un element de unicitate cu potențial ridicat de valorificare, asemeni pieței gării, un areal deschis care poate deveni atractiv și ofertant pentru utilizatori, dar care în prezent se confruntă cu probleme de configurare, accesibilitate și mai ales servicii. Acest spațiu este des utilizat, prin faptul că este o poartă principală în oraș, însă este un spațiu neamenajat cu multe probleme de siguranță. Stația de autobuz este un spațiu murdar, la fel cum este și întreaga zonă. Reamenajarea acestuia și facilitarea integrării multiplelor mijloace de transport este așadar prioritară.	
Obiectiv Operațional	Regenerarea și reconfigurarea nodului gară-autogară și integrarea cu alte mijloace de transport, crearea unui spațiu public sigur și atractiv	Obiective Strategice OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	<p>Regândirea spațiului zonei gării este esențială pentru îmbunătățirea accesibilității și mobilității în zonă, reducând consumul de energie, poluarea, costurile de transport și sarcina pe infrastructura orașului. Gara reprezintă o poarta de acces în oraș, situat convenabil, aproape de zona centrală și zona industrială, dar pentru ca acesta să funcționeze în mod corespunzător, este necesară o reproiectare completă și integrarea structurilor existente. Scopul acestui proiect este, prin urmare, redefinirea zonei într-o configurație eficientă și primitoare, de pol atractiv de transport și servicii, conectat direct cu restul orașului. Proiectul se adresează crearea unui centru de transport public intermodal în zonă, integrarea transportului feroviar (CFR România), a serviciilor de transport public local, serviciilor companiilor private de transport (transferuri către Luna, Turda, Vișoara etc., taxiuri), precum și a facilităților pentru park & ride, închiriere biciclete și alte activități (info-point, activități comerciale și de alimentație publică).</p> <p>Acțiuni prioritare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaborarea studiilor de fezabilitate și fezabilitate pentru constituirea nodului intermodal; • Crearea de parteneriate și un consorțiu de implementare: Municipiul Câmpia Turzii, operatorul de transport public local, Autogara, CFR și alți furnizori interesați de transport și servicii relevante în domeniu; • Elaborarea Masterplan-ului / PUZ-ului pentru Zona Gării; <p>Implementare etapizată:</p> <p>Integrarea terminalelor de transport public:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extinderea / conectarea stației de cale ferată cu transportul public și privat rutier de călători (de transfer, regional), inclusiv explorarea posibilității de creare a unei infrastructuri integrate utilizând clădirea gării, pe termen lung; • Dezvoltarea unui sistem informatic integrat de transport și facilităților de informare și ticketing integrat; 	

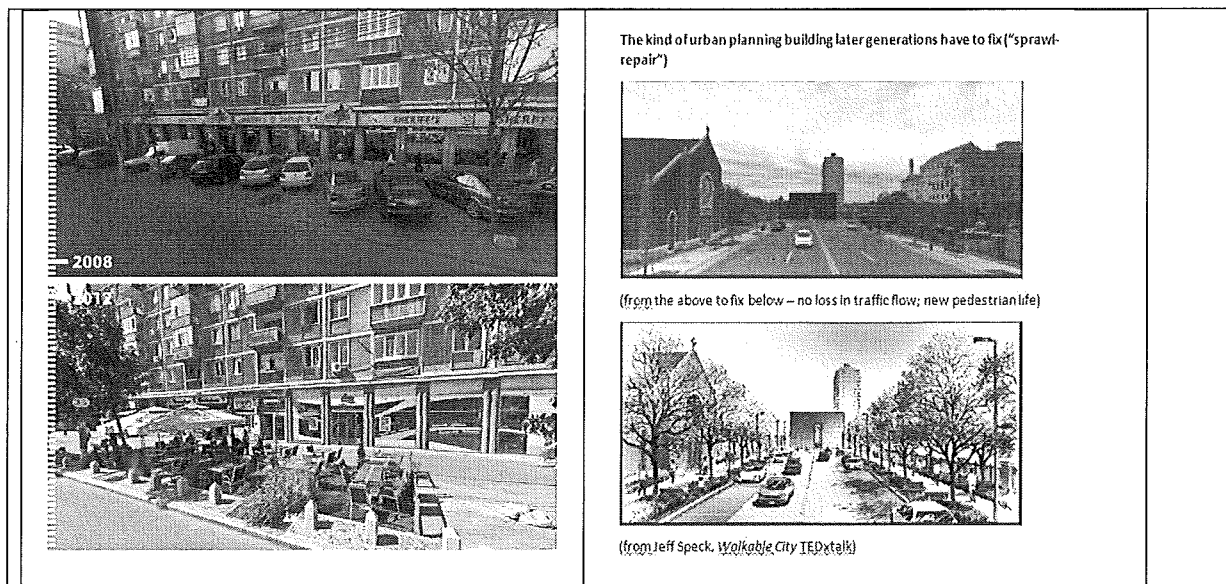
	<ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltarea de servicii suplimentare în cadrul terminalului: comerț și servicii; • Info-point; • Dezvoltarea unei infrastructuri pentru bicicliști în zonă, introducerea rent-a-bike și configurarea de facilități park and ride la suprafață. 	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017-2018	2018 - 2022
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1 mil Euro	POR, POIM, Orizont 2020 „Smart, Green and Integrated Transport” (disponibil 6339 mil EUR 2014-2020)	Rezidenți, turiști
Constrângeri și riscuri		
Este nevoie de susținere și voință politică. De asemenea este nevoie de parteneriat cu CFR.		
Informații adiționale		
		

Figură 24. Zona gării Orașul Zaragoza, Spania

PAS 12. Reproiectarea zonei centrale - Axa rutieră centrală

Sector	Trafic, mersul pe jos și ciclism
Descrierea Problemei	Zona centrala are un atribut aparte, si anume este traversata de calea ferată si de DN15 – E60, aspecte care contribuie la ruptura țesutului urban și crează astfel o zonă centrală intens tranzitată și neatractivă. Dacă pe rețeaua stradală din celelate cartiere, traficul este unul moderat, cu valori mici, pe strada Laminoriștilor, strada 1 Decembrie 1918

	exista un trafic crescut, preluând atât fluxurile interne – legătura cu cartierele, cât și traficul de tranzit. Zona exclusiv pietonală este foarte redusă, dată fiind configurația țesutului urban. În zonă există piața M	
Obiectiv Operațional	Creșterea atractivității zonei centrale pentru utilizatori și asigurarea unui climat sigur	Obiective Strategice OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborarea unui Plan Urbanistic Zonal pentru zona centrală; • Elaborarea unor linii directoare de identitate a spațiului public (semnalizare, mobilier urban, elemente de coerență urbană); • Regândirea spațiului stradal – două benzi, pista de biciclete, pasarelă pietoni • Eliminarea spațiilor de parcare pe carosabil • Crearea de piste de bicicliști (Plecare Intersecție strada Laminoriștilor –cu strada Aurel Vlaicu - Mall) – demarcate de borduri • Plantarea de perdele verzi – Palatul cultural Ioan Floasiu – sediul primărie • Implementarea investițiilor de reabilitare a spațiului public (artere, amenajarea de piețete, dotarea cu mobilier urban) • Dezvoltarea unui program de evenimente culturale și utilizări interactive temporare ale spațiului public din proximitatea casei de cultură, reactivarea socială a zonei. 	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2021
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1 Euro	POR și bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		
Informații adiționale:		



Figură 25. Bucuresti (foto stânga), realocarea spațiului urban (foto stânga)

5.9. Transport de marfă

Importanța transportului urban este subliniată de rolul pe care acesta îl are în menținerea funcțiilor economice ale orașelor. Transportul urban de mărfuri are consecințe semnificative asupra ocupării drumurilor și a spațiilor de parcare, asupra amplasării și dezvoltării activităților economice și asupra mediului. Conform statisticilor realizate în mai multe capitale europene, deplasarea vehiculelor pentru transportul mărfurilor generează în medie aproximativ 10% din traficul urban, dar este sursa a 40% din emisiile poluante rezultate din deplasarea autovehiculelor (COST, 1998). Acești factori demonstrează importanța transportului urban de mărfuri și argumentează necesitatea unor studii complexe care să permită dezvoltarea unor sisteme de transport eficiente.

Printre proiectele propuse a fi implementate în Câmpia Turzii se numără:

PAS.8 Desemnarea a 2-3 locații de parcare rezervate pentru distribuția mărfurilor în zonele comerciale

Schema cu centre de distribuție urbane, în zona centrală, în care sunt concentrate mărfurile destinate beneficiarilor din zona centrală, activitățile de distribuție fiind reunite și realizate de un singur operator, desemnat de autorități. Avantajele în acest caz sunt:

- reducerea parcursurilor vehiculelor pentru transportul mărfurilor
- îmbunătățirea utilizării spațiului urban

- limitarea perturbațiilor create de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade ale zilei.
- Evitarea incomodării celorlalți utilizatori ai infrastructurii rutiere.

În acest caz livrările din punctele de staționare la beneficiarii din zonă, pe o rază de aproximativ 100 m, se fac pietonal (eventual cu cărucioare). Relațiile transportator-beneficiar nu se modifică, iar secvența operațiilor realizate este aceeași, modificându-se doar distanța parcursă pe jos, cu marfa. Pentru aplicarea acestei scheme sunt necesare investiții reduse, costuri de exploatare rămân aproximativ aceleași, însă este necesară implicarea transportatorilor în stabilirea adecvată a rutelor.

PAS.7 Crearea unui punct de transfer marfă – zona industrială, respective strada Târnavelor

5.10. Managementul traficului

În municipiul Câmpia Turzii, ca și în alte orașe, resursele de teren pentru suplimentarea locurilor de parcare sunt precare și este nevoie de o alte măsuri adiționale pentru eficientizarea modului de utilizare a parcarilor existente, cât și pentru diminuarea cererii. De asemenea, pe termen lung, prin dezvoltarea infrastructurii velo și creșterea atractivității transportului în comun se are în vedere diminuarea indicelui de motorizare, aspect care contribuie decisiv la reducerea cererii de parcare.

Proiecte pentru traficul staționar:

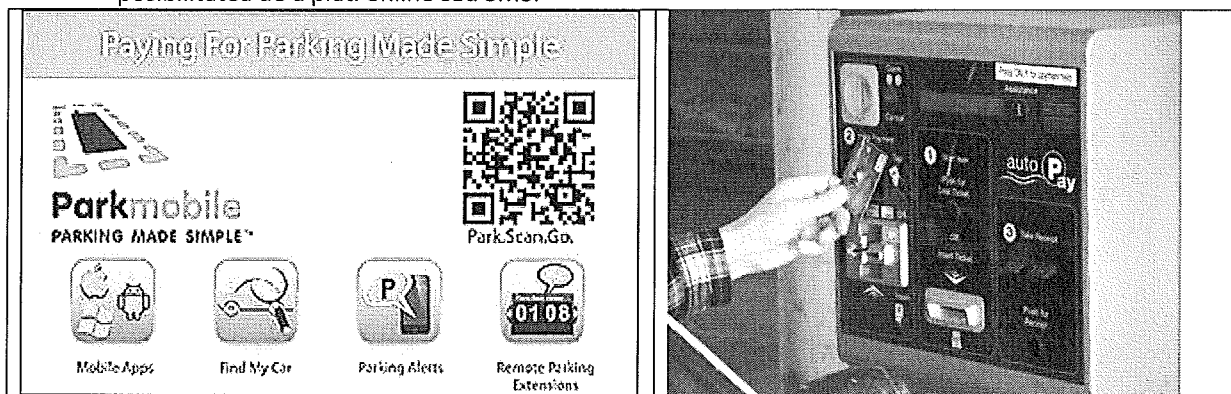
PMS.12	Noua politica de parcări la nivelul orașului	50.000 Euro
---------------	--	--------------------

Obiective

Pentru ameliorarea parcării în zona centrală dar și cea rezidențială va fi nevoie de o serie de măsuri de management, precum:

- stabilirea unor zone cu tarifyare diferențiate a parcării. Este sugerată această măsură pentru a scădea cererea de locuri de parcare în zonele centrale. Se recomandă ca resursele financiare obținute din parcare să fie direcționate către proiecte de mobilitate durabilă sau amenajări de spațiu public.
- diversificarea modului de plată a parcării. Dezvoltarea unui sistem de plată prin SMS. De asemenea va fi nevoie de diversificarea modului de plată la parcmtru – plată cu cadrul bancar sau cu bancnote (1-5lei).
- continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare. Totodată crează o imagine urbană neatractivă.

- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale (Lidl – strada Laminoriștilor, Penny Market – strada 1 Decembrie 1918). Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00-08:00.
- digitalizarea sistemului de parcare (termen lung) prin introducerea de senzori sau camere de luat vedere pentru a putea monitoriza în timp real gradul de ocupare a parcărilor. Informațiile obținute de sistem trebuie transmise către utilizatori în timp real (aplicație / website / indicatoare) astfel încât să știe mereu unde este cel mai apropiat loc de parcare disponibil.
- Parcarea din zonă centrală (Laminoriștilor) ar trebuie să fie doar pentru: spații de parcare pentru persoane cu dizabilități, vehicule de securitate sau pentru urgențe, adică ambulanțe și mașini de poliție, Spații pentru taxi, în stațiile de taxiuri.
- Se recomandă ca șoferii să aibă posibilitatea de a alege între câteva tehnologii de plată. Metodele de plată ar trebui să răspundă următoarelor cerințe: 1. Să fie ușor de înțeles și de operat de către conducătorii auto 2. Șoferii să poată plăti doar pentru timpul exact în care au parcat 3. Șoferii să poată verifica istoricul plăților și jurnalul tuturor tranzacțiilor 4. Plata să fie ușor de efectuat, inclusiv posibilitatea de a plăti online sau SMS.



Figură 26. Modalități de plată a parcarii

Proiecte siguranța rutieră urbană

PMS.13	Controlul fluxului de autoturisme pe anumite străzi cu intenția de a încuraja alte moduri de transport – ore închidere temporară străzi, străzi cu limită de viteză– 20km/h- Cartier Blocuri – proiect pilot
PAS.4	Refacere treceri de pietoni – acces persoane cu mobilitate redusă, semnale acustice, tactile pentru nevăzători – prevăzute și cu treceri de biciclisti
PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilier urban – indicatoare denumire străzi, stalpi iluminat public, banci.
PAS.9	Sistem de camera video de supraveghere integrat, centru de control – pentru fluidizare trafic

PAS.10	Reconfigurare intersecției – sens giratoriu, sistem de semaforizare : Jianu – Laminoriștilor/ G. Cosbuc
PAS.11	Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranța rutieră

PAS.11 Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranța rutieră

Obiectiv: Creșterea conștientizării publice a problemelor de siguranță de către participanții la trafic și promovarea comportamentelor de siguranță. Reducerea incidentelor care implică participanții la trafic vulnerabili și a persoanelor predispuse la vătămări, inclusiv bicicliști, precum și a pietonilor tineri și vârstnici.

Acțiuni:

- ✓ Crearea programului educațional privind siguranța circulației pentru școlile primare:
 - Clasele mici:- familiarizarea cu riscurile siguranței circulației, comportamentul pietonilor în trafic, comportamentul părinților la intrarea în școli și metode de aplicare a regulamentelor de bază de către școli.
 - Clase mai mari: instruirea și educarea bicicliștilor privind obiceiurile de mers pe bicicletă în siguranță.
- ✓ Mersul la școală în siguranță : identificarea pericolelor privind siguranța și îmbunătății în vecinătatea școlii, cum ar fi locația, vizibilitatea și controlul trecerilor de pietoni, și aranjamente pentru aducerea/luarea elevilor de către părinți
- ✓ Campanie de conștientizare a conducătorilor auto privind pericolele pentru bicicliști și pietoni, inclusiv cursuri obligatorii pentru șoferii implicați în accidente grave.
- ✓ Campanie privind siguranța bicicliștilor
- ✓ Extinderea programului național al Punctelor Negre la străzile urbane prin adoptarea indicatorului care identifică zonele cu risc mare de accidente (Standard România 1848-1: 2011 – Semnalizare rutieră).
- ✓ Campanii de conștientizare publică a obiceiurilor de circulație în siguranță



Figură 27. Campanii de educație rutieră

PAS 9 - Sistem de camera video de supraveghere integrat, centru de control – pentru fluidizare trafic

În scopul de a elimina disfuncționalitățile evidențiate, propunerile de proiecte urmăresc:

- ✓ Extinderea sistemului actual de camere de supraveghere și crearea unui centru de comandă (intersecții semaforizate, alte drumuri aglomerate)
- ✓ Managementul transportului public;
- ✓ Managementul parcărilor;

- ✓ Informare cu panouri cu mesaje variabile;
- ✓ Monitorizare și sancționare.
- ✓ Integrarea pistelor pentru cicliști în sistemul de management al traficului prin instalarea de semafoare pentru cicliști și echipamente de detecție dedicate;

6. Evaluarea impactului mobilității

6.1. Accesibilitate

Timpul de călătorie ia în considerare timpul de intrare/ieșire din zona de trafic, timpii de transfer, precum și timpul de deplasare. Deficiențele potențiale de accesibilitate derivă din: lipsa legăturilor rutiere directe, lipsa oportunităților de parcare, lipsa liniilor de transport public (directe), distanțele mari până la stația de transport în comun și necesitatea transferului de pe o line pe alta, dar și din capacitatea redusă de circulație (toate acestea conducând la timpi de așteptare).

Indicatorii obținuți sunt:

- ✓ Accesibilitatea zonei centrale a municipiului Câmpia Turzii cu transportul public (pentru toți locuitorii municipiului și a zonei periurbane)
- ✓ Accesibilitatea Garii cu transportul public
- ✓ Accesibilitatea tuturor modurilor de deplasare cu zona centrală

6.2. Siguranța

Evaluarea siguranței circulației reprezintă o statistică descriptivă pe baza datelor asupra accidentelor din trafic și a analizelor retrospective. O analiza a evoluției viitoare a accidentelor, din care să rezulte o estimare cantitativă a numărului și gravității accidentelor ar necesita o metodă de predicție a accidentelor care nu este disponibilă. Prin urmare, definirea unor indicatori cantitativi, fiabili pare să fie mai mult sau mai puțin imposibilă. De obicei, planurile de mobilitate folosesc rate ale accidentelor pe tipuri de drumuri, iar calcularea numărului de accidente ia în calcul rerutarea traficului pe diferite categorii de drumuri (cu rate diferite de producere ale accidentelor sau cu diferite niveluri de risc).

În cazul punerii în aplicare a măsurilor și proiectelor propuse impactul ar putea fi măsurat cu ajutorul unor indicatori, precum:

- ✓ numărul suplimentar treceri de pietoni semaforizate;
- ✓ intersecții semaforizate;
- ✓ lungimea infrastructurii pentru biciclete;

- ✓ numărul pasajelor (noi) pietonale peste calea ferată
- ✓ km de rețele pietonale.

6.3. Impactul asupra mediului

Realizarea celor mai multe dintre obiectivele operaționale, incluzând impactul asupra mediului poate fi estimată direct prin calcularea emisiilor bazate pe rezultatele modelului și prin utilizarea factorilor de emisie. Schimbarea modului de transport este de asemenea un rezultat al modelului. Consolidarea mobilității pe distanțe scurte și cea a deplasărilor blânde este un alt factor important cu impact pozitiv asupra mediului.

Indicatorii măsurați sunt:

- ✓ Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: calculul emisiilor de CO₂
- ✓ Reducerea emisiilor toxice: calculul emisiilor de NO_x
- ✓ Reducerea nivelului de zgomot asupra populației: procentul din populație pentru care se diminuează nivelul mediu de zgomot în urma diminuării volumului de trafic cu 50%.
- ✓ Reducerea consumului de energie: calculul consumului total de energie
- ✓ Creșterea utilizării a transportului nemotorizat și a transportului public: ponderea cea mai mare pentru transportul public, deplasările pietonale și cu bicicleta
- ✓ Îmbunătățirea mobilității pe distanțe scurte (nemăsurabil)

6.4. Eficiență economică

Lista de indicatori avută în vedere este:

- ✓ Durata călătoriei (min)
- ✓ Parcursul cu autoturismul (veh km)
- ✓ Numărul de pasageri care utilizează transportul public
- ✓ Pasageri cu autobuzul per vehicul-km
- ✓ Numărul locurilor de parcare noi în garaje colective, producătoare de venit.

6.5. Calitatea mediului urban

Pentru evaluări este propus următorul indicator: suprafață rededicată – de la traficul rutier și parcuri (spații ocupate de mașini) nereglementare, la trafic pietonal/spațiu partajat (utilizat în comun).

7. Monitorizarea PMUD

Actualul plan de mobilitate urbană durabilă nu trebuie perceput ca punct final al unei elaborări tehnice și nici ca un document de fundamentare finalizat cu o listă de proiecte implementabile cu ajutorul instrumentelor de finanțare nerambursabile. Acest document este în prezent o condiție impusă de autorități pentru atragerea de finanțări nerambursabile, însă nu trebuie uitat că PMUD este un instrument de guvernare a orașului, care trebuie adus la cunoștință publicului.

PMUD este un document flexibil și adaptabil în timp nevoilor în schimbare, care trebuie urmat de acțiuni publice și private, care vor conduce prin colaborarea eforturilor tuturor actorilor locali la dezvoltarea durabilă a zonei Municipiului Câmpia Turzii.

Guvernanța și cadrul administrativ al gestionării mobilității în municipiu reprezintă un aspect complex care, pentru a putea sprijini procesul de implementare al unui document strategic ce vizează implementarea unui portofoliu de proiecte cu un număr amplu de beneficiari, trebuie să instituie un puternic leadership politic și în același timp o structură solidă de management al implementării, funcțională din punct de vedere al identificării responsabilităților actorilor antemenționați.

Pentru a putea trece la implementarea PMUD, este nevoie de realizarea de precondiții, care conduc astfel la crearea unui sistem funcțional de management al dezvoltării mobilității în Municipiul Câmpia Turzii:

1. Crearea unor relații de parteneriat cu actorii mobilității urban, respectiv: furnizorii de servicii de transport, instituții deconcentrate, mediul economic, societatea civilă;
2. Existența unei **coordonări eficiente și eficiente** – reprezentată de către Municipalitate;
3. Competențe relevante și responsabilități: **reprezentarea actorilor în dezvoltarea politicilor integrate și proiectelor** de infrastructură de transport;
4. Resurse umane motivate, profesioniste și asigurarea unei sustenabilități financiare.

Succesul acțiunilor PMUD ține și de stabilirea unor relații de colaborare cu consiliul județean, agenția de dezvoltare regională, alte autorități regionale și naționale. Crearea unor parteneriate cu orașe similare, cu care se pot dezvolta proiecte în domeniu este un alt deziderat.

7.1. Dimensiunile implementării și monitorizării PMUD Câmpia Turzii

Implementarea PMUD presupune procesul prin care, în perioada de programare 2014-2020(2023) și cea ulterioară, 2021-2030, resursele disponibile ale administrației publice locale și ale actorilor implicați fie ca beneficiari, fie ca parteneri se transformă în rezultatele calitative și cantitative prevăzute în Planul de Acțiune.

Implementarea prevede atingerea tuturor obiectivelor Planului de Mobilitate în vederea atingerii viziunii pe termen scurt (2020) și pe termen lung (2030). Implementarea planului trebuie să parcurgă un proces de corelare, între ceea ce este de dorit a fi realizat, cu ceea ce este posibil în condițiile resurselor existente și ceea ce este probabil, în condițiile previzionate (climatul socio-economic național și European, resursele nerambursabile disponibile în această perioadă de programare).

În ceea ce privește monitorizarea și evaluarea, acestea reprezintă procese interdependente care depind de etapele și indicatorii definiți în Plan, dar și de stabilirea unor indicatori de monitorizare ulteriori, întrucât unele dintre cele mai presante nevoi la nivel local își găsesc răspunsul în proiecte prioritare al căror demers nu beneficiază de studii de fundamentare anterioare, fiind dificilă astfel cuantificarea realistă a indicatorilor de performanță în această fază.

O evaluare a impactului PMUD se va realiza la sfârșitul anului 2023, pentru portofoliul de proiecte, și va aprecia în egală măsură atât performanța cât și procesul, respectiv modul în care au fost atinse obiectivele strategice. Activitatea de monitorizare a implementării PMUD este în sarcina aparatului propriu al Municipiului Câmpia Turzii.

Monitorizarea este o etapă importantă, care sprijină procesul de implementare a măsurilor, proiectelor prevăzute în PMUD. Instrumentele de monitorizare trebuie stabilite cât mai curând de echipa responsabilă cu monitorizarea. Echipa de monitorizare ar trebui să fie formată din angajați din municipalitate, cu experiență în implementare și monitorizare proiecte, aceștia trebuie desemnați prin dispoziție a primarului, astfel se vor stabili în detaliu sarcinile. Este important să se pună în aplicare proiectul privind înființarea regiei de transport public local.

Echipa desemnată pentru implementare are în sarcină stabilirea instrumentelor de monitorizare și să prezintă la interval de 6 luni un raport de monitorizare, raport ce poate fi prezentat public pe site-ul municipalității.

În această etapă va fi urmărit gradul de atingere a indicatorilor stabiliți, se va analiza modul în care proiectele sunt demarate/implementate, prezentând de fiecare dată cauzele care au condus la întâzieri, dacă este cazul, precum și o serie de recomandări.

De asemenea, se recomandă extinderea responsabilității monitorizării prin implicarea directă a unui grup mai amplu al părților interesate, constituit pe lângă Municipalitate (coordonator) din operatorii publici și privați de transport, principalii investitori economici, societatea civilă – un grup de lucru care să ofere următoarele avantaje:

- Promovarea viziunii și politicilor urbane dezvoltate cu sprijinul instituțiilor participante în cadrul procesului participativ organizat în Câmpia Turzii și materializat în documentația PMUD Câmpia Turzii;
- Suport în implementarea proiectelor de dezvoltare urbană prevăzute în plan, în condițiile unui grup amplu de beneficiari ai acestora;
- Monitorizarea implementării proiectelor prioritare;
- Interfața cu investitori interesați și cetățeni, prin acționarea ca un organism de articulare a inițiativelor urbane cu scopurile și procedurile locale.

Ca potențială abordare și în scopul definirii cu acuratețe a cadrului specific de organizare a grupului de monitorizare, mai întâi trebuie identificat setul de actori urbani relevanți pentru a fi incluși în mod direct în procesul de implementare a PMUD Câmpia Turzii. Din acest punct de vedere, părțile interesate pot fi grupate după cum urmează:

1. Actorii publici:
 - a. la nivel județean (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital de stat)
 - b. la nivel local, al municipiului (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital public local)
2. Actorii privați:
 - a. Investitori și companii private;
 - b. Operatori de servicii de transport;
 - c. Organizații non-guvernamentale, grupuri locale de interes, etc;
 - d. Specialiști;
 - e. Alte persoane private și organizații;
3. Alții, în principal actorii public-privăți.

7.2. Implementarea, monitorizarea și evaluarea PMUD Câmpia Turzii

Etapa de implementare, monitorizare și control reprezintă sistemul de realizare a proiectelor, programelor și politicilor prevăzute în plan și de colectare și raportare a informațiilor asupra desfășurării proiectelor și asupra succesului și impactului acestora relative la dezvoltarea comunității.

Scopul monitorizării și evaluării implementării PMUD este reprezentat de evaluarea atingerii obiectivelor în timpul și în cadrul bugetului prevăzut, precum și evaluarea rezultatelor și impactului pe termen lung a proiectelor implementate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Câmpia Turzii poate fi considerată ca fiind implementată cu succes atât timp cât obiectivele și direcțiile acesteia de acțiune sunt atinse, pentru perioada 2016-2026. În acest sens, etapele de parcurs sunt următoarele:

1. Implementarea

În cadrul acestei etape se vor realiza acțiunile, activitățile, măsurile și proiectele concrete de implementare. Fiecare proiect va conține obiective, planul activităților necesare, perioada de desfășurare, persoanele responsabile în proiect și partenerii implicați în realizarea proiectului, sursele de finanțare. În cazul unde proiectele se află în responsabilitatea unor beneficiari diferiți față de Municipality, este în responsabilitatea acesteia să obțină raportări periodice ale studiilor de fundamentare realizate, proiectelor depuse pentru finanțare, proiectelor ce urmează a fi implementate din bugetele locale, precum și modificări sau concretizări ale anvelopelor bugetare prevăzute pentru acestea.

2. Monitorizarea

Echipa de monitorizare a PMUD Câmpia Turzii va evalua aspecte precum: activități, rezultate, buget, patrimoniu, performanțele personalului angajat și implicit a autorităților locale, ipotezele formulate inițial.

Monitorizarea implementării proiectelor se va efectua prin intermediul indicatorilor stabiliți prin planul de față. În cazul înregistrării unor devieri în procesul de implementare se vor lua măsuri de corectare.

Monitorizarea implementării se va realiza către Municipality, preferabil în cadrul unui grup mai larg de actori, o structură de evaluare care va avea în componență reprezentanții tuturor factorilor implicați în dezvoltare, precum a fost descris anterior.

Indicatori scenariu optim

Interval de timp	Domeniu	Indicator	Valoare	
2030	Transport public	Autobuze noi	10	
		Bază, autogară	da	
		Stații modernizate		
		Numărul de pasageri transportați – transportul public rutier		
		Sistem informatic	da	
		Trasee nou înființate	2	
		Nr. utilizatori		
		Optimizare rețea	da	
		Transport rutier	m infrastructură modernizată	
			Poduri modernizate/reabilitate	1
	Parcări			
	Impact asupra mediului	Poluare cu particule în suspensie provenită de la autovehicule	APM	
		Suprafețe (m2) de spații verzi de protecție / vegetație de aliniament		
	Transport nemotorizat	km pistă de biciclete		
		Km trotuare refăcute		
		Km alei pietonale create		
		Rasteluri biciclete		
		Centre bike sharing		
		Carduri bike sharing		
	Siguranță	Centru de comandă		
Camere de supraveghere				

3. Evaluarea implementării strategiei

Se vor analiza indicatorii de implementare. Fiecare proiect stabilit va avea anumiți indicatori de implementare și, funcție de complexitatea unui proiect, se vor efectua evaluări intermediare, pe faze de implementare

4. Analiza impactului

Această analiză apreciază dacă proiectul răspunde politicilor formulate, modul cum influențează criteriile de performanță privind dezvoltarea eficientă a localității. Se vor efectua studii de impact de specialitate înainte de începerea unui proiect sau la o anumită perioadă de timp după finalizarea proiectului.

Lista completă de indicatori ai proiectului Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Nr. Crt.	Indicator de performanță	Tehnică colectare date	Frecvența colectării	Descriere și justificare
1.	Accesibilitate	Date privind fluxurile rutiere pe principalele străzi, introduse apoi în modelul de transport.	Anual	Accesibilitatea globală la nivelul zonei de studiu a PMUD permite vizualizarea zonelor care devin mai accesibile în urma implementării măsurilor din cadrul planului.
2.	Durata deplasărilor (autovehicul personal) între diferite puncte de interes din zona de studiu.	Măsurători de trafic pe rute pre-stabilite, la diferite momente ale zilei.	Semestrial	Indicatorul permite măsurarea progresului în ceea ce privește fluidizarea traficului la nivelul zonei de studiu.
3.	Emisii GES provenite din transportul rutier	Colectare date APM Cluj (sistem monitorizare calitate aer) – Mii T echiv CO2/an	Anual	Se observă astfel dacă implementarea măsurilor propuse prin PMUD are un efect asupra ameliorării calității mediului la nivelul zonei de studiu.
4.	Lungime drumuri reconstruite / modernizate conectate la TEN-T	Colectare date raport de monitorizare POR-MYSMIS – beneficiar	Anual	Permite analiza evoluției accesibilității zonei de studiu
5.	Lungime căi rutiere locale reabilite sau noi realizate, inclusiv facilități asociate	Date SMIS – Beneficiar	Anual	Indicatorul permite analiza evoluției creșterii calității infrastructurii și a dezvoltării acesteia
6.	Punctualitatea transportului public.	Sondaje în trafic, date preluate din sistem de trafic	Semestrial	Indicatorul permite măsurarea obiectivă progresului în ceea ce privește fluidizarea traficului

		inteligent realizat la nivelul rețelei de transport public.		pentru transportul public urban.
7.	Satisfacția față de serviciile locale de transport public.	Sondaje	Semestrial	Percepția utilizatorilor față de măsurile realizate pentru îmbunătățirea transportului public la nivel municipal.
8.	Durata medie a parcurgerii traseelor pe diferite linii de transport public.	Sondaje și măsurători în trafic. Date preluate din sistem de trafic inteligent. Date Google Traffic.	Semestrial	Indicatorul permite măsurarea obiectivă progresului în ceea ce privește fluidizarea traficului pentru transportul public urban.
9.	% pasageri-km parcurși cu utilizarea TP	Calculare pe baza modelului de transport actualizat și calibrat pentru anii de evaluare	Anual	Indicatorul permite calcularea ponderii modale a transportului public în totalul deplasărilor din Municipiu
10.	Nr. de vehicule de TP noi	Date serviciu transport public local	Anual	Indicator de monitorizare a investițiilor în mobilitate nepoluantă la nivelul Municipiului
11.	Durata globală de deplasare pentru transportul Auto (AM Peak)	Date sondaje și măsurători trafic	Anual	Permite analiza evoluției traficului în interiorul Municipiului
12.	Nr. facilități ITS implementate	Date beneficiar – MYSMIS	Anual	Permite analiza graficului de implementare a sistemului integrat de monitorizare trafic, pe intersecții
13.	Cota deplasărilor realizate cu mijloace non-poluante (transport	Sondaje, măsurători în trafic.	Anual	Se cuantifică astfel modul în care PMUD facilitează tranziția către o mobilitate sustenibilă la

	public, biciclete, pe jos).			nivelul zonei de studiu.
14.	Timp de tranzitare a oraşului, pe diferite rute, pentru transportatorii de marfă.	Sondaje, măsurători în trafic.	Semestrial	Cuantificarea progresului înregistrat în ceea ce priveşte fluxurile de mărfuri în zona de studiu.
15.	Număr pasageri – transport feroviar.	Date CFR.	Anual	Înregistrarea progresului în ceea ce priveşte transportul de pasageri pe cale ferată, în zona de studiu.
16.	Număr de victime (pietoni) ale coliziunilor în traficul rutier.	Date Poliţia Locală	Anual	Se cuantifică dacă există o ameliorare a siguranţei în ceea ce priveşte mobilitatea în cadrul zonei de studiu.
17.	Cota străzilor accesibilizate pentru persoane cu mobilitate redusă	Date Administraţia Străzilor	Anual	Înregistrarea progresului cu privire la accesibilizarea zonei de studiu
18.	Piste de biciclete (km)	Date Administraţia Străzilor	Anual	Înregistrare progres cu privire la realizarea unei reţele de piste de biciclete în zona de studiu.
19.	Nr. Facilităţi nou create / îmbunătăţite pentru biciclete	Date beneficiar	Anual	Cuantificarea serviciilor (puncte închiriere biciclete, parcaje biciclete, etc) implementate
20.	Trasee pietonale amenajate	Date municipalitate	Anual	Înregistrare progres cu privire la realizarea unor trasee pietonale în oraş.
21.	locuri de parcare amenajate	Date municipalitate	Anual	Înregistrarea progresului cu privire la soluţionarea problemei parcărilor amenajate din zona de studiu.
22.	Nivelul de zgomot	Măsurători realizate pe străzile principale, la diferite	Semestrial	Se observă astfel dacă implementarea măsurilor propuse prin PMUD are un efect

		ore ale zilei.		asupra ameliorării calității mediului la nivelul zonei de studiu.
23.	Finanțare nerambursabilă obținută pentru implementarea măsurilor fizice din PMUD.	Date SMIS – MDRAP. Date buget local.	Anual	Succesul în implementarea PMUD depinde foarte mult și de capacitatea administrației de a obține finanțarea pentru proiectele propuse în cadrul planului.
24.	Finanțare nerambursabilă obținută pentru implementarea măsurilor operaționale din PMUD.	Date SMIS – MDRAP. Date buget local.	Anual	Succesul în implementarea PMUD depinde foarte mult și de capacitatea administrației de a obține finanțarea pentru proiectele propuse în cadrul planului.
25.	Finanțare nerambursabilă obținută pentru implementarea măsurilor organizaționale din PMUD.	Date SMIS – MDRAP. Date buget local.	Anual	Succesul în implementarea PMUD depinde foarte mult și de capacitatea administrației de a obține finanțarea pentru proiectele propuse în cadrul planului.
26.	Abaterea față de termenele de finalizare ale măsurilor fizice, preconizate prin PMUD.	Date Consiliu Local, funcție de data recepționării lucrărilor.	Semestrial	Modul în care planificarea inițială a măsurilor din PMUD (calendar) este respectat în procesul de implementare a planului.
27.	Abaterea față de termenele de finalizare ale măsurilor operaționale, preconizate prin PMUD.	Date Consiliu Local, funcție de data recepționării lucrărilor.	Semestrial	Modul în care planificarea inițială a măsurilor din PMUD (calendar) este respectat în procesul de implementare a planului.
28.	Abaterea față de termenele de finalizare ale măsurilor organizaționale,	Date Consiliu Local, funcție de data recepționării	Semestrial	Modul în care planificarea inițială a măsurilor din PMUD (calendar) este respectat în procesul de implementare a

	preconizate prin PMUD.	lucrărilor.		planului.
29.	Număr dezbateri publice realizate cu privire la implementarea PMUD.	Date Consiliu Local	Semestrial	Modul în care consultarea publică va continua în procesul de implementare a proiectelor din PMUD, cu implicarea actorilor interesați .

7.3. Plan de marketing pentru Planul de Mobilitate Urbană din Câmpia Turzii

Introducere

Planul de mobilitate urbană din Câmpia Turzii își propune transformarea orașului din unul dezorganizat din punct de vedere al traficului în unul mai ecologic și mai sustenabil. Prin aceste schimbări, orașul va obține o calitate a vieții mai ridicată și o populație mai sănătoasă și mai puțin afectată de poluarea creată de folosirea excesivă a mașinilor personale.

Chiar dacă aceste schimbări ar aduce o mulțime de beneficii populației, se întâmplă de multe ori ca oamenii să fie reticenți la schimbare și să își păstreze obiceiurile de până atunci, doar pentru că este mai comod. Prin promovarea mijloacelor de transport mai eficiente, se poate îmbunătăți percepția oamenilor asupra acestora și se poate încuraja o adoptare mai rapidă a schimbărilor necesare.

Pentru sporirea numărului de oameni care folosesc mijloace de transport sustenabile, cum ar fi transportul în comun, bicicleta sau mersul pe jos, este foarte utilă întreprinderea unor activități care să crească încrederea populației în aceste mijloace de transport. Prin implicarea populației în diverse activități menite să-i educe în legătură cu avantajele și dezavantajele fiecărui mijloc de transport, se poate scădea reticența populației la schimbare și se poate accelera adoptarea de către aceștia a noilor modalități de deplasare puse la dispoziție.

Obiective

Elaborarea unor idei de promovare a mijloacelor de transport sustenabile nu poate fi făcută fără trasare unor obiective clare prin care să fie definite clar care sunt efectele urmarite prin aceste idei. În lipsa unor obiective clare, nu se va putea cuantifica corect impactul activităților și nici nu se va putea determina cu certitudine dacă acestea merită reluate periodic sau nu.

Cele 2 obiective pe care și le propune acest plan de marketing sunt:

1. *Educarea populației în legătură cu avantajele și dezavantajele tuturor mijloacelor de transport urbane*
2. *Cresterea utilizatorilor de mijloace de transport sustenabile, in special nemotorizate, in urmatoorii 4 ani*

Colaborări și canale de comunicare recomandate

Deoarece publicul țintă este foarte variat din punct de vedere demografic, este importantă alegerea unor canale potrivite de comunicare și adaptarea mesajului în funcție de acestea. Spre exemplu, nu este deloc indicată folosirea aceluiași limbaj oficial întâlnit în comunicatele de presă și pe paginile de Facebook sau Google+. Mesajul trebuie adaptat de fiecare dată, ținând cont atât de mediul pe care va fi dispersat, cât și de publicul spre care este direcționat.

Toate acestea fiind spuse, în continuare veți găsi cele adecvate canale de comunicare pentru promovarea mijloacelor de transport sustenabile:

- Presa locală: Câmpia eXpress, Ziarul 21, Turda News
- Postul de radio local: Radio National FM Campia Turzii
- Blog atașat website-ului oficial al viitoarei Companii de Transport Public
- Pagina de Facebook (diferită de cea a Companiei de Transport Public)
- Pagina de Google+ (diferită de cea a Companiei de Transport Public)
- Broșuri cu informații de interes pentru public (diferite de cele elaborate pentru Compania de Transport Public)

În plus, se pot întreprinde și o serie de proiecte, cu implicarea diverselor instituții și persoanelor publice, care să ajute la întărirea mesajelor transmise, cum ar fi:

- Colaborări cu bloggerii locali
- Colaborări cu persoane publice locale (artiști, Primarul, persoane din viața politică a orașului, etc)
- Colaborări cu școlile locale
- Colaborări cu marii angajatori locali

E important ca acțiunile de promovare a mijloacelor de transport sustenabile să înceapă înainte ca acestea să fie disponibile pentru public, pentru a atrage cât mai mulți potențialii utilizatori și pentru educarea acestora în legătură cu cele mai bune modalități de deplasare.

Ațiuni de marketing pentru atingerea obiectivelor propuse

Acțiunile de promovare a mijloacelor de transport sustenabile au rolul de a crește încrederea populației în acestea și de a crește numărul de oameni care le folosesc în detrimentul autoturismului personal. În continuare, veți regăsi câteva sugestii de proiecte menite să educe populația în legătură cu cele mai puțin dăunătoare mijloace de transport urban și să atragă un număr cât mai mare de utilizatori:

- 1. "Influencer marketing"** - atragerea unor persoane publice locale (primar, persoane din Consiliul Local, Bloggeri sau vedete locale) care să folosească transportul public sau bicicleta ca mijloace de deplasare. Astfel, va crește încrederea publicului țintă în aceste servicii, iar unii potențiali călători își vor schimba percepția asupra folosirii autobuzelor. Nu în ultimul rând, această strategie poate aduce un plus imaginii persoanelor publice care susțin acest serviciu. Trebuie menționat însă, că pe lângă atragerea acestor "influenceri" ca și utilizatori, este necesară și relatarea acestui lucru în presa locală, pe pagina de Facebook, sau pe orice alt canal de comunicare. Spre exemplu, se poate face o rubrică lunară într-un ziar local, în care se prezintă un scurt interviu cu o persoană publică ce folosește aceste mijloace de deplasare și să justifice de ce le-a ales.
- 2. Oferirea de internet gratuit în autobuze** - pentru călători este o modalitate ieftină, dar foarte eficientă prin care se poate atrage publicul mai tânăr. Folosirea smartphone-ului este o activitate întreprinsă de un număr din ce în ce mai mare de oameni, iar pentru majoritatea aplicațiilor este nevoie de internet. Dacă acest beneficiu va fi disponibil în mod gratuit în autobuze, acest lucru va atrage un număr mai mare de utilizatori tineri.
- 3. Crearea unei aplicații mobile** – se poate gândi o aplicație prin care utilizatorii transportului public să fie recompensați pentru acest lucru prin reduceri sau alte beneficii oferite de afacerile locale. Acest model se poate extinde și către cei care folosesc bicicleta sau chiar mersul pe jos ca mijloc de deplasare și se poate transforma într-un fenomen care încurajează colaborarea dintre cetățeni, afacerile locale și conducerea locală, cu un impact pozitiv asupra mai multor întregii comunități. [Aici](#) puteți citi despre un exemplu de astfel de aplicație.
- 4. Crearea unui blog pe site-ul oficial al viitoarei companii de transport public** - acest blog se poate folosi ca o platforma prin care se educă populația în legătură cu istoria fiecărui mijloc de transport și se prezintă periodic povești de succes din alte orașe care au reușit să rezolve anumite probleme prin folosirea mijloacelor de transport sustenabile în detrimentul mașinilor personale.
- 5. Colaborarea cu angajatorii locali** - prin crearea unor parteneriate cu unele companii pentru oferirea unor beneficii celor care renunța la mașina în favoarea transportului public, similar cu campaniile pentru biking to work (program mai scurt în unele zile, decontare transport, etc)
- 6. Crearea unei serii de infografice** - pentru a prezenta beneficiile pe termen scurt și lung al mijloacelor de transport "blânde" (mai puțin stres, mai ecologic etc). Conținutul sub formă vizuală, cum ar fi infograficele, sunt mult mai bine primite de către public și au un impact mult mai mare asupra acestora. Acestea se pot publica atât pe blog și pe pagina de Facebook, cât și în presa locală, pentru a dispersa informația către un număr cât mai mare de oameni.
- 7. Colaborarea cu școlile locale** - prin elaborarea diverselor activități menite să sublinieze beneficiile transportului public. De exemplu, se poate gândi o competiție la nivelul școlilor locale, prin care elevii

să vină cu propuneri de trasee pentru pistele de biciclete ce urmează a fi trasate în oraș, iar cel mai bun proiect să fie premiat cu o bicicletă. În acest mod, nu doar că se obține educarea elevilor în legătură cu acest mijloc de transport, dar se obține și o creștere a sentimentului de apartenență la comunitate (vor avea ocazia să participe la dezvoltarea comunității). În plus, se încurajează folosirea bicicletei ca mijloc de deplasare spre școală.

8. **Organizarea unui maraton** - aceasta este o modalitate excelentă prin care se poate promova atât mersul pe jos ca și alternativă la alte mijloace de transport, cât și menținerea unui stil de viață sănătos. În plus, participarea la un eveniment organizat de autoritățile locale poate crește sentimentul de apartenență la comunitate și poate crea o imagine mai pozitivă a orașului în rândul oamenilor. Totodată, aceasta poate fi prilejul perfect pentru împărțirea unor broșuri care prezintă avantajele și dezavantajele fiecărui mijloc de transport.
9. **Folosirea paginii de Facebook Mobilitate Câmpia Turzii** - această pagină poate avea un dublu scop. În primul rând, aici se vor putea distribui materiale (articole, foto, video) care promovează mijloacele de transport sustenabile, sau care prezintă exemple de alte orașe care au implementat cu succes anumite proiecte ce încurajează dezvoltarea armonioasă a zonelor urbane. În al doilea rând, această pagină va trebui folosită pentru a raporta săptămânal progresele făcute de proiectele din cadrul PMUD, cum ar fi: finalizarea unei părți din pista de bicicliști, lansarea transportului public, reamenajarea unei străzi cu acces auto în stradă pietonală, etc.

Desigur, pe lângă acestea, se pot elabora mult mai multe modalități de promovare a mijloacelor de transport "blânde", dacă va fi o persoană al cărei rol va fi să le organizeze și să le coordoneze.

După cum se poate observa, aceste tipuri de promovare sunt mai atipice, însă impactul pe care îl pot avea, dacă sunt executate corect, este cu mult superior față de cel obținut prin metodele deja consacrate de promovare. În plus, acestea necesită un buget mult mai mic decât metodele clasice și au mai multe beneficii în cadrul comunității.

Pentru a menține o imagine pozitivă a mijloacelor de transport "blânde" în rândul cetățenilor, este important ca periodic să se transmită informații și statistici relevante despre acest acestea, cum ar fi: impactul pe care îl pot avea asupra aglomerației și a poluării din oraș, care se vor publica atât pe blogul oficial și pe pagina de Facebook, cât și în presa locală.

Anexe

Anexa 1 Chestionar online

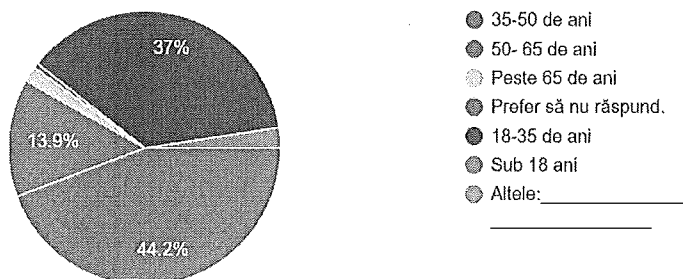
Analiza chestionare online

165 raspunsuri pe parcursul a 3 săptămâni. Pentru promovare au fost utilizate: pagina de internet al municipalitatii și pagina de facebook a proiectului. De asemenea, pe site-ul <http://www.turdanews.net/articole/administratie-locala/42985-pmud-campia-turzii-chestionar-pentru-cetateni.html> a fost publicat anuntul privind campania de sondaj a populației din municipiul Campia Turzii.

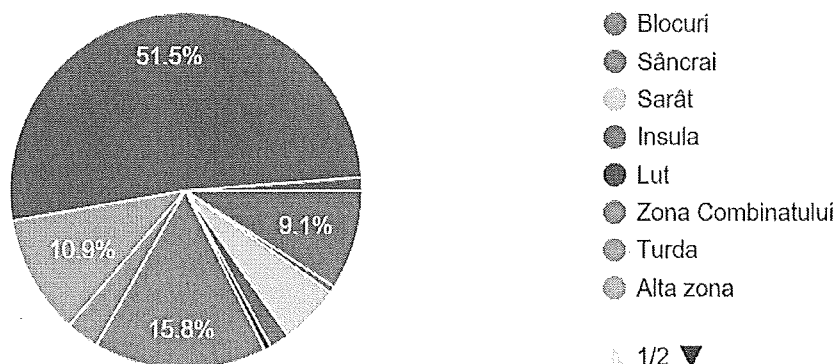
Chestionarul a avut 7 sectiuni, referitoare la date generale respondent, transportul de persoane, transportul feroviar, mersul pe jos și cu bicicleta, parcări, traficul și congestie, recomandari finale.

Responenți – 165 persoane

Cei mai multi respondenti, peste 44% sunt persoane cu vârsta între 35-50 ani și persoane tinere cu varsta între 18-35 ani cu un procent de 37%. Acest lucru era de asteptat dat fiind ca sondajul a fost realizat pe rețeaua de socializare

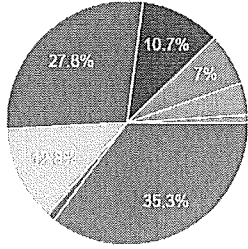
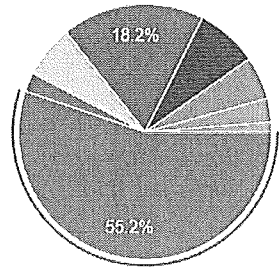


In ceea ce priveste zonele in care se afla locul de munca sau scoala, peste 51% au răspuns cartier Sancai, urmat de cartier Insula și Blocuri.



1/2 ▼

In ceea ce priveste mijlocul de transport cel mai des utilizat in timpul saptamanii, reiese ca peste 35% folosesc autoturismul personal, peste 27% se deplaseaza pe jos, si un procent considerabil de 10% prefera bicicleta. Transportul in comun este preferat de 12%. In zilele de weekend situatia se prezinta putin diferita, respectiv: cu autoturismul personal prefera peste 55%, pe jos – peste 18% si pe bicicleta peste 9%. Exista o tendinta generala la nivelul municipiului de utilizare a mijloacelor de deplasare blande – pe jos si cu bicicleta, ceea ce reprezinta o premisa a dezvoltarii unui oras prietenos cu mediul si cu oamenii.

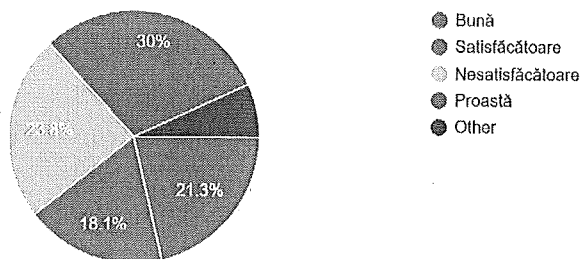
<p>Deplasare in timpul saptamanii</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ● Autoturism personal ● Maxi taxi/autobuz (transport public) ● Autobuz sau microbuz (in afara localitatii) ● Mersul pe jos ● Bicicleta ● Taxi ● Mai multe mijloace de transport ● Altele
<p>Deplasare in weekend</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ● Autoturism personal ● Autobuz/maxi taxi (transport public) ● Autobuz sau microbuz (in afara localitatii) ● Mersul pe jos ● Bicicleta ● Taxi ● Mai multe mijloace de transport ● Altele

Cota modala de transport in municipiul Campia Turzii

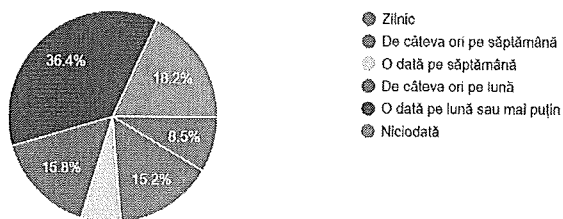
În ceea ce privește intervalele orare în care deplasările sunt mai numeroase sunt menționate următoarele două: 6.00-8.00 și 15.00 -17.00.

Transport Public

Transportul public este perceput de cetățeni ca fiind de calitate proastă, cu un procent de 30%, nesatisfăcătoare cu 23.8%, în timp ce peste 21% au o părere bună și respectiv 18.1% consideră satisfăcător.



În ceea ce privește apelul la serviciile transportatorilor privați de persoane, peste 36% apelează doar 1 dată pe lună sau mai puțin, iar procentul celor care apelează zilnic este unul mic, de 8.5%.



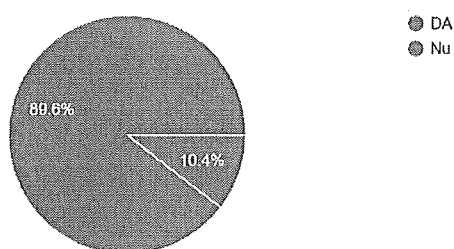
La sugestiile de îmbunătățire a transportului public de călători, cele mai frecvente recomandări sunt:

- Achiziție flota modernă/reînnoire
- Introducerea de noi rute: Sarat – Gara, Sarât-Sâncraia / Insula Sâncraia / Insula-Șarât / Sâncraia-Lut
- Schimbarea companiei de transport/ crearea unui serviciu public de călători – acționar unic Consiliul Local - contract de concesiune
- Respectarea orarului afișat
- Îmbunătățirea condițiilor din stațiile de așteptare
- Raport calitate- pret
- Afișarea programului în stații
- Amabilitatea personalului
- Mai multe autobuze/microbuze spre Cluj, Turda cu respectarea orarului

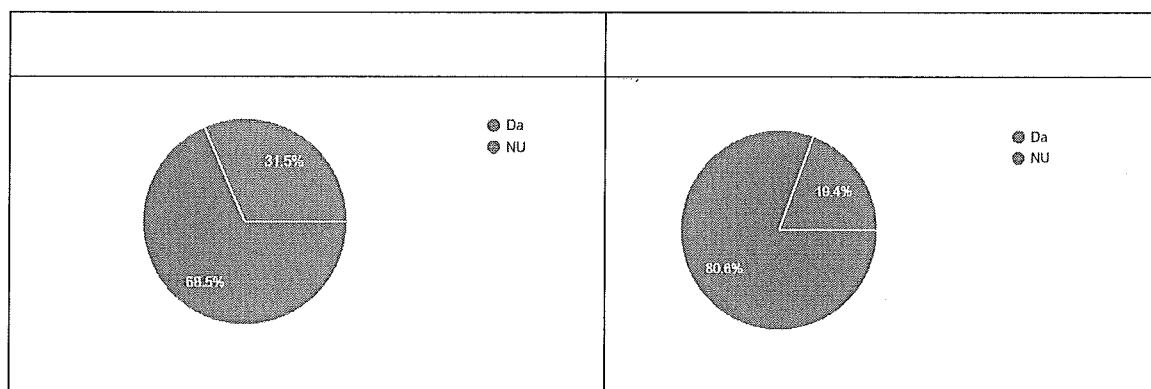
- Suplimentarea la orele de varf

Transportul pe cale ferata

In ceea ce priveste transportul pe cale ferata, peste 89% nu folosesc acest mod de deplasare.

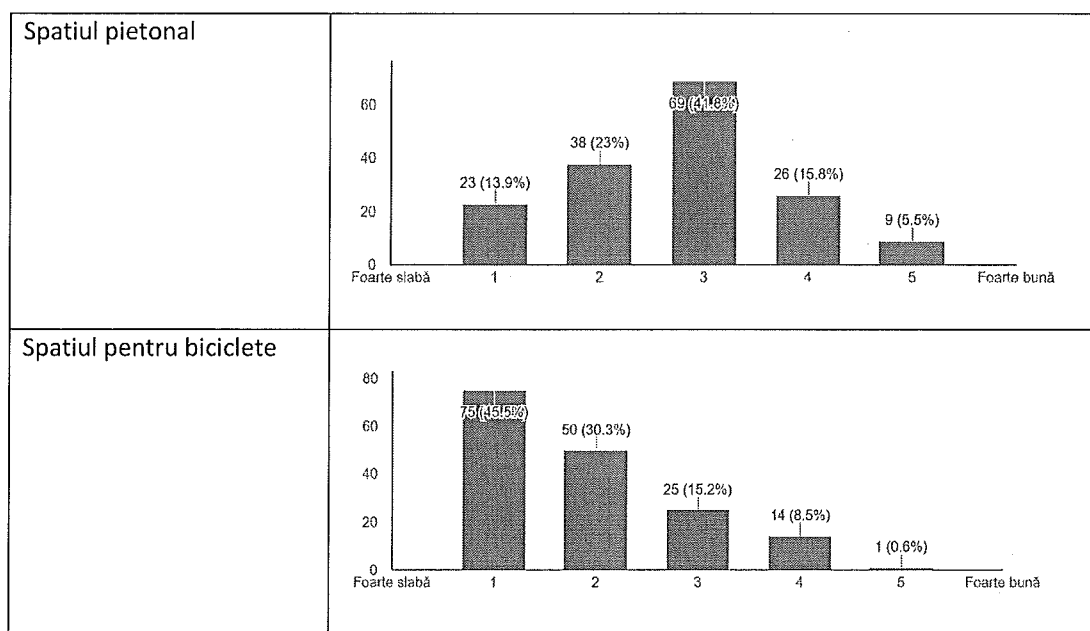


Cu toate ca putini utilizeaza trenul in deplasarile lor, peste 68% considera ca fiind prioritare pentru municipiul lor o modernizare a transportului pe calea ferata. In ceea ce priveste modernizarea garii, peste 80% considera important acest proiect.



Transportul pietonal și cu bicicleta

Calitatea spatiului pietonal si pentru biciclete este percept ca fiind la nivel mediu, slab si foarte slab. Doar 20% considera ca fiind buna si foarte buna calitatea acestui spatiu.



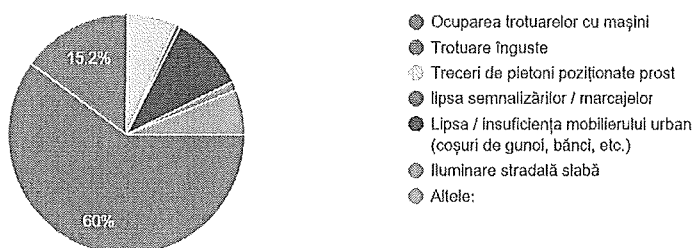
Cele mai des circulate de pietoni sunt urmatoarele strazi:

- Ghe Baritiu, Aurel Vlaicu, Republicii, Laminoristilor, 1 Decembrie 1918, dr. Ioan Ratiu

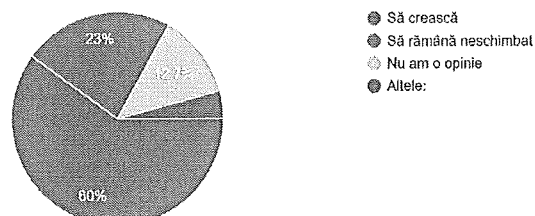
Enumerati 3 străzi din Câmpia Turzii pe care le parcurgeți cel mai des pe bicicleta, cele mai des mentionate sunt: Laminoristilor, Ghe. Baritiu, Aurel Vlaicu, Parcului, Baii, G. Cosbuc

Pentru pietoni principala problemă este ocuparea trotuarelor cu mașini, precum și faptul că trotuarele sunt înguste.

Pentru pietoni, considerați că principala problemă este: (165 responses)



Considerați că spațiul exclusiv pietonal din municipiu ar trebui: (165 responses)



În ceea ce privește spațiul exclusiv pietonal se dorește o creștere a acestuia, fiind peste 60% respondenți care solicită acest lucru.

Printre alte probleme menționate enumerăm: gropi, denivelari pe trotuare 1. Blocuri-zona combinatului; 2 Lidl - Spital, Profi-Blocuri.

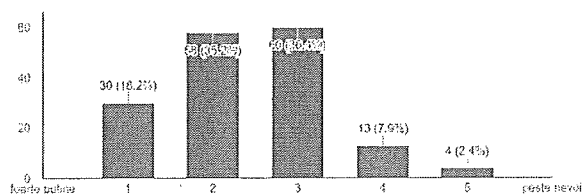
Oportunitate construcție pista biciclete, sunt menționate următoarele străzi:

- Str.Laminoristilor, Andrei Muresanu, 1 Decembrie 1918, Aurel Vlaicu, Republicii, Baritiu
- C Turzii- Turda
- Blocuri, Sancrai
- Artera principala
- LAMINORISTILOR-PARCUL ORASULUI (BERK?), GEORGE COSBUC-VIISOARA,

Parcari

Cum apreciați numărul de locuri de parcare amenajate pentru următoarele:
*Marcați o singură selecție.

(169 responses)



Printre alte recomandări făcute, cele mai relevante sunt:

- Infrastructura stradala, curatenia in cartierul Sarat, mai ales pe str. Nicolae Titulescu, portiunea neasfaltata, in spatele Colegiului Tehnic Victor Ungurean si colonia de rromi de pe str. Vasile Goldis, care creeaza probleme cetatenilor din apropiere.
- Va rog sa luati masuri in ceea ce priveste transportul in comun pe ruta Campia Turzii- Turda deoarece
- platim abonamente destul de mari(aprox 120 de lei si mai mult pe luna) dar avem pretentia sa circulam intr-un mod decent si dorim sa avem conditii !
- Este nevoie de un semafor in dreptul magazinului LIDL
- starea trotuarelor este jalnica pe strada Avram Iancu.
- starea proasta a drumurilor si trotuarelor ramasa dupa lucrarile de introducere a canalizarii,apa si gaze .
- Aranjarea strazii dintre scoala Mihai Viteazul si Fodoreanu.
- Locuri de joaca cartier Sancrai si rezolvarea teren pt. tineri cartier Sartat

Anexa 2. Chestionar aplicat utilizatori mijloace de transport public

CHESTIONAR DE ANCHETĂ APLICAT UTILIZATORILOR DE MIJLOACE DE TRANSPORT ÎN COMUN

În vederea realizării unor propuneri de proiecte cât mai relevante pentru dezvoltarea oraşului, aş avea rugămintea să ne ajutaţi prin a răspunde la câteva întrebări. Chestionarul durează aproximativ două minute.

- 1 Care este punctul de plecare al călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, altă localitate) ?
 -
- 2 Care este destinaţia călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, altă localitate) ?
 -
- 3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? *(răspunsuri multiple)*
 - Profesional
 - Cumpărături
 - Sănătate
 - Administrativ
 - Agreement
 - Altele:
- 4 Care este mijlocul de transport utilizat de dvs cel mai des ? *(un singur răspuns)*
 - Autoturism personal
 - Maxi taxi
 - bicicletă
 - altele (precizaţi).....
- 5 Ce credeţi că este necesar a fi realizat pentru a creşte mobilitatea în oraşul dvs? *(maxim două răspunsuri)*
 - Introducerea de autobuze, microbuze, crearea de staţii pentru transportul public
 - Dezvoltarea unei reţele de biciclete la nivelul oraşului
 - Introducerea unor autobuze/microbuze pentru copii
 - Crearea de locuri de parcare în locurile aglomerate din oraş
 - Introducerea unor restricţii de viteză în anumite zone ale oraşului
 - Sistem de semaforizare
 - Reţea de staţii self-service de închiriere de biciclete
 - Altele (vă rugăm să precizaţi)

.....

.....
- 6 Ce v-ar motiva să alegeţi mijloace de transport public? *(răspunsuri multiple)*
 - Lipsa autoturismului personal

- Eficiența
- Costul redus
- Apropierea stațiilor față de punctul de plecare sau destinație
- Confortul
- Altele:

7 Vă rugăm să precizați un aspect care ar putea fi îmbunătățit în ceea ce privește transportul în orașul

dvs: (răspunsuri multiple)

- Aspectul străzilor
- Zone pietonale/zonă cu prioritate pentru pietoni
- Construirea unui sistem de piste de biciclete
- Creșterea calității transportului public
- Aspectul și accesibilitatea stațiilor – Detalieri:
- Altele:

8 Familia dumneavoastră are autoturism propriu? Dacă da, câte? *(un singur răspuns)*

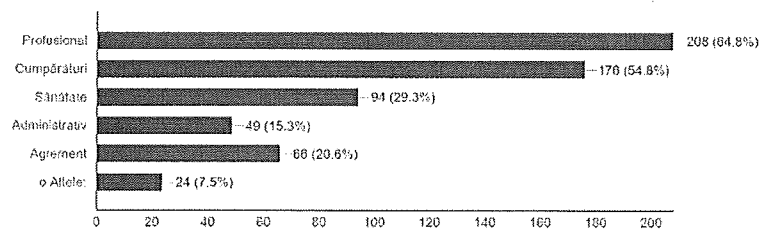
- Nu
- Un autoturism
- Două autoturisme
- Mai mult de două autoturisme

Opțional (Nume și prenume):.....

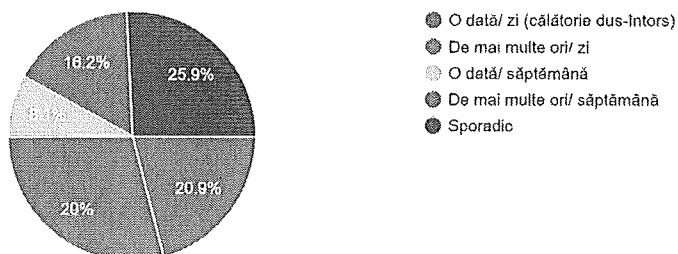
Vă mulțumim pentru sprijinul acordat !

Rezultate chestionare: 321 respondenți

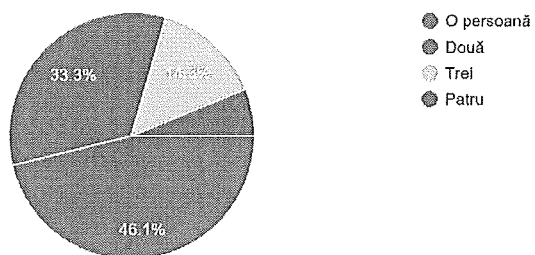
3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? (321 responses)



4 Cât de des folosiți autoturismul personal ? (321 responses)



5 Care este numărul de persoane care circulă cu dumneavoastră în mașină ?
(321 responses)



Anexa 3. Chestionar aplicat utilizatori autovehicule personale

CHESTIONAR DE ANCHETĂ APLICAT UTILIZATORILOR DE AUTOVEHICULE PERSONALE

În vederea realizării unor propuneri de proiecte cât mai relevante pentru dezvoltarea orașului, aș avea rugămintea să ne ajutați prin a răspunde la câteva întrebări. Chestionarul durează aproximativ două minute.

- 1 Care este punctul de plecare al călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, localitate) ?
 -
- 2 Care este destinația călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, localitate) ?
 -
- 3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? *(răspunsuri multiple)*
 - Profesional
 - Cumpărături
 - Sănătate
 - Administrativ
 - Agrement
 - Altele:
- 4 Cât de des folosiți autoturismul personal ? *(un singur răspuns)*
 - O dată/ zi (călătorie dus-întors)
 - De mai multe ori/ zi
 - O dată/ săptămână
 - De mai multe ori/ săptămână
 - Sporadic
- 5 Care este numărul de persoane care circulă cu dumneavoastră în mașină ? *(un singur răspuns)*
 - O persoană
 - Două
 - Trei
 - Patru
- 6 Care este motivul pentru care alegeți mașina personală în detrimentul altui mijloc de deplasare (maxi – taxi, autobuz, bicicletă, taxi etc):
.....
.....
- 7 Vă rugăm să precizați dacă aveți costuri cu parcare:

.....

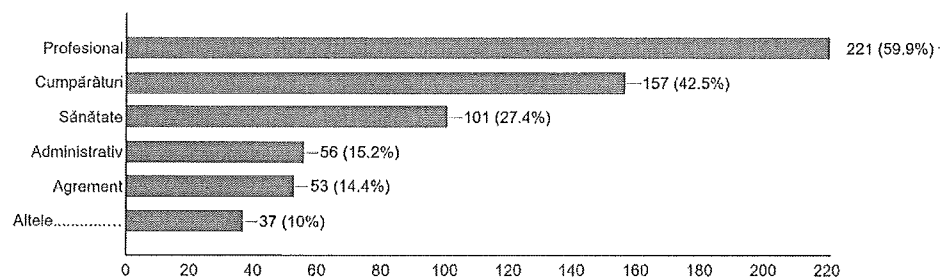
.....

Opțional (Nume și prenume):.....

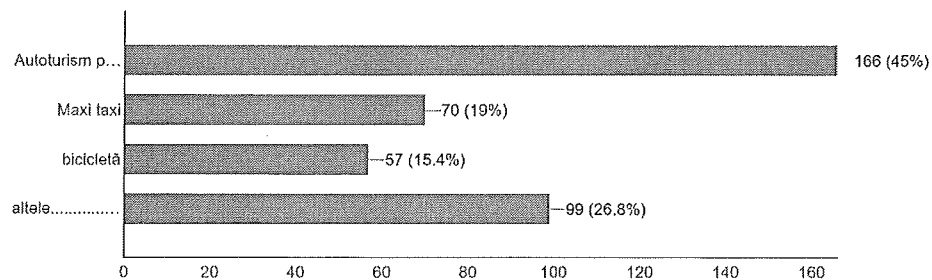
Vă mulțumim pentru sprijinul acordat !

Rezultate chestionar Utilizatori mijloace de transport public: 369 respondenți

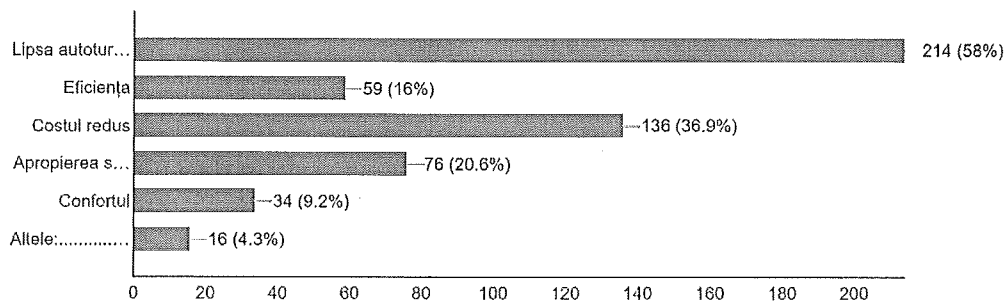
3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? (369 responses)



4 Care este mijlocul de transport utilizat de dvs cel mai des ? (369 responses)



6 Ce v-ar motiva să alegeți mijloace de transport public? (369 responses)



7 Vă rugăm să precizați un aspect care ar putea fi îmbunătățit în ceea ce privește transportul în orașul dvs:

(369 responses)

