



PMUD HUNEDOARA

Orașul revine oamenilor!

Volumul II – Componenta de nivel operațional

Volumul III – Monitorizarea Planului de mobilitate urbană

Realizat:



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



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

Nume proiect "Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Hunedoara 2016-2023"

Număr contract Contract de servicii nr. 142/72183/22.10.2015

Beneficiar Primăria Municipiului Hunedoara

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

Data începerii 22.10.2015

Data încheierii 29.04.2016

Denumire livrabil cf. anexelor contractului **PMUD Hunedoara Volumul II – Modelul de transport, viziune, scenarii, plan de acțiune, monitorizare și implementare**

Data de livrare 27 aprilie 2016

Versiune Finală

Denumire livrabil conform reviziei 2 PMUD Hunedoara 2016-2023 Componenta operațională, Monitorizarea PMUD.

Referințe

Contract de servicii nr. 142/72183/22.10.2015

Colectiv Elaborare versiune finală:

Liliana Lucaciu, manager de proiect,

Cristina Vesa, coordonator echipa de proiect

Iuliana Leca, expert în administrație publică și dezvoltare urbană,

Sabina Dimitriu, Urbanist, specialist dezvoltare regională,

Andreea China, Urbanist, specialist management urban,

Tudor Măcicășan, expert trafic

Data 27.04.2016



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

**Colectiv revizia 1 constand în includere proiect M20B modificare M7,
M21B:**

ing Tudor Măcicășan expert trafic.

Data: 14.10.2016

**Colectiv revizia 2 constând în reorganizare document conform cerintelor POR 2014-
2020, fara modificarea proiectelor propuse:**

Liliana Lucaciu, manager de proiect,

Sabina Leopa, Urbanist, specialist dezvoltare regională,

Iuliana Leca, expert în administrație publică și dezvoltare urbană,

ing. Tudor Măcicășan, expert trafic.

Data: 30.04.2018

Colectiv revizia 3 constând în revizuirea capitolului 3 Modelul de transport:

ing. Tudor Măcicășan, expert trafic

Data: 10.07.2018



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

Cuprins

Listă abrevieri.....	5
1 Cadrul de priorizare a proiectelor pe termen scurt, mediu și lung.....	6
1.1 Cadrul de priorizare.....	6
1.2 Prioritățile stabilite – scenariul ales pentru PMUD	20
1.3 Portofoliul de proiecte prioritar: priorizare, încadrare bugetară și temporală	22
1.3.1 Intervenții pe termen scurt: 2018-2020	25
1.3.2 Intervenții pe termen mediu: 2021-2023	26
1.3.3 Intervenții pe termen lung: 2024-2030	27
2 Plan de acțiune.....	28
2.1 Intervenții majore asupra infrastructurii stradale.....	42
2.2 Transport public	47
2.3 Transport de marfă	84
2.4 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)	89
2.5 Managementul traficului și parcărilor	118
2.6 Zonele cu nivel ridicat de complexitate. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	123
2.7 Aspecte instituționale	128
3 Monitorizare și implementare	135
3.1 Dimensiunile implementării și monitorizării PMUD Hunedoara.....	135
3.2 Implementarea, monitorizarea și evaluarea PMUD Hunedoara	138
3.2.1 Implementarea	138
3.2.2 Monitorizarea	138
3.2.3 Evaluarea implementării strategiei	138
3.2.4 Analiza impactului.....	138
3.3 Lista de indicatori	139
3.3.1 Lista completă de indicatori ai proiectului Planului de Mobilitate Urbană Durabilă ..	139
3.3.2 Lista de indicatori de monitorizare aferenți programelor de finanțare pentru proiectele prioritare ale PMUD Hunedoara	143
3.4 Actori responsabili pentru monitorizarea PMUD.....	144
4 Lista tabelor și figurilor din document.....	145
4.1 Lista tabelor	145
4.2 Lista figurilor.....	145
5 Anexe – raport consultarea populației	147

Listă abrevieri

AP 2014-2020 – Acordul de Parteneriat al României pentru perioada 2014-2020

CSC – Cadru strategic comun

GES - Gaze cu efect de seră

FEDR - Fondul European pentru Dezvoltare Regională

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

MFE – Ministerul Fondurilor Europene

MPGT – Master Planul General de Transport

MDRAP – Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

MT – Ministerul Transporturilor

INS – Institutul Național de Statistică

PUG – Plan Urbanistic General

PPP – Parteneriat Public-Privat

ONG – Organizație Non-Guvernamentală

1 Cadrul de prioritizare a proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

1.1 Cadrul de prioritizare

Cadrul de prioritizare pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Hunedoara a fost realizat considerându-se, pe de-o parte, necesitatea resurselor de timp, financiare și conexe capacității administrative, și pe de altă parte, imperiozitatea încadrării în Cadrul Multianual Financiar al Uniunii Europene, căruia i se subscriu Acordul național de Parteneriat al României, și implicit, Programul Operațional Regional. Actuala perioadă de programare prevede contractarea proiectelor până în anul 2020, și implementarea acestora până în anul 2023. Următoarea perioadă de programare va decurge între 2021-2026. Astfel, prin PMUD Hun, se au în vedere următoarele orizonturi temporale:

1. **Termenul scurt, 2018-2020** (proiectele de cost mediu și importanță ridicată, inclusiv aspecte instituționale și proiecte „soft” de sprijin al investițiilor ulterioare);
2. **Termenul mediu, 2021-2023** (proiecte de cost mediu – ridicat, inclusiv de infrastructură, care se încadrează în prioritățile perioadei de programare 2014-2020);
3. **Termenul lung, 2024-2030** (proiectele complexe, ce solicită resurse mai ample și gândire strategică în perspectivă, faze subsecvente ale unor proiecte fazate, sau politici și programe ce se vor implementa pe toată durata prevăzută prin PMUD).

Tot ca parte a cadrului de prioritizare, pentru eșalonarea proiectelor în timp, s-a avut în vedere și prioritizarea acelor proiecte care:

- Au un cost 0, sau redus / finanțabil din reorganizări instituționale spre exemplu, însă produc un efect important asupra mobilității urbane și sunt ca atare considerate proiecte de importanță ridicată;
- Sunt înscrise în prioritățile de finanțare descrise în cadrul Ghidului Solicitantului pentru Axa 3.2 a Programului Operațional Regional;
- Deschid sau sprijină posibilitatea implementării altor proiecte, dependente de acestea;
- Se înscriu în mod fezabil în anvelopa bugetară pentru fiecare an de implementare.



Din punct de vedere metodologic, proiectele identificate fac obiectul **testării cu ajutorul Modelului de Transport**, cu scopul identificării acelor intervenții care merită să fie promovate și pentru elaborarea strategiei de prioritizare a proiectelor.

În funcție de rezultatele produse de modelele de transport sau de evaluările experților s-a acordat un punctaj de la 0 la 100 pentru fiecare criteriu și respectiv pentru fiecare scenariu, rezultând un punctaj final. **Media acestora a determinat nota finală pentru fiecare scenariu evaluat, evidențiind diferențele clare de impact asupra mobilității din municipiu pentru 2026.**

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Hunedoara, prin intermediul Modelului de Transport, **a realizat o analiză multicriterială a următoarelor instanțe** în baza cadrului de programare și al portofoliului de proiecte descris în Volumul 1:

- 1. Analiza Multicriterială a stadiului actual de dezvoltare;**
- 2. Analiza Multicriterială a Scenariului SC1 – BAS, Scenariul de Referință**
- 3. Analiza Multicriterială a Scenariului SC2 – HIS, Hunedoara Investește în Infrastructură;**
- 4. Analiza Multicriterială a Scenariului SC3 – AS, Abordarea Soft a mobilității**
- 5. Analiza Multicriterială a Scenariului SC4 – AIC, Abordarea Integrată și Coordinată.**

În vederea elaborării analizei de diferențiere a impactului scenariilor propuse, s-au ales 16 criteriile de evaluare, cu impact real asupra calității mobilității și mediului urban, care s-au notat întâi în valori absolute, apoi într-un scor general (0-100 puncte) iar ulterior, conform importanței criteriului decisă de experți, într-un scor ponderat rezultat din cel general, fracționat de factorul de importanță (0-5).

Pentru acordarea valorilor inițiale, s-a ținut cont în primul rând de măsurătorile din oraș, de înregistrările camerelor de monitorizare a intersecțiilor, dar și de rezultatele modelului de transport sau de evaluările experților:

ANALIZA MULTI-CRITERIALA A SCENARIILOR ALTERNATIVE - PLANUL DE MOBILITATE URBANA DURABILA A MUNICIPIULUI HUNEDOARA

criterii esentiale de notare		valoarea minima posibila	valoarea maxima posibila	valoarea ideala urmarita	metoda evaluării	unitate de masura	Valori absolute					importanta criteriului (1-5)	calculare scor final (0-100)	Scor final				Scor final ponderat			
INDICATOR	explicatie						STADIUL ACTUAL	SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC			SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC	SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC
Aceesul la cea mai apropiata statie de transport public	distanța medie la stațiile TP	275	325	minim	evaluarea expertului	metri	325	300	275	300	275	3,75	275-100puncte 325-0 puncte	50	100	50	100	37,5	75	37,5	75
Aceesul la locul de munca	timp petrecut inspre munca	30	45	minim	evaluarea expertului	minute	40	45	35	40	30	4	30-100puncte 45-0 puncte	0	66	33	100	0	52,8	26,4	80
Densitatea traficului rutier	nr. calatori urbane motorizate	8725	9625	minim	rezultatele modelului	nr. deplasari	9425	8990	9625	9000	8725	3	8725-100puncte 9625-0 puncte	66	0	55	100	39,6	0	33	60
Poluarea	CO2 - efectul de sera	4411	4927	minim	rezultatele modelului	kilograme CO2	4693	4537	4927	4491	4411	4,25	4411-100puncte 4927-0 puncte	75	0	90	100	63,75	0	76,5	85
Consumul de energie	l combustibil consumati/zi	1740	1925	minim	rezultatele modelului	litri benzina + motorina	1842	1779	1925	1769	1740	3,5	1740-100puncte 1925-0 puncte	91	0	89	100	63,7	0	62,3	70
Pondereea calatoriilor cu vehicule motorizate	% calatori auto - raportul modal	63,4	68,2	minim	rezultatele modelului	%	66,6	65,6	68,2	65	63,4	4	63,4-100puncte 68,2-0 puncte	35	0	40	100	28	0	32	80
Trafic motorizat de tranzit prin centrul orasului	densitatea vehiculelor pe axa N-S	18	23	minim	inregistrari + evaluarea expertului	vehicule/min	21	19	23	20	18	3	18-100puncte 23-0 puncte	80	0	60	100	48	0	36	60
Km strazi modernizate	distanța strazilor propuse spre modernizare	7	21	maxim	conform listei de proiecte	km	7	12	19	9	16	2,75	19-100puncte 0 puncte	30	100	0	70	16,5	55	0	38,5
Nr. mijloacelor noi pentru transport calatori	vehicule propuse pentru achiziționare	2	7	maxim	conform listei de proiecte	vehicule	2	4	7	3	7	3,25	7-100puncte 0 puncte	33	100	0	100	21,45	65	0	65
Nr pasagerilor care utilizeaza transportul public	% calatori TP - raportul modal	13,8	15	maxim	evaluarea expertului	% din totalul deplasarilor	14	14,6	13,8	14,6	15	4,75	15-100puncte 13,8-0 puncte	66	0	66	100	62,7	0	62,7	95
Nr statii TP accesibile	Nr. statii cu accesibilitate buna	13	21	maxim	evaluarea expertului	statii TP	13	14	19	15	21	3,5	21-100puncte 0 puncte	0	70	15	100	0	49	10,5	70
Nr mijloace de transport calatori accesibile	de transport calatori cu podea joasa	7	15	maxim	evaluare + lista proiecte	vehicule	7	11	13	10	15	3,5	15-100puncte 0 puncte	20	60	0	100	14	42	0	70
Km infrastructura pentru transport public electric	Km retea troleibuz sugerata de PMUD	0	8	maxim	conform listei de proiecte	km	0	0	8	0	8	3,25	8-100puncte 0 puncte	0	100	0	100	0	65	0	65
Km infra pentru ciclism	Lungimea traseelor propuse spre implementare	2	11	maxim	conform listei de proiecte	km	2	2	5	6	12	4,25	12-100puncte 0 puncte	0	30	50	100	0	25,5	42,5	85
Lungimea coridoarelor pietonale	Km coridoare pietonale propuse	2	8	maxim	conform listei de proiecte	km	2	3	3	6	9	3,25	9-100puncte 0 puncte	0	0	50	100	0	0	32,5	65
Reducerea numarului de accidente	Evaluare subiectiva - ponderea accidentelor rutiere	2	4	minim	evaluarea expertului	nr. evenimente rutiere/zi	3	3	4	3	2	4,25	2-100puncte 0 puncte	50	0	50	100	42,5	0	42,5	85
												Rating(scor) final mediu-ponderat pentru fiecare scenariu:				27,3563	26,83125	30,9	71,78125		

Figura 1 - Analiza multicriterială pentru cele patru scenarii de dezvoltare

nr. crt	INDICATOR	explicatie	criterii esentiale de notare		valoarea ideala urmarita	metoda evaluarii	unitate de masura	Valori absolute				
			valoarea minima posibila	valoarea maxima posibila				STADIUL ACTUAL	SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC
1	Accesul la cea mai apropiata statie de transport public	distanța medie la stațiile TP	275	325	minim	evaluarea expertului	metri	325	300	275	300	275
2	Accesul la locul de munca	timp petrecut inspre munca	30	45	minim	evaluarea expertului	minute	40	45	35	40	30
3	Densitatea traficului rutier	nr. calatorii urbane motorizate	8725	9625	minim	rezultatele modelului	nr. deplasari	9425	8990	9625	9000	8725
4	Poluarea	CO2 - efectul de sera	4411	4927	minim	rezultatele modelului	kilograme CO2	4693	4537	4927	4491	4411
5	Consumul de energie	l combustibil consumati/zi	1740	1925	minim	rezultatele modelului	litri benzina + motorina	1842	1779	1925	1769	1740
6	Pondereea calatoriilor cu vehicule motorizate	% calatorii auto - raportul modal	63.4	68.2	minim	rezultatele modelului	%	66.6	65.6	68.2	65	63.4
7	Trafic motorizat de tranzit prin centrul orasului	densitatea vehiculelor pe axa N-S	18	23	minim	inregistrari + evaluarea expertului	vehicule/min	21	19	23	20	18
8	Km strazi modernizate	distanța strazilor propuse spre modernizare	7	21	maxim	conform listei de proiecte	km	7	12	19	9	16
9	Nr. mijloacelor noi pentru transport calatori	vehicule propuse pentru achizitionare	2	7	maxim	conform listei de proiecte	vehicule	2	4	7	3	7
10	Nr pasagerilor care utilizeaza transportul public	% calatorii TP - raportul modal	13.8	15	maxim	evaluarea expertului	% din totalul deplasarilor	14	14.6	13.8	14.6	15
11	Nr statii TP accesibile	nr. statii cu accesibilitate	13	21	maxim	evaluarea expertului	statii TP	13	14	19	15	21
12	Nr mijloace de transport calatori accesibile	mijloacelor de transport calatori	7	15	maxim	evaluare + lista proiecte	vehicule	7	11	13	10	15
13	Km infrastructura pentru transport public electric	Km retea troleibuz sugerata de PMUD	0	8	maxim	conform listei de proiecte	km	0	0	8	0	8
14	Km infra pentru ciclism	Lungimea traseelor propuse spre implementare	2	11	maxim	conform listei de proiecte	km	2	2	5	6	12
15	Lungimea coridoarelor pietonale	Km coridoare pietonale propuse	2	8	maxim	conform listei de proiecte	km	2	3	3	6	9
16	Reducerea numarului de accidente	subiectiva - ponderea accidentelor	2	4	minim	evaluarea expertului	nr. evenimente rutiere/zi	3	3	4	3	2

În cazul fiecărui criteriu rezultatul punctajului absolut a fost dat de valorile precise măsurate, studiate sau rezultate din model. Coloana valorii ideal-urmărite se referă la extrema pozitivă de urmat; În cazul criteriilor 1-7, dar și a ultimului, valoarea ideală este cea mai mică, urmărindu-se o distanță cât mai mică până la stațiile de transport public respectiv o cifră a traficului(și poluării/consumului/nr de accidente conexe etc) cât mai redusă pentru un impact urban pozitiv. În cazul criteriilor 8-15, ideal este scorul cât mai mare, de unde rezultă că cel mai mare număr de km de străzi și trotuare reabilitate/infrastructura electrică/stații noi/mijloace de transport călători accesibile reprezintă valoarea pozitivă de urmat. Valoarea negativă extremă este punctată sistematic cu 0, iar cea pozitivă extrema cu 100.

Pentru acordarea scorului, s-a ales notă minimă(0 puncte) pentru valoarea extremă negativă(minimă pentru criteriile 8-15, maximă pentru celelalte) și respectiv 100 pentru valoarea pozitivă extremă(cea mai mare pentru criteriile 8-15, cea mai mică pentru celelalte). De aici, acordarea scorului s-a realizat proporțional, punctând valoarea în cauza după localizarea cifrei între cele două extreme.



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

nr. crt	INDICATOR	Valori absolute				calculare scor final (0-100)	Scor rezultat			
		SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC		SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC
1	Accesul la cea mai apropiata statie de transport public	300	275	300	275	100puncte 325-0 puncte	50	100	50	100
2	Accesul la locul de munca	45	35	40	30	30-100puncte 45-0 puncte	0	66	33	100
3	Densitatea traficului rutier	8990	9625	9000	8725	8725- 100puncte	66	0	55	100
4	Poluarea	4537	4927	4491	4411	4411- 100puncte	75	0	90	100
5	Consumul de energie	1779	1925	1769	1740	1740- 100puncte	91	0	89	100
6	Ponderea calatorilor cu vehicule motorizate	65.6	68.2	65	63.4	63.4- 100puncte	35	0	40	100
7	Trafic motorizat de tranzit prin centrul orasului	19	23	20	18	18-100puncte 23-0 puncte	80	0	60	100
8	Km strazi modernizate	12	19	9	16	19-100puncte 9-0 puncte	30	100	0	70
9	Nr. mijloacelor noi pentru transport calatori	4	7	3	7	7-100puncte 3-0 puncte	33	100	0	100
10	Nr pasagerilor care utilizeaza transportul public	14.6	13.8	14.6	15	15-100puncte 13.8-0 puncte	66	0	66	100
11	Nr statii TP accesibile	14	19	15	21	21-100puncte 14-0 puncte	0	70	15	100
12	Nr mijloace de transport calatori accesibile	11	13	10	15	15-100puncte 10-0 puncte	20	60	0	100
13	Km infrastructura pentru transport public electric	0	8	0	8	8-100puncte 0-0 puncte	0	100	0	100
14	Km infra pentru ciclism	2	5	6	12	12-100puncte 2-0 puncte	0	30	50	100
15	Lungimea coridoarelor pietonale	3	3	6	9	9-100puncte 3-0 puncte	0	0	50	100
16	Reducerea numarului de accidente	3	4	3	2	2-100puncte 4-0 puncte	50	0	50	100

Astfel, spre exemplu, pentru criteriul densității traficului rutier motorizat, unde valoarea minimă este cea pozitivă, s-au acordat 0 puncte pentru 9625 de deplasări automobilistice/oră, respectiv 100 pentru 8725 de deplasări (valori rezultate din modelul de transport). Pentru valorile intermediare punctajul s-a dat proporțional, acordându-se 66 de puncte pentru 8990 de deplasări, respectiv 55 pentru cele 9000 aferente scenariului “soft”.

În mod similar, pentru kilometri de străzi modernizate, unde valoarea ideală este cât mai mare, s-au acordat 100 de puncte pentru cei 19km aferenți scenariului “HIS”, respectiv 0 pentru cei 9 aferenți abordării “soft”, minimul posibil dintr-un scenariu. Valorile intermediare, de 12 și 16 km modernizați sugerați de scenariile “BAS” și “AIC” au primit scoruri de 30, respectiv 70 de puncte, respectând proportionalitatea.

Scorul rezultat pentru scenariile discutate s-a ponderat după importanța impactului criteriilor alese, notată de experții implicați în realizarea proiectului, rezultând un punctaj final; media acestora a determinat nota finală pentru fiecare scenariu alternativ, evidențiind diferențele clare de impact asupra mobilității Hunedoarei pentru 2020:



PMUD HUNEDOARA
Oraşul revine oamenilor!



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

CRITERIU	Valoarea 1-5	Punctaj absolut				Punctaj ponderat			
		SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC	SC1-BAS	SC2-HIS	SC3-AS	SC4-AIC
Accesul la cea mai apropiată stație de transport public	3.75	50	100	50	100	37.5	75	37.5	75
Accesul la locul de muncă	4	0	66	33	100	0	52.8	26.4	80
Densitatea traficului rutier	3	66	0	55	100	39.6	0	33	60
Poluarea	4.25	75	0	90	100	63.75	0	76.5	85
Consumul de energie	3.5	91	0	89	100	63.7	0	62.3	70
Ponderele călătorilor cu vehicule motorizate	4	35	0	40	100	28	0	32	80
Trafic motorizat de tranzit prin centrul orașului	3	80	0	60	100	48	0	36	60
Km străzi modernizate	2.75	30	100	0	70	16.5	55	0	38.5
Nr. mijloacelor noi pentru transport călători	3.25	33	100	0	100	21.45	65	0	65
Nr pasagerilor care utilizează transportul public	4.75	66	0	66	100	62.7	0	62.7	95
Nr stații TP accesibile	3.5	0	70	15	100	0	49	10.5	70
Nr mijloace de transport călători accesibile	3.5	20	60	0	100	14	42	0	70
Km infrastructura pentru transport public electric	3.25	0	100	0	100	0	65	0	65
Km infrastructura pentru ciclism	4.25	0	30	50	100	0	25.5	42.5	85
Lungimea coridoarelor pietonale	3.25	0	0	50	100	0	0	32.5	65
Nr. de accidente	4.25	50	0	50	100	42.5	0	42.5	85

Rating(scor) final mediu-ponderal pentru fiecare scenariu:

27.3 26.83 30.9 71.78

Table 1 - Rezultatele analizei multi-criteriale

Datorită diferenței clare de punctaj, scenariul câștigător de urmărit și dezvoltat este al patrulea, cel al abordării integrate coordonate care îmbină proiecte specifice fiecărui mod de deplasare într-o sinergie sustenabilă. Acesta presupune o reducere a cotei deplasărilor motorizate cu aproximativ 3% care se distribuie între transportul public (+1%) și ciclism regulat (+2%) care implică o reducere a rulajului motorizat de la 26.000 la 24.000 kilometri, scăzând proporțional poluarea aferentă.

Analiza multi-criterială relevă următoarele aspecte comparative între cele patru instanțe (scenariile de dezvoltare enunțate în Volumul 1), în baza indicatorilor identificați pentru prioritizare:

1. **Accesibilitatea la serviciile de transport public** va fi îmbunătățită, în sensul generării unei acoperiri a Municipiului cu stații TP care asigură o distanță medie de acces de 275 m, față de 325 m (actual și SC2-HIS), sau 300m în cazul scenariului SC3-AS și scenariului de referință;
2. **Accesul la locul de muncă** va fi îmbunătățit din punct de vedere al economiei de timp și resurse, dar și din punct de vedere al confortului; se prevede pentru scenariul ales o îmbunătățire cu 25% a timpului petrecut în trafic, de la 40 de minute în situația actuală la 30 minute în 2023. În afara scenariului de referință, în care datorită prioritizării transportului motorizat se ajunge la o situație de congestie urbană, toate celelalte scenarii alternative observă o îmbunătățire relativă a timpilor de deplasare.
3. **Densitatea traficului rutier**, în scenariul de referință, va scădea ușor, de la 9425 la 8990 de vehicule zilnice; scenariul SC2-HIS va observa o creștere a densității traficului pe fondul investițiilor în căile de rulare rutiere fără a oferi alternative transportului motorizat; cea mai mare scădere a numărului de deplasări (9%) rezultă din scenariul selectat.
4. **Poluarea (kg CO₂)** va ridica probleme similare cu cele actuale în scenariul de referință 2023, însă dacă se vor implementa proiectele identificate în scenariul abordare integrată și coordonată, aceasta va scădea ușor, cu aproximativ 6.5%
5. **Consumul de energie** (măsurat în litri de combustibil pe zi) va cunoaște o ușoară scădere în toate scenariile exceptând SC2-HIS, și o scădere de 1% în scenariul ales.
6. **Ponderea călătoriilor cu vehicule motorizate**, față de scenariul actual (66,6%), va crește în lipsa unor investiții coordonate în anul 2023 (până la 68,2% în scenariul SC2-HIS), însă în instanța implementării portofoliului de proiecte de infrastructură, organizaționale și operaționale din SC4-AIC, va putea atinge o cotă de 63,4% din totalul transporturilor)
7. **Traficul motorizat de tranzit prin centrul orașului**, măsurat în situația actuală la 21 de vehicule pe minut, va scădea cu 15% în eventualitatea implementării scenariului SC4, cel mai bun procent obținut în testarea scenariilor alese.
8. **Acțiunile de modernizare a străzilor** vizează în stadiul actual 7 km, iar în scenariul de referință cu numai 5 km în plus. Scenariul SC2-HIS, care alocă anvelopa bugetară prioritar pentru investiții de modernizare a infrastructurii rutiere, vizează atingerea a 19 km de străzi modernizate, însă nu este sustenabil datorită externalităților negative pe planul siguranței, calității vieții și a mediului. Scenariul selectat, SC4-AIC, urmărește modernizarea a 16 km de străzi.
9. **Numărul mijloacelor noi de transport călători (2 în situația actuală)** va crește în toate scenariile, SC2 și 4 propunând 7 vehicule noi în total, iar SC3-AS numai 3. Ca efect, **numărul**

pasagerilor care utilizează transportul public va observa o creștere pe termen scurt de 1% în scenariul ales.

10. **Numărul de stații de transport accesibile pentru persoane cu mobilitate diferită (actualmente 13)** va crește în toate scenariile, fiind propuse 21 de astfel de stații în scenariul selectat. Similar, și numărul de vehicule TP accesibile (cu podea joasă) prevede aceleași creșteri, în SC4 propunându-se un număr de 15 vehicule în total (7 actuale).
11. Scenariile SC2-HIS și SC4-AIC prevăd implementarea **infrastructurii pentru transport public electric**, în speță troleibuz (8 km)
12. **În ceea ce privește infrastructura pentru ciclism**, în situația actuală există numai 2 km de pistă de biciclete amenajată, cifră ce se menține în cadrul scenariului de referință. Scenariul selectat prevede extinderea acesteia cu 10 km, pentru 12 km de pistă ciclabilă în total în cadrul perioadei de finanțare 2014-2020.
13. De asemenea, lungimea coridoarelor pietonale se propune a crește de 4,5 ori, de la 2 km actual la 9 km în cadrul scenariului SC4-AIC selectat.
14. În final, din punct de vedere al **reducerii numărului de accidente rutiere pe zi**, singurul scenariu unde se observă o îmbunătățire (reducere cu 66% a accidentelor) este cel selectat, în principal datorită proiectelor operaționale și instituționale de conștientizare și management mai eficient al mobilității.

Scenariul câștigător dezvoltat este al urmării investițiilor sugerate, al abordării integrate coordonate care îmbină proiecte specifice fiecărui mod de deplasare într-o sinergie sustenabilă. Acesta este focalizat pe transport nepoluant și facilitarea accesibilității și conectării orașului, precum și pe sprijinirea valorificării obiectivelor / competențelor distinctive.

Abordarea scenariului câștigător este aceea de tip “push-and-pull”, care impune populației să nu mai utilizeze în exces autoturismul, prin restricții precum managementul parcarilor 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.



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

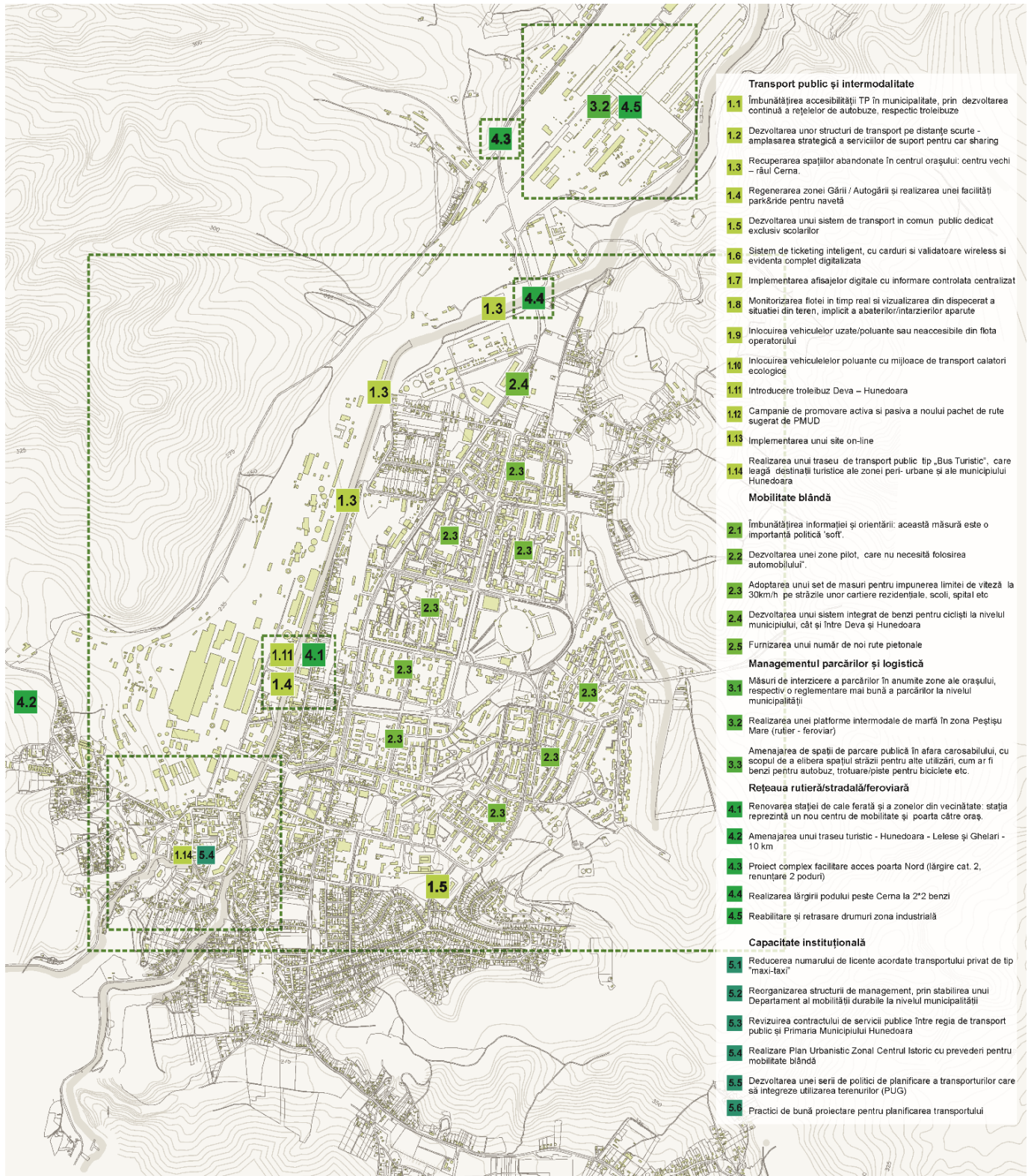


Figura 2 - Scenariul abordare integrată și coordonată



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

Zonificare

nr. zona	Indicatie geografica	Populare	Locușoare/teniu epu	Cuprinsaria	nr. Locușoare/teniu	Coordonate centroizi
Zona 1	Centru - Traian Vuia	9500	5000	182,215	4000	45.7551058; 022.8999542
Zona 2	Micro 2 & 3	11500	5000	763,492	3000	45.7651114; 022.9030017
Zona 3	Buituri	13000	6000	1863,927	3000	45.7694176; 022.9138018
Zona 4	Micro 6	15500	8000	1656,286	4000	45.7597329; 022.9153321
Zona 5	Chizid	8000	5000	4,378,347	2000	45.7435332; 022.9027923
Zona 6	EcoSid	0	0	2,262,503	0	45.7644903; 022.8949128
Zona 7	Pestisu Mare	1500	500	8,721,737	8000	45.7961644; 022.9243382
Zona 8	Deva	60000	30000	41605,014	26000	45.8716795; 022.9221061
Zona 9	Simeria	12000	6000	23,859,623	4000	45.8522221; 022.9870349
Zona 10	Jud. Hunedoara	289000	N/A	N/A	N/A	N/A

Distanțe centroizi

	Distanțe medii măsurate/estimative între zone(km)										Distanța medie a deplasării în conurbatia Deva-HD-Simeria: 8.580555556
	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10	
Zona 1	x	0.7	2.4	0.5	1.2	1.7	4.8	18.8	16.8	x	Distanța medie a deplasării urbane: 2.771428571
Zona 2		x	1.8	1.2	1.9	1.5	4.4	18.4	16.4	x	
Zona 3			x	2.7	3.6	3.2	2.60	16.60	14.6	x	
Zona 4				x	1.7	2.1	5.1	19.1	17.1	x	
Zona 5					x	2.9	6.3	20.3	18.3	x	
Zona 6						x	5.9	19.9	17.9	x	
Zona 7							x	14	12	x	
Zona 8								x	10.5	x	
Zona 9									x	x	
Zona 10	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	

Producere(generare) deplasări

Producere Deplasari							
	calatorii CM	calatorii CA	calatorii NA	total calatorii produse	Coefficient gospodarii	Gospodarii(inc apt)	
Zona 1	409.425	1472.9	538.175	2420.5	2575	5000	
Zona 2	409.425	1472.9	538.175	2420.5	2575	5000	
Zona 3	491.31	1767.48	645.81	2904.6	3090	6000	
Zona 4	655.08	2356.64	861.08	3872.8	4120	8000	
Zona 5	409.425	1472.9	538.175	2420.5	2575	5000	
Zona 6	0	0	0	0	0	0	
Zona 7	40.9425	147.29	53.8175	242.05	257.5	500	
Zona 8	2456.55	8837.4	3229.05	14523	15450	30000	
Zona 9	491.31	1767.48	645.81	2904.6	3090	6000	
Total producere calatorii Hunedoara				14280.95			
Total calatorii produse HD-Deva-Simeria				31708.55			
Legenda calatorii							
CM	calatorii casa-munca			COTA MODALA AUTO:	0.63		
CA	calatorii casa-altele						
NA	calatorii spre acasa						
Producere Deplasari Autoturism Personal							
	calatorii CM	calatorii CA	calatorii NA	total calatorii auto	Distributie calatorii motorizate generate		
					Regiunea urbana	Conurbatie Deva-HD-Simeria	
Zona 1	257.93775	927.927	339.05025	1524.915	16.94915254 %	7.633587786 %	
Zona 2	257.93775	927.927	339.05025	1524.915	16.94915254 %	7.633587786 %	
Zona 3	309.5253	1113.5124	406.8603	1829.898	20.33898305 %	9.160305344 %	
Zona 4	412.7004	1484.6832	542.4804	2439.864	27.11864407 %	12.21374046 %	
Zona 5	257.93775	927.927	339.05025	1524.915	16.94915254 %	7.633587786 %	
Zona 6	0	0	0	0	0 %	0 %	
Zona 7	25.793775	92.7927	33.905025	152.4915	1.694915254 %	0.763358779 %	
Zona 8	1547.6265	5567.562	2034.3015	9149.49		45.80152672 %	
Zona 9	309.5253	1113.5124	406.8603	1829.898		9.160305344 %	
Total producere calatorii auto Hunedoara				8996.9385			
Total calatorii auto produse HD-Deva-Simeria				19976.3865			

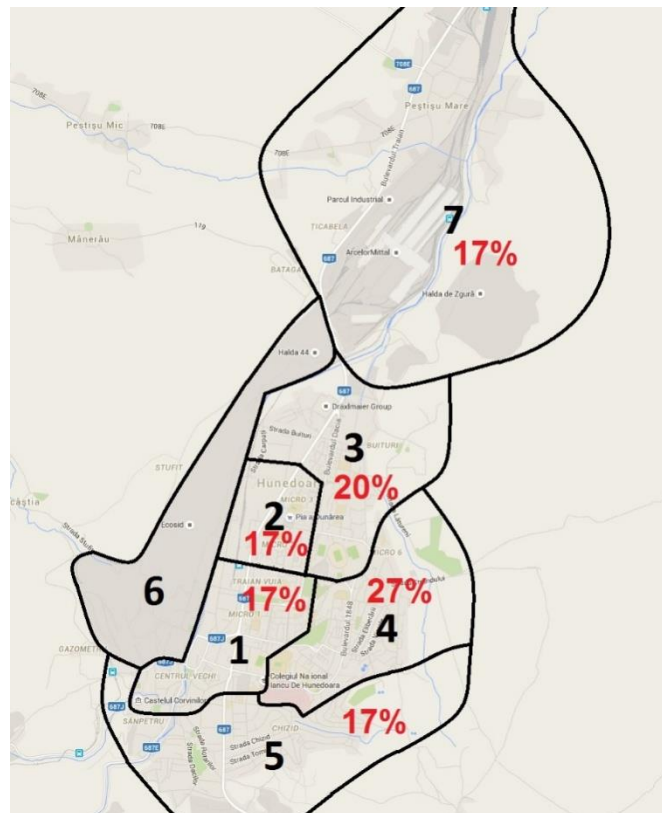


Figura 3 - Generare deplasări în scenariul 4



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

Atragere deplasări

Atragere deplasari					Nr. Locuri de munca				
	calatorii CM	calatorii CA	calatorii NA	total calatorii atrase	Gospodarii(inc apt)	Nr. Locuri de munca	Industria	Vanzari	Servicii
Zona 1	580	1175	760	2515	5000	4000	0	1500	2500
Zona 2	435	1020	650	2105	5000	3000	0	2000	1000
Zona 3	435	1035	655	2125	6000	3000	500	1500	1000
Zona 4	580	1430	900	2910	8000	4000	0	1000	3000
Zona 5	290	760	475	1525	5000	2000	500	1000	500
Zona 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zona 7	1160	580	505	2245	500	8000	7000	500	500
Zona 8	3770	6700	4400	14870	30000	26000	6000	10000	10000
Zona 9	580	1145	740	2465	6000	4000	1000	1500	1500
Total atragere calatorii Hunedoara				13425					
Total calatorii atrase HD-Deva-Simeria				30760					
Legenda calatorii				COTA MODALA AUTO: 0.63					
CM	calatorii casa-munca								
CA	calatorii casa-altele								
NA	calatorii non-acasa								
Atragere deplasari autoturism personal				Distributie calatorii motorizate atrase					
	calatorii CM	calatorii CA	calatorii NA	total calatorii auto	Regiunea urbana	Conurbatie Deva-HD-Simeria			
Zona 1	365.4	740.25	478.8	1584.45	18.73370577 %	8.176202861 %			
Zona 2	274.05	642.6	409.5	1326.15	15.67970205 %	6.843302991 %			
Zona 3	274.05	652.05	412.65	1338.75	15.82867784 %	6.908322497 %			
Zona 4	365.4	900.9	567	1833.3	21.67597765 %	9.460338101 %			
Zona 5	182.7	478.8	299.25	960.75	11.3594041 %	4.957737321 %			
Zona 6	0	0	0	0	0 %	0 %			
Zona 7	730.8	365.4	318.15	1414.35	16.72253259 %	7.298439532 %			
Zona 8	2375.1	4221	2772	9368.1		48.3420026 %			
Zona 9	365.4	721.35	466.2	1552.95		8.013654096 %			
Total atragere calatorii auto Hunedoara				8457.75					
Total calatorii auto atrase HD-Deva-Simeria				19378.8					

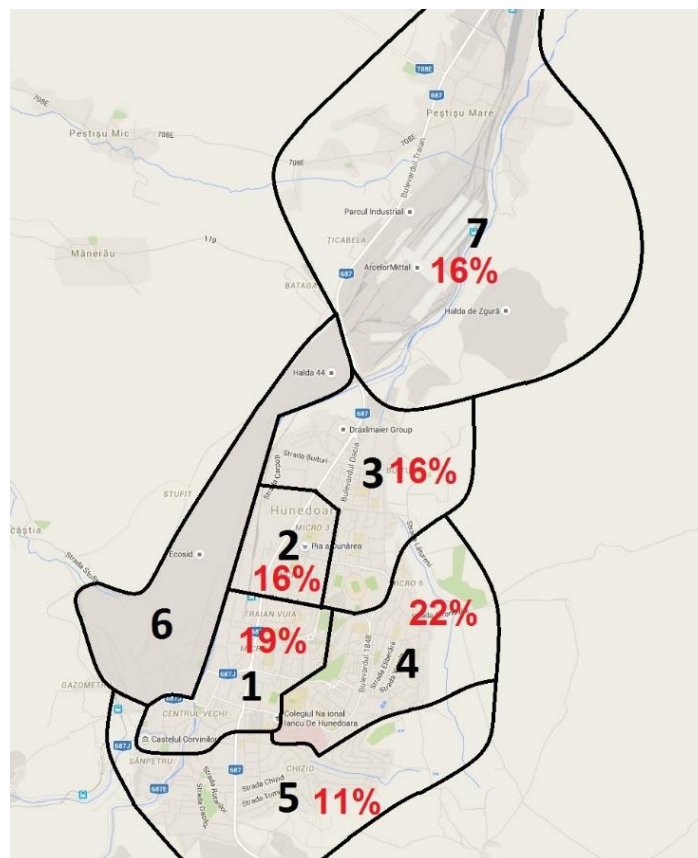


Figura 4 - Atragere deplasări în scenariul 4

1.2 Prioritățile stabilite – scenariul ales pentru PMUD

Abordarea integrată și coordonată pentru o mobilitate urbană durabilă

Abordarea aleasă este 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.

În vederea creării unui plan de acțiune realist, încadrat temporal și din punct de vedere al resurselor în prioritățile și disponibilitățile actuale ale Municipiului Hunedoara, a fost întocmită o estimare a costurilor planului de mobilitate urbană integrată, însoțită de o planificare bugetară multianuală a PMUD, împreună cu sursele preconizate de finanțare.

S-au considerat în acest scop sursele guvernamentale și municipale prezente și preconizate pentru viitor care sunt disponibile pentru investiții în sectorul transporturilor pentru Hunedoara. De asemenea, consultantul a evaluat sursele de finanțare externă preconizate. Această componentă a fost finalizată cu producerea unui plan de acțiune pe termen mediu (2023) și lung (până în 2030).

Pentru fiecare acțiune s-au definit următoarele:

- scurtă descriere a acțiunii și încadrarea temporală;
- estimarea de cost pentru fiecare perioadă de implementare și globală;
- și o principalele surse de finanțare.

Anvelopa bugetară maximală a intervențiilor identificate este de 81.55 milioane €, din care 75.95 milioane EUR sunt aferenți investițiilor finanțabile în perioada curentă de programare.

Principalele surse de finanțare luate în calcul pentru susținerea proiectelor necesare în Hunedoara sunt:

- **Fonduri nerambursabile** – în special prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3, PI 4e, OS 3.2 Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.
- **Fonduri proprii** – Bugetul UAT Municipiul Hunedoara, pornind de la alocațiile exercițiilor bugetare anterioare în domeniul proiectelor de amenajare sau reparații, întreținere, mentenanța a infrastructurii rutiere.

- Alte surse externe ce pot fi atrase sunt **Parteneriatele Public-Private** sau lucrările realizate sub forma de **Credit-furnizor**, sau investiții derulabile prin **PNDL / fonduri guvernamentale**;
- **Alte surse** – se referă în același timp la credite ale instituțiilor finanțatoare europene BERD/BEI, finanțări nerambursabile pentru perioada 2023-2026 (viitorul ciclu financiar european) sau finanțări în cadrul unor programe Europene transnaționale (Orizont 2020, URBACT, Interreg, ș.a)

Planificarea acțiunilor s-a făcut pe trei orizonturi de timp:

- Termen scurt 2018-2020
- Termen mediu 2021 – 2023
- Termen lung 2024-2030

Principală sursă de finanțare vizată este POR 2014-2020 a carei perioadă de contractare se încheie la 31.12.2020 iar implementarea la 31.12. 2023.

Proiectele eligibile a fi finanțate prin POR 2014-2020 sunt astfel planificate în faza pe termen scurt când se va realiza contractarea și va fi demarata implementarea însă parțial, cel puțin 50% din acestea se estimează a fi implementate după 2020. Astfel proiectele de infrastructură de mobilitate care se extind și după 2020 sunt incluse atât în tabelul pe termen scurt cât și în tabelul pe termen mediu cu mențiunea continuității lor.

1.3 Portofoliul de proiecte prioritare: prioritizare, încadrare bugetară și temporală

Obiectiv Strategic	Tipologie de intervenție	Indicativ	Numele proiectului prioritare	2018 - 2020	2021 - 2023	2024 - 2030	Cost maximal (MEUR)	Sursa
OS 1, OS 3	Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație	M 1	M 1. Fluidizare acces poarta nord	█			25	POR, buget local
OS 1, OS 4		M 2	M 2. Îmbunătățirea calității infrastructurii rutiere	█			5	Buget local, surse private
OS 1, OS 2	Transport public	M 3	M3. Sistem de auto-taxare în transportul public urban	█			0.1	POR
OS 1, OS 2, OS 3		M 4a	M4a. Display-uri digitale pentru afișarea traseelor de transport	█			0.05	POR, buget local
OS 2, OS 3		M 4b	M4b. Crearea unei imagini corporatiste unitare pentru transportul public local	█			0.25	POR, buget local
OS 1, OS 2, OS 3		M 4c	M4c. Implementarea afișajelor digitale în stații	█			0.1	POR, buget local
OS 1, OS 2, OS 3		M 5	M5. Amenajare stație nouă pe str. Victoriei	█			0.01	POR, buget local
OS 2		M 6	M6. Modernizarea garajului de autobuze	█			1	POR, buget local, alte surse
OS 1- OS 4		M 7a	M7a. Strategie de înlocuire a vehiculelor din flota transportului public – orizont imediat	█			1.5	POR
OS 1- OS 4		M 7b	M7b. Strategie de reînnoire a flotei de transport public – etapa a II-a: Vehicule ecologice	█			2	POR, buget local, credit BERD
OS 1, OS 2		M 8	M 8. Sistem de ticketing electronic pentru transportul public urban	█			0.5	POR, buget local
OS 1, OS 2, OS 4	M 9a	M9a. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa I – Rețeaua de autobuze	█			0.1	POR, buget local	
OS 1, OS 2, OS 4	M 9b	M9b. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa II – Rețeaua de autobuze și troleibuze	█			0.1	POR, buget local	

OS 1- OS 4		M 10	M10. Construirea rețelei de troleibuz		3.5	POR, buget local, credit BERD
OS 2		M 11	M11. Construirea unui garaj nou cu facilități de mentenanță și pentru vehicule ecologice		1	POR, buget local, alte surse
OS 1- OS 4		M 12	M12. Reamenajarea traseului de cale ferată îngustă		4	POR, buget local, alte surse
OS 1- OS 4		M 13	M13. Traseu regional autobuz electric/hibrid – Eco-Rută		3	POR, buget local, alte surse
OS 1- OS 4		M 14	M14. Promovarea digitală a Transportului Public		0.45	Buget local, regie
OS 1, OS 3		M 15	M15. Amenajare/modernizare adăposturi stații		0.25	POR, buget local
OS 1- OS 4		M 16	M16. Dezvoltarea Corporatistă a Transportului Public		0.15	Buget local, PPP, POR
OS 1- OS 4	Transport de marfă	M 17	M 17. Desemnare amplasamente descărcare/aprovizionare marfă		2	Buget local
OS 1- OS 4		M 18	M 18. Nod intermodal de transport marfă Hunedoara – Faza 1		0.5	Investiții private, BERD, JESSICA, PPP
OS 2 - OS 4	Mijloace alternative de mobilitate- mers pe jos, ciclism	M 19	M 19. Pietonizare în municipiul Hunedoara		5	POR, buget local
OS 2 - OS 4		M 20a	M 20a. Coridoare pentru pietoni cu acces facil		3	POR
OS 2 - OS 4		M 20b	M20b, Pietonizare între zona centrală și castel		1	buget local, surse private
OS 2 - OS 4		M 21	M 21. Proiect pilot de amenajarea cartierelor rezidențiale în cartiere de tip „woonerf” sau „home zone		3	POR, buget local, surse private
OS 2 - OS 4		M 22	M22. Reglementări pentru o mai bună mobilitate		0	nu se aplică proiecte Europene, proiecte de cooperare
OS 2 - OS 4		M 23	M23. Planuri de mobilitate pentru companii/ organizații		0.02	

OS 1- OS 4		M 24a	<i>M24a. Rețeaua strategică de ciclism – etapa I</i>		0.6	POR, buget local
OS 1- OS 4		M 24b	<i>M24b. Rețeaua strategica de ciclism – etapa II</i>		0.5	POR, buget local
OS 1- OS 4		M 25	<i>M25. Accesibilitate pentru cicliști – dotarea CIT cu biciclete oferite spre închiriere</i>		0.15	POR, buget local, finanțare privată
OS 1- OS 4	Rețeaua strategică de ciclism	M 26	<i>M26. Accesibilitate pentru cicliști – sistem de bike-sharing</i>		0.55	POR, buget local, finanțare privată
OS 1- OS 3		M 27	<i>M27. Accesibilitate pentru cicliști – rasteluri exterioare pe autobuzele urbane</i>		0.016	POR, buget local, finanțare operator TP
OS 1, OS 2, OS 4		M 28	<i>M28. Pista de ciclism regională Deva-Hunedoara</i>		0.5	Programe EU / buget local
OS 2 - OS 4		M 29	<i>M29.Echiparea autorităților locale de patrula cu biciclete</i>		0.004	POR, buget local
OS 2 - OS 4		M 30	<i>M30.Campanie pentru promovarea utilizării mersului pe bicicletă sau pe jos ca măsură pentru diminuarea traficului</i>		0.06	POR, buget local
OS 1, OS 2, OS 4	Managementul traficului	M 31	<i>M 30. Sistem de management integrat al traficului în Municipiul Hunedoara</i>		4	POR, buget local
OS 1- OS 4		M 32	<i>M 31. Park & Ride Nord</i>		1	POR
OS 5	Dezvoltare instituțională	M 33	<i>M 32. Capacitate instituțională sporită a municipalității</i>		0	nu se aplică
OS 5		M 34	<i>M 33. Capacitate instituțională la nivel regional</i>		0.09	Taxe membri, POCA, alte surse
OS 2 - OS 5	Zonele cu nivel ridicat de complexitate	M 35	<i>M 34. Nod intermodal Gară-Autogară</i>		8	POR, POIM, Orizont2020, alte surse
OS 2 - OS 5		M 36	<i>M 35. Regenerarea zonei istorice sudice a orașului</i>		3.5	POR
ANVELOPĂ BUGETARĂ TOTALĂ MAXIMALĂ (EURO)					81.55	

1.3.1 Intervenții pe termen scurt: 2018-2020

Indicativ	Numele proiectului prioritar	Cost estimat maximal (MEUR)	Sursa
M 2	<i>M 2. Îmbunătățirea calității infrastructurii rutiere</i>	5	Buget local, surse private
M 3	<i>M3. Sistem de auto-taxare în transportul public urban</i>	0.1	POR
M 4a	<i>M4a. Display-uri digitale pentru afișarea traseelor de transport</i>	0.05	POR, buget local
M 4c	<i>M4c. Implementarea afișajelor digitale în stații</i>	0.1	POR, buget local
M 5	<i>M5. Amenajare stație nouă pe str. Victoriei</i>	0.01	POR, buget local
M 6	<i>M6. Modernizarea garajului de autobuze</i>	1	POR, buget local, alte surse
M 7a	<i>M7a. Strategie de înlocuire a vehiculelor din flota transportului public – orizont imediat</i>	1.5	POR
M 8	<i>M 8. Sistem de ticketing electronic pentru transportul public urban</i>	0.5	POR, buget local
M 9a	<i>M9a. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa I – Rețeaua de autobuze</i>	0.1	POR, buget local
M 9b	<i>M9b. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa II – Rețeaua de autobuze și troleibuze</i>	0.1	POR, buget local
M 11	<i>M11. Construirea unui garaj nou cu facilități de mentenanță și pentru vehicule ecologice</i>	1	POR, buget local, alte surse
M 15	<i>M15. Amenajare/modernizare adăposturi stații</i>	0.25	POR, buget local
M 17	<i>M 17. Desemnare amplasamente descărcare/aprovizionare marfă</i>	2	Buget local
M 20b	<i>M20b, Pietonizare între zona centrală și castel</i>	1	buget local, surse private
M 22	<i>M22. Reglementări pentru o mai bună mobilitate</i>	0	nu se aplică
M 23	<i>M23. Planuri de mobilitate pentru companii/ organizații</i>	0.02	proiecte Europene, proiecte de cooperare
M 25	<i>M25. Accesibilitate pentru cicliști – dotarea CIT cu biciclete oferite spre închiriere</i>	0.15	POR, buget local, finanțare privată
M 26	<i>M26. Accesibilitate pentru cicliști – sistem de bike-sharing</i>	0.55	POR, buget local, finanțare privată
M 27	<i>M27. Accesibilitate pentru cicliști – rasteluri exterioare pe autobuzele urbane</i>	0.016	POR, buget local, finanțare operator TP
M 29	<i>M29. Echiparea autorităților locale de patrula cu biciclete</i>	0.004	POR, buget local
M 30	<i>M30. Campanie pentru promovarea utilizării mersului pe bicicletă sau pe jos ca măsură pentru diminuarea traficului</i>	0.06	POR, buget local

M 33	<i>M 32. Capacitate instituțională sporită a municipalității</i>	0	nu se aplică
M 34	<i>M 33. Capacitate instituțională la nivel regional</i>	0.09	Taxe membri, POCA, alte surse
ANVELOPĂ BUGETARĂ - ORIZONT SCURT (2020)		13.6	Mil. EUR

Pentru orizontul scurt de timp, cu implementare imediată, sunt prevăzute 23 de proiecte – în principal investiții de valoare redusă, pe principiul „low hanging fruit” (acțiunile cele mai accesibile și convenabile cu impactul cel mai ridicat comparativ cu resursele și efortul depus spre implementare). Majoritatea investițiilor în crearea unui sistem de transport public de călători la standarde Europene sunt prevăzute pentru perioada 2018-2020, pentru a genera un efect pozitiv în cascadă asupra calității mediului și vieții și a încuraja schimbările comportamentale. De asemenea, sunt prevăzute în planul de investiții de prioritate 0 acțiunile necesare dezvoltării rețelei de ciclism locale, amenajarea din vecinătatea Castelului (cu potențial mare de generare de activități economice) și majoritatea investițiilor în întărirea sistemului de guvernare locală a mobilității.

1.3.2 Intervenții pe termen mediu: 2021-2023

Indicativ	Numele proiectului prioritar	Cost est. maximal (MEUR)	Sursa
M 1	<i>M 1. Fluidizare acces poarta nord</i>	25	POR, buget local
M 4b	<i>M4b. Crearea unei imagini corporatiste unitare pentru transportul public local</i>	0.25	POR, buget local
M 7b	<i>M7b. Strategie de reînnoire a flotei de transport public – etapa a II-a: Vehicule ecologice</i>	2	POR, buget local, credit BERD
M 10	<i>M10. Construirea rețelei de troleibuz</i>	3.5	POR, buget local, credit BERD
M 13	<i>M13. Traseu regional autobuz electric/hibrid – Eco-Rută</i>	3	POR, buget local, alte surse
M 18	<i>M 18. Nod intermodal de transport marfă Hunedoara – Faza 1</i>	0.5	Investiții private, BERD, JESSICA, PPP
M 19	<i>M 19. Pietonizare în municipiul Hunedoara</i>	5	POR, buget local
M 20a	<i>M 20a. Coridoare pentru pietoni cu acces facil</i>	3	POR
M 21	<i>M 21. Proiect pilot de amenajarea cartierelor rezidențiale în cartiere de tip „woonerf” sau „home zone</i>	3	POR, buget local, surse private
M 24a	<i>M24a. Reteaua strategică de ciclism – etapa I</i>	0.6	POR, buget local

M 31	<i>M 30. Sistem de management integrat al traficului în Municipiul Hunedoara</i>	4	POR, buget local
M 32	<i>M 31. Park & Ride Nord</i>	1	POR
M 35	<i>M 34. Nod intermodal Gară-Autogară</i>	8	POR, POIM, Orizont2020, alte surse
M 36	<i>M 35. Regenerarea zonei istorice sudice a orașului</i>	3.5	POR
ANVELOPĂ BUGETARĂ - ORIZONT MEDIU (2023)		62.35	MIL. EUR

Orizontul mediu al PMUD Hunedoara (2021-2023), implementare a proiectelor pregătite în 2020, prin Programul Operațional Regional ca instrument principal de finanțare), prevede investiții majore în infrastructură, în special în ceea ce privește fluidizarea porții de acces Nord, proiectul-fanion care va permite regenerarea economică locală a Hunedoarei, dar și proiecte precum Park&Ride și realizarea unui nod intermodal Gară-Autogară, toate acestea contribuind la atractivitatea pentru locuitori, investitori și turiști. Competitivitatea Hunedoarei este consolidată în această perioadă, investindu-se totodată în pietonalizare și optimizarea infrastructurilor existente.

1.3.3 Intervenții pe termen lung: 2024-2030

Indicativ	Numele proiectului prioritar	Cost estimat maximal (MEUR)	Sursa
M 12	<i>M12. Reamenajarea traseului de cale ferata ingusta</i>	4	POR, buget local, alte surse
M 14	<i>M14. Promovarea digitală a Transportului Public</i>	0.45	Buget local, regie
M 16	<i>M16. Dezvoltarea Corporatistă a Transportului Public</i>	0.15	Buget local, PPP, POR
M 24b	<i>M24b. Rețeaua strategică de ciclism – etapa II</i>	0.5	POR, buget local
M 28	<i>M28. Pista de ciclism regională Deva-Hunedoara</i>	0.5	Programe EU / buget local
ANVELOPĂ BUGETARĂ - ORIZONT MEDIU (2023)		5.6	MIL. EUR

Pe termen lung, până în anul 2030, sunt prevăzute o serie de investiții ce se sprijină pe buna implementare a portofoliilor pentru orizontul scurt și mediu (pista de ciclism, rețeaua strategică etapa II), sau investiții continue ce se derulează pe termen lung (M14, M16).

2 Plan de acțiune



Pe parcursul procesului de elaborare a PMUD Hunedora a fost realizată o analiză a condițiilor existente, care au condus la identificarea unui număr de probleme, rezumate în Volumul 1 al documentației PMUD. După ce au fost identificate aceste aspecte vulnerabile, s-a realizat un set de recomandări pentru abordarea problemelor critice identificate.

Ulterior elaborării listei lungi de proiecte care adresează criticalitățile, a fost realizată o discuție la nivelul echipei de proiect, apoi și cu beneficiarul, pentru a elimina acele proiecte care nu prezintă efecte pe termen lung, ori care nu pot fi finanțate, alegându-se acelea care au efect în cascadă și care se impun a fi implementate cât mai repede pentru a răspunde cerințelor și pentru a preîntâmpina anumite nevoi de dezvoltare. În cadrul procesului de analiză a listei extinse de proiecte, au fost eliminate proiecte considerate nerealiste sau care nu au fost în conformitate cu obiectivele PMUD.

Tabel 1 - Prioritizarea proiectelor PMUD Hunedoara

TABEL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR ȘI MĂSURILOR PROPUSE ÎN PLANUL LOCAL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI HUNEDOARA

Nr	Domeniu	Obiective					Descriere	Importanta/ prioritate*	Calcul - defalcare costuri	Cost (MEUR)	Surse de finantare	Institutiile responsabile
		O1	O2	O3	O4	O5						
1	TP	0					Sistem de autotaxare	0	20-30 validatoare x 3-400E, 25-30 de automate de bilete x 2000E, Server centralizare 1500E, costuri implementare 10000E	0.1	POR	Operator TP
2							Sistem de e-ticketing	3	20-30 validatoare x 500E, 25-30 de automate de bilete x 5000E, Server centralizare 2500E, costuri implementare 30000-100000E	0.2-0.5	POR	Operator TP / Primăria
3							Afisaje electronice / identificare vizuală vehicule din flota TP și centralizare flotă GPS	2	Display-uri digitale (LED sau matriceale) pentru afișarea rutelor în 3 puncte (față, lateral dreapta, spate) pe toate mijloacele de transport public. Dotarea tuturor autobuzelor/troleibuzelor cu sisteme GPS/de monitorizare-monitorizarea flotei în timp real și vizualizarea din dispecerat a situației din teren, implicat a abaterilor/întârzierilor apărute și corectarea acestora	15 x 2000-5000E 15 x 500E + server 1500E	0.05	POR



							Realizarea unui logo prin care să fie identificat vizual operatorul TP, prezent pe toate mijloacele operatorului (fixe și mobile), precum și definirea unei scheme de vopsire unitare, pentru toate vehiculele noi și pentru cele existente în uz	0	brânduire vehicule, stații, titluri de călătorie	0.015-0.25	POR	Operator TP / Primăria
4							Modernizarea adăposturilor degradate/amenajarea unora noi în stațiile utilizate frecvent pentru sporirea confortului utilizatorilor; Pavarea zonelor de așteptare din stații și sporirea calității acestora prin reamenajarea suprafețelor de călcare (pentru a evita situațiile de bălțire sau înnoiroire)	3	25-50 x 2000-10000EUR dale/asfalt, 30-50 stații x 20-60mp x 50-500EUR/mp	0,1 0.1-0.25	POR	Operator TP / Primăria
							Implementarea afișajelor digitale cu informare controlată și centralizată, pentru afișarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări; amplasarea acestor puncte în toate stațiile de transport în comun și corelarea traseelor ca timp	2	40-45 x 500-2000E + costuri montare + 1500E server	0.1	POR	Operator TP / Primăria
							Amenajarea unei noi stații de transport în comun, pe ambele sensuri, pentru Spitalul Județean, ca punct de trafic intens și necesar	1	2 x pavare atractivă a zonei de așteptare(30-40mp), adăpost 5000EUR, totem/afisaj 1000EUR	0.01	POR	Operator TP / Primăria
5							Amenajarea (fie în locația existentă, dar preferabil într-una mai accesibilă din punct de vedere operațional - de ex. fosta autogară) a unei zone de garare dotată și utilată pentru efectuarea operațiunilor de mentenanță preventivă și reactivă a mijloacelor de transport ce compun flota operatorului, în vederea sporirii coeficientului de utilizare și a calității autovehiculelor, dar reducând costurile implicit-conexe	0	Echipamente tehnice 0.2-0.7MEUR, spălătorie 0.3MEUR, amenajare hală mentenanță 0.1-0.4MEUR, pompă combustibil 50000EUR	0.5-1	POR	Operator TP / Primăria



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

6							Strategie reînnoire flotă (2 etape)	Inlocuirea treptată a vehiculelor poluante sau ieșite din uz, din flota operatorului, atât pentru sporirea confortului călătorilor, cât și pentru a reduce efectele nocive asupra mediului, eficientizarea transportului în comun și promovarea acestuia ca principală formă de transport: înlocuirea flotei actuale se va face în două etape și va urmări achiziționarea fie de autobuze electrice hibrid sau de troleibuze, în funcție de lungimea traseelor sau de încărcarea acestora	0	2-3 autobuze medii x 0.2MEUR, 1-2 autobuze standard 0.25MEUR	0.6-1.5	POR	Operator TP / Primăria
									1	troleibuze(0.35MEUR/buc) sau autobuze electrice(0.5MEUR/buc)	0.5-2	POR	Operator TP / Primăria
7							Soluții alternative de transport	Reamenajarea traseului de mocanita în scopuri turistice – montare linii și operare tren sezonier	2		3-4	surse private, buget local, sponsorizari, POR	Operator TP / Primăria
								Linie de autobuz electric/hibrid - eco-rută	2		3	POR	Operator TP / Primăria
8							Optimizarea traseelor pentru mijloacele de transport în comun	Reconfigurarea pachetului de rute privind mijloacele de transport în comun și eficientizarea acestuia, pentru a asigura maximul de conectivitate, respectând frecvențele impuse de fluxul de utilizatori, cu minimul de resurse utilizate (km zilnici operați)	0		0	POR	Operator TP / Primăria
9							Construire rețea troleibuz sau infrastructura alternative pentru transport ecologic	Amenajare infrastructură de transport electric pentru un traseu optimizat, în cadrul orașului, ca mijloc de transport economic și mai ales ecologic; completarea traseelor existente de transport în comun se poate face în interiorul orașului cu troleibuze, ca mai apoi, în extravilanul orașului fluxul de călători spre Deva, Călan etc. să fie preluat de autobuze electrice / hibride	1	0.15-0.3MEUR/km + 0.2-0.5MEUR elemente de rețea + 1-3 x 0.5MEUR stație de alimentare/redresare	1.5-2.5	POR	



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

10						Campanie de promovare și informare privind utilizarea transportului public	Campanie de promovare activă și pasivă realizată de specialiști, pentru promovarea utilizării extensive a transportului în comun, prin care să se facă vizibile avantajele utilizării acestuia ca formă principală de transport	2	Promovare pasivă și activă realizată de specialiști prin toate mijloacele adecvate (afișaj vehicule/social media/presă etc.)	0.04-0.15	POR	Operator TP / Primăria
							Realizarea unui site internet ținut la zi, eficient și informativ, precum și a unei aplicații adecvate pentru sisteme de operare pe telefoane mobile, precum Android/IOS, cu rol de informare asupra traseelor, orarului de circulații și a amplasamentelor stațiilor de TP	0	Dezvoltare site + aplicație de către specialiști IT	0.005-0.1	POR	Operator TP / Primăria
11						Îmbunătățirea calității imaginii orașului	Realizarea unui traseu de transport public tip „Bus Turistic”, care leagă destinații turistice din zona periurbană de municipiul Hunedoara: trasarea unei rute care să lege Cetatea Devei, de Castelul Huniazilor, de Lacul Cinciș etc., ca parte a unui traseu regional ce leagă obiectivele de mai sus de Mănăstirea Prislop, Hațeg, Sarmisegetuza etc.	2	Dezvoltare traseu și echiparea acestuia cu 2 autobuze; stabilirea punctelor de oprire/pornire pentru călători	0.4-1	POR	Primăria Hunedoara / Primăria Deva / CJH
12	Trafic					Desemnare amplasamente descărcare/aprovizionare marfă	Desemnarea, rezervarea și marcarea adecvată a unor locații de parcare special rezervate încărcării/descărcării vehiculelor de aprovizionare în/lângă zonele comerciale și stabilirea unui orar de aprovizionare acolo unde acestea se suprapun cu zone aglomerate și intens utilizate (dimineața sau după amiază)	1	5-15 x 1000EUR	0.01	POR	Primăria Hunedoara



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

13						Imbunătățirea calității infrastructurii rutiere	Improspătarea covorului asfaltic de pe arterele rutiere, cu precădere pe bulevardele utilizate de transportatorul public, unde degradarea este cea mai mare și afectează viteza/siguranța deplasării - de ex. str. Gheorghe Barițiu, str. Zambilelor, str. Pomilor, str. Gabriel Bethlen, str. Viilor, str. Castelului etc.	0	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0.1-1.5	POR	Primăria Hunedoara
							Modernizarea tramei stradale în zona fost industrială	2	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0.1-1	POR	Primăria Hunedoara
							Improspătarea învelișului asfaltic pe trotuare, odată cu refacerea arterelor de circulație rutieră, și dotarea acestora cu mobilier urban adecvat	2	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0.1-1	POR / buget local	Primăria Hunedoara
14						Iluminat urban eficient și ecologic	Regândirea sistemului de iluminat public și eficientizarea și ecologizarea acestuia, prin introducerea iluminatului cu lămpi cu eficiență energetică ridicată, reabilitarea și extinderea infrastructurii de iluminat public și introducerea unui sistem de telegestiune a rețelei	2	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0.1-2	POR	Primăria Hunedoara
15						Traseu șosea de rezidență / șose de centură	Trasarea și realizarea unui nou drum de rezidență / de centură, în partea de vest a municipiului, care să traverseze zona EcoSid și care să reprezinte un traseu alternativ de traversare a municipiului, fără a trece prin centrul acestuia	3	0.3-1.2MEUR/km, în funcție de profilul vizat	0.5-1	necesită studiu de fezabilitate și analiza cost - beneficiu / Buget local	Primăria Hunedoara
16	Trafic					Fluidizare acces poarta nord	Lărgirea podului peste Cerna la 2*2 benzi, pentru a fluidiza și a prelua traficul în zonă	1	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0.1-2	POR	Primăria Hunedoara
	Trafic						Dezafectarea podurilor peste cale ferată industrială și zona industrială, care sunt un impediment în dezvoltarea zonei	1	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0.1-2	POR	Primăria Hunedoara
	Trafic						Lărgirea DJ 687 la 2*2 benzi pe tronsonul: girația nord - Parcul Industrial, pentru fluidizarea	1	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0.1-2	POR	Primăria Hunedoara



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

							traficului, mai ales al celui de mărfuri					
17	Trafic						Managementul eficient al parcărilor Sistem de gestionare a parcărilor din zonele rezidențiale în funcție de perioada de ocupare – în doi timpi (9,00-19,00 și 19,00-9,00); crearea de noi locuri de parcare în zonele rezidențiale, acolo unde sunt necesare	2	costul variază cu distanța și anvergura vizată (0.05-0.1MEUR/km)	0,5	POR	Primăria Hunedoara
18	Trafic						Măsuri pentru calmarea traficului în zonele rezidențiale și în proximitatea unităților de învățământ Implementarea semnalizării corespunzătoare, a marcajului rezonator, a denivelărilor limitatoare de viteză precum și a unor senzori giratorii în zonele rezidențiale; Amenajarea spațiilor din preajma unităților de învățământ pentru a limita accesul elevilor pe carosabil și diminuarea posibilităților de accidentare (gard de protecție la ieșirea din școli, mutarea trecerilor de pietoni în zone vizibile și bine marcate etc.)	1	în funcție de km de șosea vizată și măsurile alese	0.01-0.1	POR	Primăria Hunedoara
19	Trafic						Inființare Centru ITC Inteligent trafic centre' cu două departamente - Centru pentru Monitorizarea Inteligentă a Traficului, centru din care să se supravegheze circulația și să se intervină în timp real pentru deblocarea/fluidizarea traficului	2	în funcție de amplasament (nouă sau furnizată) și dotări (perete de ecrane, server, comanda centralizată semafoare adaptive)	0.5	POR	Primăria Hunedoara
							Centru pentru Managementul Parcărilor: gestiunea, desemnarea (marcarea) locurilor de parcare în zonele rezidențiale și centrale; realizarea sistemului de taxare pentru orice loc desemnat: abonament anual pentru rezidenți, plata cu ora/ziua în zona centrală etc.	2	în funcție de anvergura măsurilor și nr. de parcuri luate în inventar - 0.1-0.25MEUR + 100-200EUR x 100-800 locuri parcare	0.2	POR	Primăria Hunedoara
20	Trafic						Reamenajarea marcajelor stradale Trasarea sau retrasarea marcajelor rutiere și/sau pietonale cu vopsea alb-flourescentă și întreținerea acestora pentru a fi vizibile pentru utilizatori și pentru a spori	3	în funcție de distanța vizată (200-1000EUR/km)	0.005-0.25	POR	Primăria Hunedoara



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

							siguranța în trafic						
21							Definirea și instituirea zonelor cu emisii reduse - proiect pilot	Proiecte de extindere „Zonelor cu Emisii Reduse” („Low emissions Zones”) și a „ecorutelor”, în care se urmărește a se reduce traficul (prin limitarea accesului sau crearea unui orar de circulație) cu scopul de a reduce emisiile de carbon pentru o anumită zonă; se poate începe cu un proiect pilot - în zone rezidențiale sau agrement de exemplu, pentru ca mai apoi acesta să fie extins la o scară mai mare	3	în funcție de distanța vizată (200-1000EUR/km)	0.005-0.25	POR	
22	TP + Trafic						Park&Ride în zona de Nord a municipiului	Construirea unui centru Park&Ride (conectat și la pista regională de ciclism) care să deservescă accesul nordic al Hunedoarei în sinergie cu traseul	2	Clădirea parkingului propriu-zisă (20-50 locuri parcare)+ terminalul TP + costul sistemelor de monitorizare, taxare și supraveghere	0.2-1	POR	
23	Bici						Rețea strategică de ciclism (proiect în doua etape)	1. Implementarea infrastructurii dedicate pe arterele principale/solicitate 2. Suplimentarea rețelei existente cu bretele de acces rezidențiale 3. Construirea unei borduri care sa delimiteze pista existenta pentru asigurarea unui nivel superior de calitate	1	30000-50000EUR x 8-12km	10	POR, surse locale	Primăria Hunedoara
	Bici					30000-50000EUR x 10-15km 1200m x 10-50EUR/m							



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

24	Bici					Accesibilitate pentru ciclisti - etapa 1	<p>1. Implementarea unui centru cu biciclete de inchiriat - electrice si normale- pe durata sporita(2-4 ore) pentru localnici si vizitatori; CIT-ul poate deservi drept centru pentru un sistem de rent-a-bike accesibil si localnicilor</p> <p>2. Dotarea centrului de informare turistica cu biciclete de inchiriat - eventual electrice - pe durata sporita(6-12 ore) pentru vizitatori; CIT-ul poate deservi drept centru pentru un sistem de rent-a-bike accesibil si localnicilor</p>	2	<p>2. 0.05-0.1MEUR + 20-50 x 100-200EUR per bicicleta</p> <p>3.</p> <p>4. 10-30 biciclete x 100-200EUR + 1000-5000EUR rastel cu blocarea bicicletelor</p>		POR, surse locale	Primăria Hunedoara
25	Bici					Accesibilitate pentru ciclisti - etapa 2	<p>1. Implementarea unui sistem de bike sharing cu 3-4 statii self-service si un centru(eventual CIT) managerial, cu statie de biciclete dar si cu personal</p> <p>2. Echiparea unor autobuze(traseul 3 - Centru-Micro 6) cu rasteluri pentru biciclete, pentru atragerea in domeniul multi-modalitatii a calatorilor de pe deal(Micro 6&7 si Paltinis), oferind posibilitatea coborarii pe bicicleta, si urcarii spre zona rezidentiala cu transportul public, cu bicicleta pe rastelul exterior.</p>	3	<p>1. 0.03-0.1MEUR x 2-4 locatii + 30-60biciclete x 100-200EUR + 0.05-0.1MEUR Centru management si mentenanta</p> <p>2. 2-3 suporturi x 2000-5000EUR/rastel + costuri montare & omologare</p>	0.5 - 0.55	POR, surse locale	Primăria Hunedoara Compania de transport
26	Bici					Pista regionala de ciclism	Construirea unei piste regionale, pe dealurile invecinate, pe curba de nivel, departe de drumul pentru trafic, cu rol turistic si de naveta - a se vedea fisa	2	30000-60000EUR x 10-15km	0.4-0.5	Bugetul local, POR	Primăria Hunedoara Primăria Deva CJ Hd
27	Bici					Autoritati locale - ecofriend	Echiparea unor echipaje a politiei locale cu biciclete si echipament specific, pentru sporirea operativitatii acestora, asigurarea fluiditatii pistei(si a viitoarelor piste), precum si pentru sporirea receptivitatii populare spre acest mod de deplasare	2	5-10 biciclete x 150-300EUR + 50-100EUR/bicicleta echipament dedicat	0.003	POR	Primăria Hunedoara



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

28						Proiect legislativ	Instituirea și aplicarea unui sistem de sancționare în zona trotuarelor, pistelor de biciclete și benzilor utilizate de transportul public a parcărilor neregulamentare	2			nu este cazul	Primăria Hunedoara
29	Mers					Realizare cordidor pietonal cu rol strategic si touristic	Realizarea unei axe atractive de transport destinala pietonilor prin pietonalizarea strazilor Castelului, G Bethlen, Marior Stanga M.I. si respective a pietei si strazii Libertatii.	0	1.2km cu latime variabila 22750 mp x 50-130E/mp	1.3-3	POR	Toti locuitorii, turistii micile afaceri centrale
30	Mers					Amenajare si modernizare spatii pentru pietoni	1. Reconditionarea suprafetei si a anexelor trotuarelor din cartierele rezidentiale (2000-8000mp) 2. Amenajare de noi trotuare unde spatiilor destinate pietonilor lipsesc dar sunt necesare (malul Cernei, spre Castel etc)	2	1. costul variaza cu distanta/suprafata vizata(0.01-0.15MEUR/km) 2. costul variaza cu distanta/suprafata vizata(0.01-0.2MEUR/km)	0.5-0.9	POR, surse locale	Primăria Hunedoara
31	Mers					Siguranța pietonilor	1. Imbunatatirea iluminării, a semnalizării si a marcajelor pentru sporirea vizibilitatii si reducerea riscului de accidente la trecerile de pietoni 2. Sporirea sigurantei la zebre prin montarea de semafoare cu comanda locala	2	10-50 treceri x 5000-30000EUR	0.1-0.25	POR, surse locale	Primăria Hunedoara
								2	1-5 treceri x 50000-100000EUR	0.1-0.3		
32	Mers					Creșterea și modernizarea spațiului dedicat pietonilor	Sporirea semnificativa a spatiilor pietonale continue pe 1-2 axe ale orasului, dotarea acestora cu piese atractive de mobilier urban(odihna, umbra, rasteluri bici, spatii verzi) si imbunatatirea iluminării publice, pentru sporirea numarului de calatorii efectuate pe jos	1	costul variaza cu distanta si facilitatile vizate(0.01-0.5MEUR/km)	0.1-1	POR, surse locale	Primăria Hunedoara
							Dotarea trotuarelor cu piese atractive de mobilier urban(banci, fantani, rasteluri, ghivece) pentru sporirea calitatii si atractivitatii calatoriilor efectuate pe jos	2	costul variaza cu distanta si densitatea facilitatilor vizate(0.01-0.1MEUR/km)	0.1-1	Surse locale	Primăria Hunedoara



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

33	Mers						Proiect pilot de amenajare a cartierelor rezidențiale în cartiere de tip „woonerf” sau „home zone” Transformarea unor spații destinate traficului motorizat în spații destinate pietonilor și mobilității lente, nemotorizate	2		5	POR, surse locale	Primăria Hunedoara
34	Mers și ciclism					Promovare	Organizarea de campanii de tipul „Mergem cu bicicleta la lucru” („Cycle to work”) , „Utilizăm transportul public de două ori pe săptămână” pentru angajați ai firmelor private și ai instituțiilor publice și alte campanii	1	Pliante, întâlniri, ziua mersului de jos	0.2	surse locale	Primăria Hunedoara
35	Mers și ciclism					Proiect integrat de revitalizare a culoarului Cernei	Proiect de integrare a râului Cerna în circuitul orașului prin amenajarea malurilor cu promenade pietonale și piste pentru biciclete și prin construirea de pasarele de traversare	3		5	Surse locale	Primăria Hunedoara
36	Mers și ciclism					Campanii de promovare	Proiecte și campanii de genul „Trasee sigure către școală” („Safe routes to school”) și/sau „Planuri de călătorie pentru școli” („School Travel Plans”)	1	Pliante, întâlniri	0.1	POR, surse locale	Primăria Hunedoara
37	Intermodalitate					Sprijinirea dezvoltării economice	Realizarea unei platforme intermodale de marfă în zona Peștișu Mare (rutier - feroviar)	2				Primăria Hunedoara CF CJ
38	Management					Politici și programe	Dezvoltarea unei serii de politici de planificare a transporturilor care să integreze utilizarea terenurilor (PUG)	1	în lucru		buget local	Primăria Hunedoara
							Practici de bună proiectare pentru planificarea transportului	2	nu este cazul		POR, alte finanțări europene	Primăria Hunedoara
39	Management					Management eficient	Reorganizarea structurii de management	0		0.01	buget local	Primăria Hunedoara
							Capacitate instituțională la nivel regional	1		0.09	taxe, POCA	Primăria Hunedoara



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

							Revizuirea contractului de servicii publice între regia de transport public și Primăria Municipiului Hunedoara	0	nu este cazul			Primăria Hunedoara
40	Management						Abordare integrată a zonelor istorice	0			buget local	Primăria Hunedoara
41	CF						Crearea unui nou punct de oprire CF	3	Peron minimal + facilitati accesibilitate + Iluminare	0.075-0.25	PM	CF
42	CF						Reamenajare traseu industrial/turistic Mocanita	4		0.05-0.25	POR, investiții private	Primăria Hunedoara
43	CF						Modernizare gara CFR	3	Peron inaltat, rampe, iluminatoare moderne, acoperis structura usoara, sisteme informare plecare urmatoare	0.15-0.2	Surse private, buget de stat	CF

***LEGENDA
IMPORTANTA:**

0	"must-do"-masuri absolut necesare
1	masuri necesare, prioritate ridicata
2	masuri posibile, prioritate redusa
3	masuri complementare/idei

**LEGENDA
OBIECTIVE:**

1	Sist. Transport fiabil
2	Transp. Eco si reducerea utilizarii autoturismului personal
3	Infra, conectivitate si accesibilitate
4	Siguranta si sanatate(calitatea vietii)
5	Optimizare management si coordonare

Prin urmare, a fost elaborată o listă redusă de proiecte propuse care au fost propuse spre evaluare. Proiectele au fost împărțite pe mai multe tematici, pentru fiecare tematică fiind elaborate fișe de proiect, care oferă informații mai detaliate, respectiv: descrierea problemei, obiective, descrierea intervenției, costurile estimate, constrângeri, riscuri, etc.

Proiectele propuse sunt prezentate pe fiecare domeniu în parte, în continuare existând o descriere detaliată a măsurilor considerate prioritare și necesare:

Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație

M 1. Fluidizare acces poarta nord

M 2. Îmbunătățirea calității infrastructurii rutiere

Transport public

M3. Sistem de auto-taxare în transportul public urban

M4a. Display-uri digitale pentru afișarea traseelor de transport

M4b. Crearea unei imagini corporatiste unitare pentru transportul public local

M4c. Implementarea afișajelor digitale în stații

M5. Amenajare stație nouă pe str. Victoriei

M6. Modernizarea garajului de autobuze

M7a. Strategie de înlocuire a vehiculelor din flota transportului public – orizont imediat

M7b. Strategie de reînnoire a flotei de transport public – etapa a II-a: Vehicule ecologice

M 8. Sistem de ticketing electronic pentru transportul public urban

M9a. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa I – Rețeaua de autobuze

M9b. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa II – Rețeaua de autobuze și troleibuze

M10. Construirea rețelei de troleibuz

M11. Construirea unui garaj nou cu facilități de mentenanță și pentru vehicule ecologice

M12. Reamenajarea traseului de cale ferată îngustă

M13. Traseu regional autobuz electric/hibrid – Eco-Rută

M14. Promovarea digitală a Transportului Public

M15. Amenajare/modernizare adăposturi stații

M16. Dezvoltarea Corporatistă a Transportului Public

Transport de marfă

M 17. Desemnare amplasamente descărcare/aprovizionare marfă

M 18. Nod intermodal de transport marfă Hunedoara – Faza I

Mijloace alternative de mobilitate- mers pe jos, ciclism

M 19. Pietonizare în municipiul Hunedoara

M 20a. Coridoare pentru pietoni cu acces facil

M20b, Pietonizare între zona centrală și castel

M 21. Proiect pilot de amenajarea cartierelor rezidențiale în cartiere de tip „woonerf” sau „home zone

M22. Reglementări pentru o mai bună mobilitate

M23. Planuri de mobilitate pentru companii/ organizații

Rețeaua strategică de ciclism

M24a. Rețeaua strategică de ciclism – etapa I

M24b. Rețeaua strategică de ciclism – etapa II

M25. Accesibilitate pentru cicliști – dotarea CIT cu biciclete oferite spre închiriere

M26. Accesibilitate pentru cicliști – sistem de bike-sharing

M27. Accesibilitate pentru cicliști – rasteluri exterioare pe autobuzele urbane

M28. Pista de ciclism regională Deva-Hunedoara

M29. Echiparea autorităților locale de patrula cu biciclete

M30. Campanie pentru promovarea utilizării mersului pe bicicletă sau pe jos ca măsură pentru diminuarea traficului

Managementul traficului

M 30. Sistem de management integrat al traficului în Municipiul Hunedoara

M 31. Park & Ride Nord

Dezvoltare instituțională

M 32. Capacitate instituțională sporită a municipalității

M 33. Capacitate instituțională la nivel regional

Zonele cu nivel ridicat de complexitate

M 34. Nod intermodal Gară-Autogară

M 35. Regenerarea zonei istorice sudice a orașului

2.1 Intervenții majore asupra infrastructurii stradale

Traficul rutier este într-un proces constant de redimensionare, ca răspuns la nevoia accentuată de mobilitate a populației și la cea a dinamicii economice. Totodată, modernizarea drumurilor existente se impune, astfel încât să fie oferite condiții optime de circulație pentru toți utilizatorii. Este nevoie de proiecte de infrastructură durabilă, care să îmbine utilitatea (agenți comerciali, transport de marfă, aprovizionare, turiști), cu nevoile sociale și de mediu.

Străzile ocupă un spațiu public urban foarte mare, au o funcționalitate complexă și sunt axe de dezvoltare. Existența unor străzi urbane moderne, care să permită un trafic pietonal și rutier sigur și fluid este o necesitate pentru fiecare oraș. De asemenea, străzile ar trebui să respecte identitatea locală și să pună în valoare potențialul turistic, economic al unui oraș, dându-i personalitate. Strazile urbane, prin aspectul și utilitatea lor trebuie să vină în întâmpinarea așteptărilor beneficiarilor direcți – membrii comunității.

Până în prezent în Municipiul Hunedoara s-au făcut investiții în infrastructura rutieră, însă proiectele nu au fost concentrate pentru crearea unui sistem de infrastructură integrat. De cele mai multe ori, eforturile au fost ca urmare a unor nevoi stringente de intervenție în modernizarea infrastructurii, reparații. De aceea, proiectele propuse în acest plan trebuie privite în complementaritate cu toate celelalte proiecte propuse. Efortul financiar pentru proiectele de infrastructură este unul considerabil, depășind cu mult capacitatea municipalității de asigurare a finanțărilor, de aceea atragerea de fonduri nerambursabile sau rambursabile trebuie avută în vedere.

M 1. Fluidizare acces poarta nord

Sector	Trafic	
Descrierea Problemei	<p>Municipiul Hunedoara, situat în lunca râului Cerna, s-a dezvoltat pe axa principală de circulație reprezentată de traseul drumului județean DJ 687 (B-dul Traian – Republicii – str. Aurel Vlaicu – str. Decebal), asigurând legătura dintre orașele Hațeg și Călan cu municipiul Deva. Magistrala derivă din DN 7 în zona localității Sîntuhalim și pătrunde dinspre Nord pe teritoriul administrativ al orașului părăsindu-l în Sud prin Dj 687 (spre Călan) și Dj 687A (spre Hațeg). Fiind principala cale de comunicație rutieră a orașului, deservește atât traficul de tranzit, de penetrație cât și interior respectiv platformele industriale din nordul și vestul orașului.</p> <p>Cartierele de locuințe dezvoltate la est de această magistrală sunt deservite de o rețea rectangulară structurată pe străzi principale de categoria II și III orientate după cum urmează: pe direcția Nord-Sud: B-dul Decebal, str. Mureșul, B-dul. 1848; pe direcția Est-Vest: str. Bucegi, str. Mihai Viteazul, str. A.Vlaicu, B-dul Rusca, str. Gh. Enescu, str. Revoluției. Accesul principal, atât pentru persoane, cât și pentru mărfuri, se face prin partea de nord a municipiului, fiind pe traseul de legătură cu Deva.</p>	
Obiectiv Operațional	Facilitarea accesului și deplasării în și din Municipiu, precum și întărirea legăturii funcționale cu Municipiul Deva	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate sporite OS3. Calitatea mediului urban
Descrierea Intervenției	<p>Necesitatea intervenției asupra intrării de nord implică pe termen lung o decongestionare a traficului în zonă și posibila atenuare privind problemele de natură să scadă atractivitatea investițională a Hunedoarei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lărgirea podului peste Cerna la 2*2 benzi, pentru a fluidiza și a prelua traficul în zonă • Dezafectarea podurilor peste cale ferată industrială și zona industrială, în prezent nejustificate, care sunt un impediment în dezvoltarea zonei • Lărgirea DJ 687 la 2*2 benzi pe tronsonul: girația nord - Parcul Industrial, pentru fluidizarea traficului, mai ales al celui de mărfuri 	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018-2019	2018 - 2021
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
25 mil Euro	POR și bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		
Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra zonelor afectate și de posibile		



cheltuieli neprevăzute privind exproprierile.

Informații adiționale:

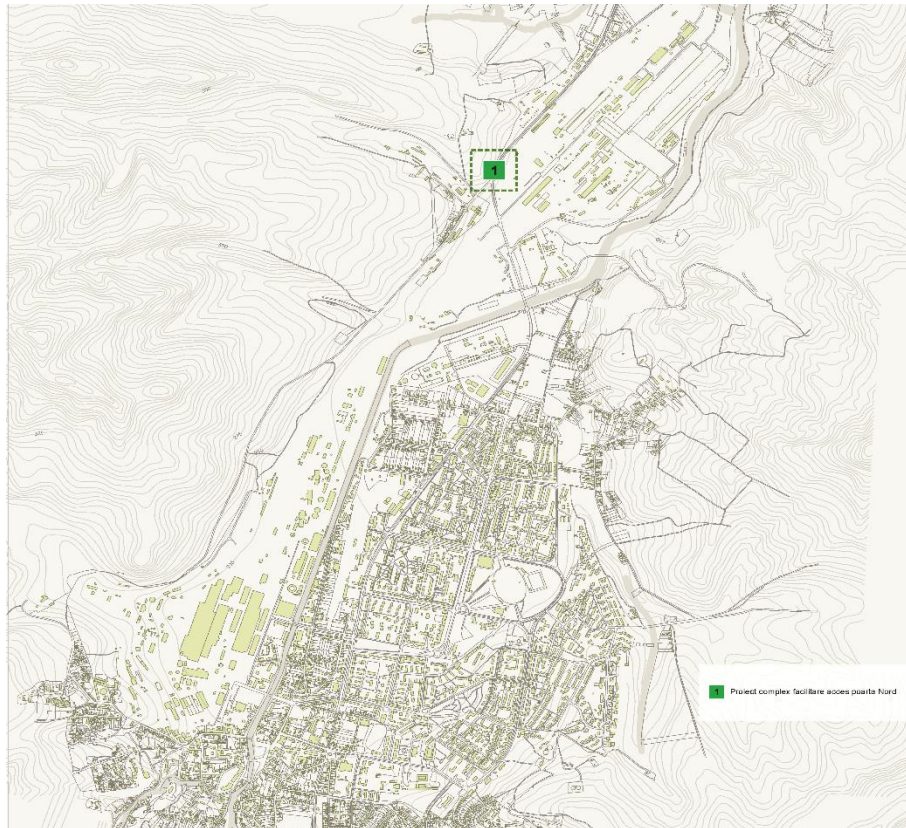
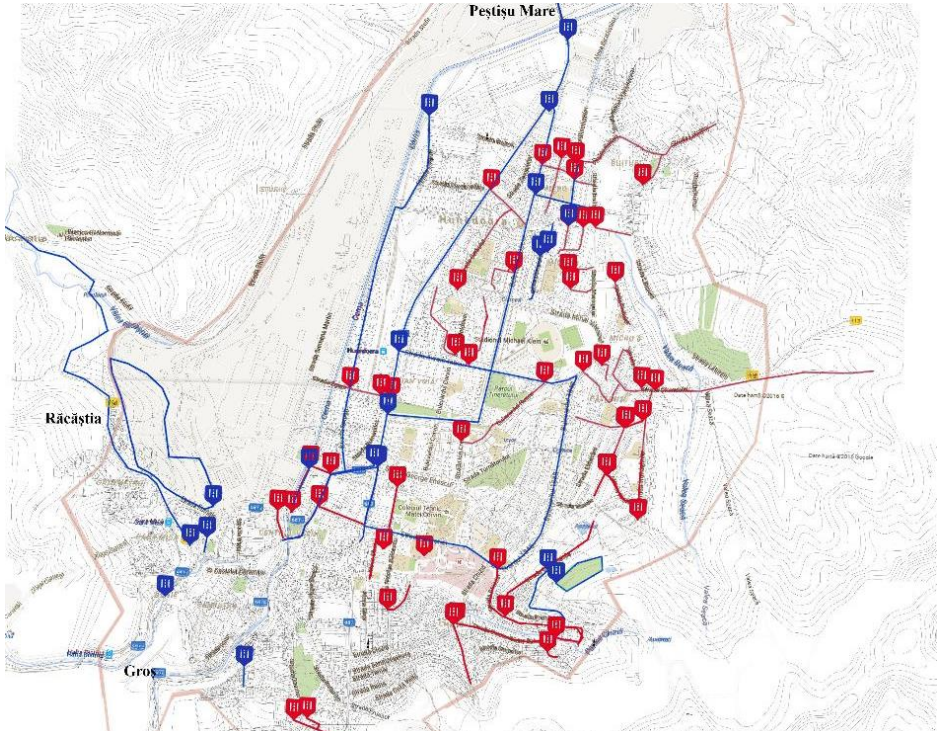


Figura 5 - Localizarea proiectului - fluidizare acces Poarta Nord

M 2. *Imbunătățirea calității infrastructurii rutiere*

Sector	Infrastructura rutieră	
Descrierea Problemei	<p>Cu excepția tronsonului DJ 687 Sântuhalm – Hunedoara, reabilitat prin POR 2007-2013 și o porțiune a tronsonului Groș – Cerbăl, aflate amândouă în stare bună, pe aria administrativă a Municipiului Hunedoara se regăsesc drumuri județene de legătură spre vest și sud în stare medie, cu sectorul Hunedoara – Călan al DJ 687 aflat în stare rea, însă propus pentru reabilitare în actuala perioadă de finanțare. Din totalul străzilor municipiului Hunedoara, însumând cca. 136 km, 98 km (reprezentând 72,06%) sunt modernizați, iar 38 (reprezentând 27,94%) sunt nemodernizați (Date furnizate de beneficiar, 12.2015).</p>  <p>Figura 6 - Localizarea investițiilor finalizate (albastru) și în execuție / planificate (roșu) pe harta Municipiului. Sursa: hartainvestiții.primariahd.ro.</p>	
Obiectiv Operațional	<p>Reducerea timpilor de deplasare în oraș prin crearea unei infrastructurii rutiere moderne și sporirea accesibilității către principalele zone de interes din municipiu</p>	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate sporite</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>



<p>Descrierea Intervenției</p>	<p>Improspătarea covorului asfaltic de pe arterele rutiere, cu precădere pe bulevardele utilizate de transportatorul public, unde degradarea este cea mai mare și afectează viteza/siguranța deplasării - de ex. str. Gheorghe Barițiu, str. Zambilelor, str. Pomilor, str. Gabriel Bethlen, str. Viilor, str. Castelului etc.</p> <p>Modernizarea tramei stradale în zona fost industrială se impune pentru a permite un acces facil și dezvoltarea activităților economice, prin mărirea vitezei de deplasare.</p>	
<p>Implementare</p>		
<p>Starea actuală</p>	<p>Perioada de pregătire</p>	<p>Perioada de implementare</p>
<p>Propunere</p>	<p>2016-2017</p>	<p>2017 - 2020</p>
<p>Buget estimat (MEUR)</p>	<p>Sursă de finanțare</p>	<p>Beneficiari</p>
<p>5 mil Euro</p>	<p>buget local/surse private</p>	<p>Rezidenți, turiști</p>
<p>Constrângeri și riscuri</p>		
<p>Nu este cazul</p>		
<p>Informații adiționale</p>		

2.2 Transport public

Contextul.

Hunedoara este un oraș compact cu un număr estimat de circa 70.000 de locuitori, dintre care 10.000 se regăsesc în zonele rurale învecinate. Din date statistice, deținerea de autovehicule per gospodărie este de aprox. 60 %, un nivel care indică faptul că gospodăriile care își permit să aibă un autovehicul au atins acest obiectiv. Experiența din comunitatea vestic-Europeană arată că cea mai mare pierdere a transportului public (TP) este atunci când o gospodărie achiziționează mai mult de un autovehicul, astfel că atunci fiecare călătorie făcută anterior cu TP se transferă unui autovehicul, față de prima mașină care este folosită pentru transportul la și de la serviciu a principalului aducător de venit.

Competiția.

TP trebuie văzut ca o competiție pe piața transportului, în care comoditatea autoturismului este aproape imposibil de egalat, însă alte avantaje, da – cum ar fi cost-eficiența, oportunitatea de a face alte lucruri pe durata deplasării (lectură, conversație telefonică, audiție muzicală), eliminarea dificultății și costului specific spațiilor de parcare.

S-au produs greșeli considerabile de către operatorii de transport public deținut public din țările vestice care au asumat că noile dezvoltări extra urbane, mai departe de rețeaua existentă, nu puteau fi deservite de TP; Potențiale piețe au fost astfel predate autovehiculelor personale. Ulterior adopției culturii unei piețe conduse, atât de către francize cât și operatori de TP total privați, s-a constatat ca aceste proiecte de dezvoltare ar trebui să devină terminale TP. Totuși, în deceniile dinaintea 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 în ceea ce privește încărcarea transportului public.

Prin marketing puternic și promovare inteligentă 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 bun decât în alte locuri ale lumii moderne. O abordare orientată spre piață va fi încurajată de restructurarea operatorilor municipali ca și PrimTransPrest-ul, să se conformeze cu cerințele Directivei UE 1370/2007 și să funcționeze sub contracte de serviciu public.

Transportul public și traficul

Credem că un scop al PMUD este investiția în măsurile necesare pentru prioritizarea fizică a transportului public. Autobuzele vor avea prioritate, în mod automat, în toate intersecțiile semaforizate, iar un Centrul de Control al Traficului Urban în cadrul Primăriei va fi astfel dezvoltat, încât capacitatea de Localizare Automată a Vehiculului la care compania de transport accede prin sistemul GPS, ce va urmări toate vehiculele din transportul public, nu numai pentru calcularea planurilor de sincronizare care depind de vitezele de rulare medii ale transportului public, ci și pentru a acorda prioritate, acolo unde este posibil, vehiculelor din TP care se apropie de intersecții.

În prezent, operatorul transportului public are un dispecerat unde se urmărește parcursul mijloacelor de transport, dar nu în timp real. Realizarea un centru de control extins este un obiectiv important, iar acesta va trebui să includă angajați ai companiei de transport, cu acces la sistemul de Localizare Automată a Vehiculelor, care să folosească GPS pentru a raporta poziția curentă a fiecărui vehicul din TP și care să aibă abilitatea de a transmite mesaje șoferilor și pe afișajele electronice instalate în

vehicule și stații de autobuz, prin intermediul radioului sau telefonului mobil. Acestea vor oferi TP abilitatea de a comunica în mod direct cu personalul primăriei din departamentul tehnic și cu poliția, atunci când au loc accidente sau alte incidente care îngreunează traficul, și de a ajusta în mod dinamic orarele, astfel încât pasagerii să se bucure de timpi scăzuți de parcurs. Primăria și Poliția vor avea, de asemenea, 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 ad-hoc, 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 și așa mai departe.

Identitate și marketing.

Competiția eficientă a transportului public în zonele în care autovehiculele au un rol dominant este esențială. O trăsătură a întreprinderilor comerciale de succes (în care toți operatorii capabili de a câștiga contracte în Serviciul Public, în mod eficient, 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.

La data analizei, se observă că compania de transport public nu are nici o identitate clară, și nici o „prezență“, având în vedere faptul că multe vehicule sunt în culorile tematice ale foștilor proprietari din Germania iar altele sunt albe. Stațiile nu sunt dotate cu automate de bilete, unele poartă numele primăriei, dar nu a operatorului TP. 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.

Este important ca transportatorul public să-și dezvolte o identitate corporativă standard, folosind paleta de nuanțe a culorilor specifice municipiului(roșu-albastru), un logo nou, însă mai ales un nume nou. 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.

Preturi și bilete

Alături de conectivitate (rute de legătură) și frecvență (posibilitatea de a călători), costul билетelor 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 eficientă a rețelei prin reducerea costului călătoriilor care implică utilizarea mai multor linii.

Operatorul oferă o varietate modestă de opțiuni de plată, incluzând (în momentul de față) bilete de hârtie cu o călătorie sau abonamente pentru 30 de călătorii individuale. Totuși, problema foarte mare care persistă reducând considerabil viteza medie operațională, implică atractivitatea sistemului,

este legată de achiziționarea titlurilor de călătorie de la conducătorul vehiculului, sporind timpii petrecuți în stație.

Vehiculele și accesibilitatea.

În acest sens 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 cei cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinții cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), aceștia consideră că accesul mai ușor în vehicul este o prioritate foarte ridicată și un avantaj sporit.
- **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. În cazul României, care are o mare parte din electricitate obținută din surse regenerabile, în special tramvaiele și troleibuzele sunt bune pentru mediu. La prima vedere, 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.

În întreaga Europă și, de fapt, în cele mai multe părți ale lumii, există prezumția că obiectivul operatorilor de transport public este să maximizeze accesul de la nivelul solului. Inițial, acest obiectiv a fost adus în atenție de legislația națională, pentru a crește importanța acordată persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă. În Europa, această preocupare a apărut inițial în domeniul călătoriilor pe distanțe mari, întâi aeriene, apoi cu trenul și cu autocarul. Deși se consideră că regulamentul UE 181/2011 se aplică doar referitor la drepturile pasagerilor pe distanțe mari (care călătoresc distanțe de peste 250 km), de fapt, se aplică tuturor formelor de transport public local. Aceasta face referire anume la PDRM, în felul următor:

În plus, următoarele drepturi se aplică tuturor serviciilor (**inclusiv celor pe distanțe mai mici de 250 de kilometri**):

- *tratament non-discriminator al persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă, precum și compensații financiare pentru pierderea sau distrugerea echipamentului de mobilitate a acestora în caz de accident;*

- *informarea tuturor pasagerilor de regulamentul minim de călătorie, înainte și în timpul călătoriei, precum și acordarea informațiilor generale despre drepturile pasagerilor în terminale și online; în cazurile în care este posibil, aceste informații vor fi furnizate în formate accesibile, la cerere, în interesul persoanelor cu mobilitate redusă.*

Toate vehiculele noi din TP din România trebuie deja să respecte regulamentul privitor la accesibilitate pentru PDRM. În pofida 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). Este așadar logică așteptarea ca și transportul public local să îndeplinească aceleași standarde.

Pentru a răspunde acestui obiectiv major este necesar ca toate vehiculele flotei să fie echipate complet pentru accesibilitate până în 31 decembrie 2020. Programul de înlocuire a vehiculelor va duce, de asemenea, la standarde de mediu mai bune, având în vedere că până în 2020 toate autobuzele ar trebui să fie dotate cu motoare corespunzătoare cel puțin cerințelor de emisie Euro IV, chiar V, indiferent dacă sunt achiziționate noi sau la mâna a doua.

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.

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.

Viteza medie operațională

Un factor care influențează considerabil atractivitatea operațiunilor transportului public este viteza medie operațională. Aceasta este influențată și de distanța medie dintre stații dar și de durata opririlor, eficiență intersecțiilor având de asemenea un rol decisiv.

O valoare acceptabilă, medie pentru țările estice se situează între 15 și 18 km/oră în timp ce țările cu concepte de mobilitate avansate din vestul comunității europene operează transport public la 20 de km/oră și acced la 22-25 km/oră. În Hunedoara, PrimTransPrest-ul actualmente atinge 11-13 km/oră, ceva mai mult pe rutele suburbane. Această valoare rezultă și din cauza timpilor lungi de oprire

cauzați de vânzarea titlurilor de călătorie de la conducător și de accesul restricționat la ușa din dreapta acestuia.

Prin implementarea unui sistem de auto-taxare, scurtarea timpilor de oprire ar atrage pe cale de consecință o creștere a vitezei operaționale de circa 4 km/oră; măsurile de prioritizare în intersecții ar aduce un plus de 1-2 km/oră, permițând operatorului să tindă realist la circa 20 km/oră în viitorul apropiat. Atingerea acestei valori ar spori semnificativ atractivitatea și eficiența transportului public, atrăgând noi călătorii din domeniul deplasărilor automobilistice. De asemenea, s-ar reduce consumul de motorină implicit precum și poluanții rezultați din arderea acesteia.

Oportunitatea implementării unei rețele de troleibuz

Uniunea Europeană (implicit BERD, BEI sau proiecte rambursabile POR 3.2) se implică în mod constant în dezvoltarea sistemelor de transport electric, considerându-se că răspund cel mai bine celor 3 parametri definatorii: “ecologie, economie, ergonomie”. În cazul Hunedoarei, oportunitatea este accentuată de porțiunile comune ale traseelor de transport, cu origine și destinațiile majorității călătoriilor focusate pe câteva străzi principale; De asemenea, existența stâlpilor destinați iluminării publice accentuează avantajul economic și logistic al montării rețelei, susținerea acesteia fiind deja acolo. Este păcat să se folosească fondurile POR numai pe vehiculele flotei, care trebuie înlocuite după un timp, în timp ce infrastructura transportului electric rămâne o perioadă îndelungată, mult după finalizarea perioadelor de finanțare EU.

Abordarea acestor provocări este esențială pentru succesul strategiei globale a Uniunii Europene de combatere a schimbărilor climatice și de promovare a creșterii economice și a dezvoltării durabile. Prin Programul Operațional Regional s-a finanțat “extinderea și/sau modernizarea rețelei liniilor de tramvai și troleibuz și a infrastructurii aferente”, contribuția municipalităților fiind de 2% din valoarea eligibilă a proiectului. Acest pachet de finanțare a fost accesat de către Vaslui, Brașov, Baia Mare (extinderea rețelei de troleibuze), Galați, Brăila, Ploiești, Cluj precum și de către capitală (reabilitarea infrastructurii troleibuzului sau tramvaiului). Pitești, Vaslui și Onești sunt localități ce au prevăzut în Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Durabilă introducerea transportului ecologic cu troleibuze.

1) Troleibuzul este un mijloc de transport cu grad de poluare fizico–chimică zero și cu poluare fonică foarte scăzută

- Se elimină efectul “tunelului de poluare”(fonic și atmosferic), amenințarea cea mai mare a aglomerărilor urbane;
- Prin folosirea troleibuzelor în detrimentul autobuzelor, se elimină posibilitatea formării gazelor cu efect de seră (nu se produc emisii de dioxid de carbon);
- Se folosește alimentarea cu energie electrică. Procedeele de obținere a acesteia sunt mai puțin costisitoare decât cele de obținere a benzinelor și motorinelor(fracționarea petrolului);
- Costurile de exploatare și mentenanța adiacente sunt reduse considerabil
- Alte variante de propulsie a vehiculelor sunt fie mult mai scumpe și dificil de operat(motoarele acționate cu hidrogen: se obține hidrogenul necesar prin electroliza apei, autobuzele electrice), fie mai poluante pe termen mediu (“bio-dieselul” sau “gazul natural comprimat”).

2) Sistemul de transport cu troleibuzul este mult mai ieftin față de cel cu autobuzul

- Prețul curentului electric a avut o evoluție liniară, lentă. În schimb, datorită epuizării resurselor minerale, prețul motorinei este în continuă creștere;
- Investițiile inițiale în infrastructura de troleibuz sunt considerabile, însă Hunedoara beneficiază de stâlpi în stare bună pentru iluminatul public, care pot susține o astfel de rețea. Durata de viață a troleibuzului față de autobuz este aproape triplă iar costurile de întreținere și exploatare ale troleibuzului sunt, în medie, cu 16% mai mici;
- Fondurile europene nerambursabile în transportul public sunt disponibile doar pt. dezvoltarea rețelelor de transport electric;
- Autobuzele cu motoare mai puțin poluante (Euro VI) au devenit foarte costisitoare, diferența între prețul de cost al unui astfel de autobuz și cel al troleibuzului fiind redusă considerabil. Este argumentul cel mai important al municipalității din Leipzig, care în anul 2013 planifica să înlocuiască 50 de autobuze cu 50 de troleibuze;
- S-a constatat dezvoltarea mai rapidă, socio-economică, a zonelor deservite de către transport electric, iar infrastructura fizica aduce un plus de încredere călătorilor;
- Municipiile ce dispun de transport electric au prețul legitimațiilor de călătorie mai mici față de municipiile ce dețin exclusiv autobuze;
- Troleibuzele sunt dotate cu componente electronice (variator de tensiune sau inverter) ce permit recuperarea unei părți importante a energiei consumate;
- Dotările suplimentare (asigurarea căldurii în vehicul) sunt mult mai ieftine la troleibuz decât la autobuz;
- Se elimină posibilitatea furtului de combustibil.

3) Sistemul de transport cu troleibuzul este fiabil

- Troleibuzul are o mobilitate foarte mare în trafic, datorată calităților motorului electric, permițând o pornire rapidă din stații sau intersecții, precum și abordare facilă a rampelor abrupte; Abaterea de sub rețeaua electrică este de 4,5 metri în ambele direcții, permițând ocolirea eventualelor obstacole/șantiere.
- Troleibuzele moderne pot fi dotate cu motor auxiliar și cu decuplare–recuplare pneumatică a captatorilor de curent, reducând astfel riscurile unor posibile avarii, putându-se deplasa independent de rețeaua electrică.

4) Prezentul și viitorul sunt ale troleibuzului

- În ultimii ani s-au introdus troleibuze sau rețeaua de troleibuze a fost extinsă atât în metropole cât și în orașele mici și mijlocii, municipalitățile vestice făcând eforturi considerabile pentru a asigura un sistem de transport ecologic.

Troleibuzele sunt cel mai eficient vehicul electric, atât din pct. de vedere operațional (fiabilitate sporită, coeficient de utilizare de peste 0.9) cât și energetic (randament foarte bun, masă redusă, contacte aproape perfecte până la motor: cupru-cupru-cărbune-cupru), iar costurile specific

mentenanței sunt cele mai mici posibile raportate la capacitatea de transport. Argumentul principal în favoarea lor este coeficientul de încredere adus de infrastructura vizibilă (studiat și explicat în literatură de specialitate) care sporește considerabil atractivitatea (implicit nr. de călători-raportul modal) sistemului.

Mai mult, viața comercială a vehiculelor convenționale nu se apropie de cea a troleibuzelor (10-12 ani față de 20-25 de ani), iar infrastructura de troleibuz rămâne utilizabilă un timp considerabil (minim 40-50 de ani, funcție de utilizare și mentenanța) și permite soluții de achiziție ieftine, second-hand, complet ecologice. Multe orașe europene reînnoiesc flota de troleibuze, iar oferta la mâna a doua (pentru perspectivă) e considerabilă și avantajoasă.

M3. Sistem de auto-taxare în 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 OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă
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	2018	2018-2019
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.1 MEUR	POR	Toti utilizatorii transportului public
Constrângeri și riscuri:		
Pe lângă eficiența operațională scăzută, lipsa auto-taxării 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 suplimentară 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. Lista stațiilor existente este conținută în VOL I.

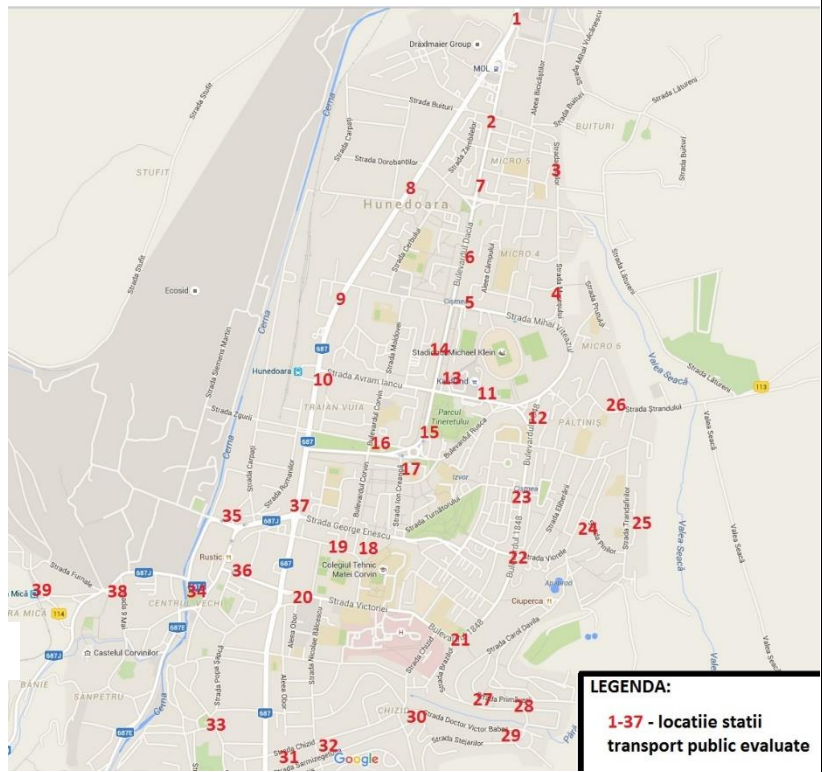



Figura 7 - Harta stațiilor TP existente

Harta stațiilor existente:

M4a. Display-uri digitale pentru afișarea traseelor de transport

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Traseele de transport nu sunt afișate vizibil în 3 puncte pe autobuzele urbane	
Obiectiv Operațional	Montarea de display-uri digitale(LED sau matriceale) pentru afișarea rutelor în 3 puncte(față, lateral dreapta, spate) pe toate mijloacele de transport călători	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban
Descrierea Intervenției	Display-uri digitale (LED sau matriceale) montate pe fiecare mijloc de transport pentru afișarea rutelor în 3 puncte (față, lateral dreapta, spate). Dotarea tuturor autobuzelor/troleibuzelor cu sisteme conexe de monitorizare în timp real, afișarea destinației(terminalului) și vizualizarea din dispecerat a situației din teren, implicat a abaterilor/întârzierilor apărute și corectarea acestora	
Implementare		

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2019
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
50000 EUR	POR/buget local/fondurile operatorului	Toti utilizatorii transportului public urban, in special cei cu vederea degradata
Constrângeri și riscuri		
Lipsa afisarii clare si vizibile a rutelor afecteaza atractivitatea activitatii de transport.		
Informații adiționale:		
Implementarea afisajelor electronice sporeste atractivitatea vizuala si impactul perceptiei publice asupra mijloacelor de transport, fie ele vechi. Afisajele pot fi reutilizate pe alte mijloace(inclusive microbuze) dupa scoaterea din circulatie a vehiculelor implicate in proiect.		
		

M4b. Crearea unei identitati corporatiste integrate pentru transportul public local

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Operatorul transportului urban nu are o identitate corporatistă și un logo clar, atractiv;	
Obiectiv Operațional	Realizarea unei identități vizuale atractive pentru transportul public urban	Obiective Strategice OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban
Descrierea Intervenției	Realizarea unui logo prin care să fie identificat vizual operatorul TP, prezent pe toate mijloacele operatorului (fixe și mobile), precum și definirea unei scheme de vopsire unitare, specifice orașului pentru toate vehiculele noi și pentru cele existente în uz care au reparații curente planificate.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2023
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.015-0.25 MEUR	POR/buget local	Toti utilizatorii transportului public urban
Constrângeri și riscuri		
Lipsa afisarii clare a identitatii operatorului reduce sansele de acaparare a calatorilor noi pe piata transportului urban		
Informații adiționale:		
<p>Recomandăm ca transportul public să-și dezvolte o identitate corporativă standard, folosind paleta de nuanțe a culorilor specifice municipiului (rosu-albastru), un logo nou, însă mai ales un nume nou. Ar trebui adoptat un nou tip de stâlpi pentru semnalizarea stațiilor 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.</p>		

M4c. Implementarea afișajelor digitale în stații		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Vizibilitatea, informațiile despre servicii și orarele de circulație sunt la o anumită distanță de punctul de oprire iar stațiile nu au timpii de așteptare impliciți afișați.	
Obiectiv Operațional	Montarea ecranelor digitale de afișare a rutelor, timpilor de așteptare și destinațiilor plecărilor aferente în stații	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban .
Descrierea Intervenției	Implementarea afișajelor digitale cu informare controlată și centralizată, afișată vizibil și modificată în timp real pentru afișarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări; amplasarea acestor puncte în toate stațiile de transport în comun și corelarea traseelor ca timp.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.1 EUR/MEUR	POR/buget local	Toți utilizatorii transportului public urban, în special cei cu vederea degradată și din zonele cu timpi sporțiți de așteptare
Constrângeri și riscuri		
Inexistența unor stații atractive cu timpi de așteptare și momentul plecărilor afișate în timp real ar putea determina utilizatorii transportului public să caute mijloace alternative de deplasare, dacă nu au condiții decente de așteptare.		
Informații adiționale:		
Proiectul poate fi comasat cu modernizarea stațiilor, integrând afișarea în structura adăposturilor. Exemplu (Potsdam):		

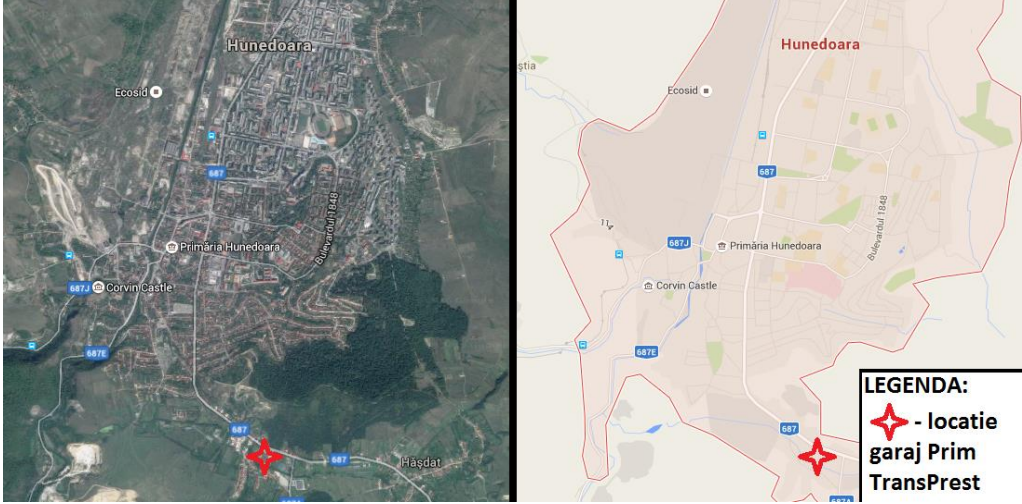


Figura 8 - Afișaj electronic, Potsdam

M5.Amenajare stație nouă pe str. Victoriei		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Spitalul Municipal nu este deservit de către transportul public urban.	
Obiectiv Operațional	Amenajarea unei noi stații de transport în comun, pe ambele sensuri, pentru Spitalul Municipal.	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3.Calitatea mediului urban .
Descrierea Intervenției	Amenajarea unei noi stații de transport în comun, pe ambele sensuri, pentru Spitalul Municipal, ca punct de trafic intens și necesar rețeli de transport urbane.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.01 EUR/MEUR	POR/buget local	Utilizatorii transportului public si a Spitalului Judetean

Constrângeri și riscuri
Lipsa deservirii Spitalului Municipal de catre transportul public printr-o statie invecinata impiedica utilizarea autobuzelor de catre toti calatorii potentiali care frecventeaza facilitatea sanitara.
Informații adiționale:
Cele doua stații(una/sens) trebuie să fie atractive vizual și să ofere orarele de circulație;
<ul style="list-style-type: none"> • 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(înca inexistentă). • Ar trebui să existe platforme sau zone de așteptare nivelate, cu suprafață compactă.

M6. Modernizarea garajului de autobuze		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Facilitățile de mentenanță ale autobuzelor sunt învechite, depășite tehnologic și implică o cantitate considerabilă de ore de muncă. Calitatea întreținerii vehiculelor de transportat călători e condiționată de aparatul conex.	
Obiectiv Operațional	Îmbunătățirea echipamentului de mentenanță prin înlocuirea unor mașini-unelte și automatizarea tuturor operațiunilor conexe. Izolarea termică a spațiilor și optimizarea ergonomiei halei de întreținere.	Obiective Strategice OS2. Mobilitate și poluare redusă
Descrierea Intervenției	<p>(i) Modernizarea spațiului și facilităților, aducerea acestuia la standarde actuale de mentenanță prin achiziționarea unui selevator, a echipamentelor conexe, a unui sistem eficient și ecologic de spălare și</p> <p>(ii) Aducerea la zi a tuturor spațiilor de întreținere, izolarea termica a spatiului, implementarea unui sistem de iluminare eficient si a unui exhaustor pentru eliminarea gazelor de eșapament</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari

0.5-1 MEUR	POR/buget local/alte surse	Publicul călător, primăria municipiului și operatorul transportului public
Constrângeri și riscuri		
<p>Fără această măsură fiabilitatea operării autobuzelor va scădea permanent, atrăgând o diminuare permanentă a popularității sistemului și implicit a atractivității acestuia, ducând la o scădere a cotei modale alocate transportului public.</p>		
Informații adiționale:		
 <p style="text-align: center;">Figura 9 - Localizarea garajului Prim TransPrest</p>		

M7a. Strategie de înlocuire a vehiculelor din flota transportului public – orizont imediat		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Vehicule vechi din flota operatorului local nu sunt ecologice sau fiabile, sunt dificil de operat și necesită mentenanță costisitoare. Motoarele diesel nu corespund normelor recente de poluare EURO, generând poluare fonica și atmosferic-locala	
Obiectiv Operațional	Să se îmbunătățească operarea flotei și costurile de mentenanță prin înlocuirea strategică a vehiculelor, pentru standarde înalte de accesibilitate și deplasare.	<p style="text-align: center;">Obiective Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate</p> <p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS3. Calitatea mediului urban</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>

Descrierea Intervenției	<p>În perioada următoare se vor achiziționa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2-3 autobuze medii (midibus-uri) de circa 9 metri și 80 de locuri (0,2 MEUR fiecare) • 1-2 autobuze standard de 12 metri și circa 100 de locuri (0,25 MEUR fiecare) <p>Vehiculele achiziționate se vor încadra în norma de poluare DIESEL EURO VI. Se impune revizuirea și respectarea planului de reînnoire a flotei în mod continuu, cel puțin anual.</p>	
<p>Implementare</p> <p>Licitatie electronica pe SEAP dupa un caiet de sarcini elaborat de municipalitate in colaborare cu operatorul de transport public si eventual cu asistenta unor consultanti de specialitate.</p>		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Sugestie	2018	2018-2020
Buget (MEUR) estimat	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.6-1.5	POR	Publicul general în special calatorii cu accesibilitate redusă.
<p>Constrângeri și riscuri</p>		
<p>Riscul ne-încadrării vehiculelor vechi la cerințele europene actuale, creșterea constanta a costurilor de mentenanta si exploatare.</p>		
<p>Informații adiționale:</p> <p>Microbuz și autobuz în uz în Municipiul Hunedoara (foto jos):</p>		



Figura 10 - Microbuz pentru transport persoane, Hunedoara



Figura 11 - Autobuz pentru transport persoane, Hunedoara

***M7b. Strategie de reînnoire a flotei de transport public – etapa a II-a:
Vehicule ecologice***

Sector	Transport Public/Administrativ	
Descrierea Problemei	Vehicule vechi din flota operatorului local nu sunt ecologice sau fiabile, sunt dificil de operat și necesită mentenanță costisitoare. Motoarele diesel nu corespund normelor recente de poluare EURO, generand poluare fonica si atmosferic-locala	
Obiectiv Operațional	Achiziționarea a 2-6 troleibuze sau 2-4 autobuze cu transmisie electrica sau hibrida pentru traseele de transport public sub-urban.	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate</p> <p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS3. Calitatea mediului urban</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>
Descrierea Intervenției	<p>În perioada 2018-2020 se vor achizitiona:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2-6 troleibuze standard de circa 12 metri si 100 de locuri(dintre care aproximativ 30 pe scaune) (0,3-0,45 MEUR fiecare) <p style="text-align: center;">SAU</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2-4 autobuze diesel-hibride sau electrice standard de 12 metri si circa 100 de locuri (0,4-0,5 MEUR fiecare) <p>Se impune revizuirea și respectarea planului de reînnoire a flotei în mod continuu, cel puțin annual, precum și instruirea personalului de mentenanța cu aspectele specifice acestor mijloace de transport.</p> <p>Solutia alternativa de utilizare a autobuzelor electrice cu baterii nu prezinta argumente despre sustenabilitate si avantaje operationale, financiare, ecologice sau tehnice pe termen lung. Analiza echipei pe baza informatiilor existente privind costurile de mentenanța si achizitie, dimensiunea operatiunilor transportatorului local si a resurselor limitate ale bugetului local nu recomanda acest scenariu ca fiind sustenabil. Solutia, moderna fiind, poate fi luata in considerare doar in situatia in care se furnizeaza informatii suplimentare despre sustenabilitatea financiara si comerciala si datate post-elaborarea PMUD-ului, care indica fezabilitatea operatiunilor la nivelul puterii financiare a municipalitatii.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016-2018	2018-2023
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1-2 MEUR	POR/buget local/credit BERD	Publicul general în special călătorii cu accesibilitate redusă precum si

		potentialii noi utilizatori.
Constrângeri și riscuri		
<p>Riscul ne-încadrării vehiculelor vechi la cerințele europene actuale, creșterea constantă a costurilor de mentenanță și exploatare, împiedicarea sporirii atractivității și coeficientului de încredere în transportul public, împiedicarea desfășurării unui transport public ecologic și a reducerii implicite a poluării fonice, atmosferice și a gazelor cu efect de seră.</p>		
Informații adiționale:		
<p>Troleibuzele sunt cel mai eficient vehicul electric, atât din pct. de vedere operational (fiabilitate sporită, coeficient de utilizare de peste 0.9) cât și energetic (randament foarte bun, masa redusă, contacte aproape perfecte până la motor: cupru - cupru - carbune - cupru), iar costurile specifice mentenanței sunt cele mai mici posibile raportate la capacitatea de transport. Argumentul principal în favoarea lor este coeficientul de încredere adus de infrastructura vizibilă (studiat și explicat în literatura de specialitate) care sporește considerabil atractivitatea (implicit nr. de călători - raportul modal) sistemului. Mai mult, viața comercială a vehiculelor convenționale nu se apropie de cea a troleibuzelor, iar infrastructura de troleibuz rămâne utilizabilă un timp considerabil (minim 40-50 de ani, funcție de utilizare și mentenanță) și permite soluții ieftine, second-hand, complet ecologice. Multe orașe europene reînnoiesc flota de troleibuze, iar oferta la mână a doua (pentru perspectivă) este considerabilă și avantajoasă.</p>		

<i>M 8. Sistem de ticketing electronic pentru transportul public urban</i>		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Titlurile de călătorie sunt reprezentate de bilete de hârtie, utilizabile numai o dată și se pot achiziționa numai de la conducătorii mijloacelor de transport călători, generând opriri în stații cu durată ridicată și reducând considerabil viteza medie operațională.	
Obiectiv Operațional	Implementarea unui sistem de achiziționare și validare a titlurilor de călătorie pe carduri/portofele electronice cu validare digitală și rapidă, fără contact fizic	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă
Descrierea Intervenției	Instalarea unui sistem electronic și automat de încărcare a titlurilor de călătorie pe carduri nominale în stațiile de transport public; Instalarea validatoarelor electronice în toate mijloacele destinate transportului călătorilor (2-3 aparate/vehicul) pentru confirmarea efectuării călătoriei și contorizarea numărului de utilizatori.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

Propunere	2018	2018-2020
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.2-0.5 MEUR	ROP/buget local	Toti utilizatorii transportului public
Constrângeri și riscuri:		
Pe langa eficienta operationala scazuta, lipsa auto-taxarii eficiente si electronice are efecte serioase asupra atractivitatii transportului public; Lipsa sistemului electronic de achizitionare si validare a titlurilor de calatorie reduce semnificativ cota modala specifica transportului public si impiedica evidenta precisa a calatorilor transportati		
Informații adiționale:		
Sistem de ticketing inteligent, cu carduri si validatoare wireless si evidență complet digitalizată, prin introducerea sistemului pentru toate mijloacele de transport în comun și corelarea sistemului cu cel de autotaxare și afișaj electronic Harta statiilor existente:		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

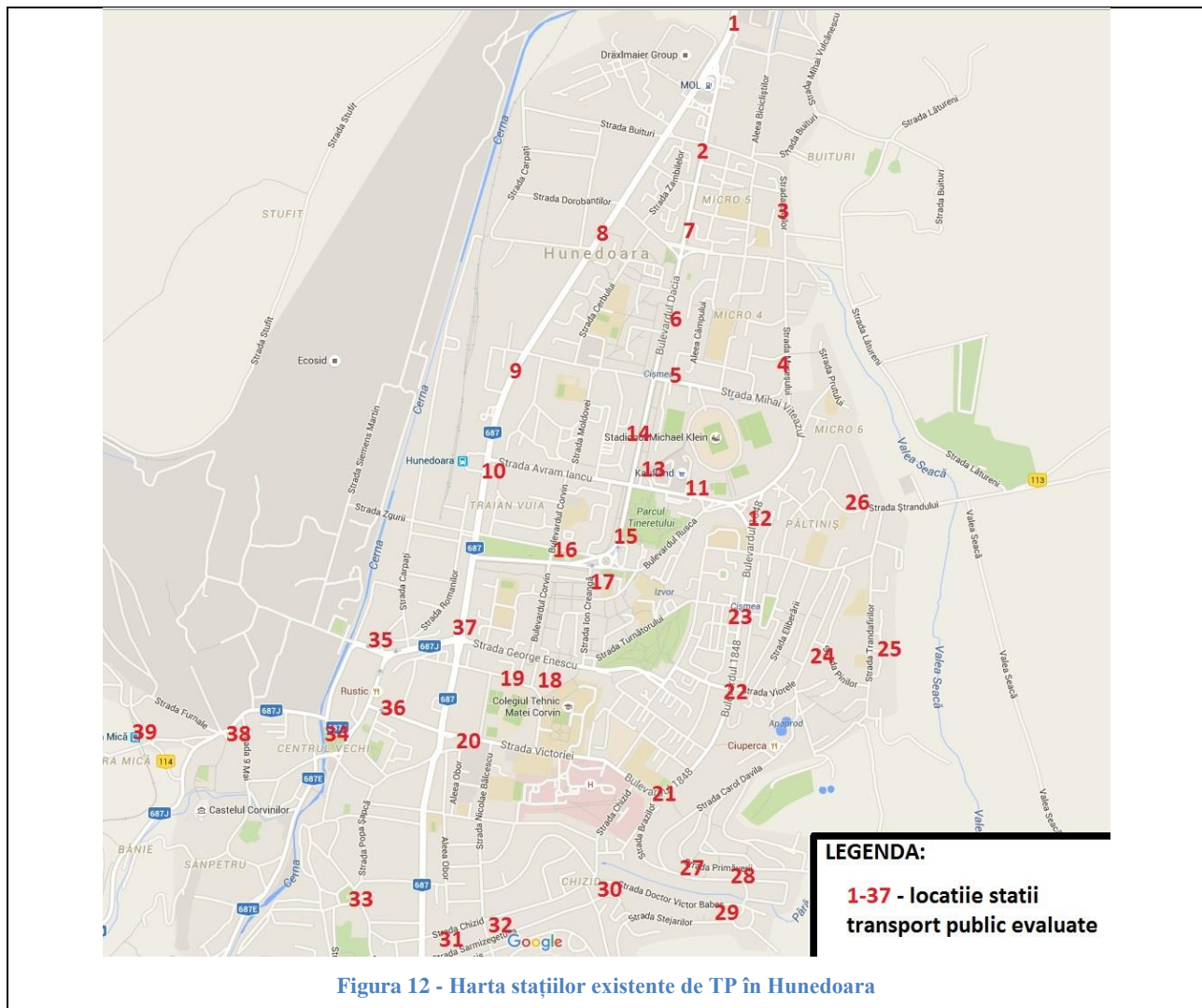


Figura 12 - Harta stațiilor existente de TP în Hunedoara

M9a. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa I – Rețeaua de autobuze

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Traseele de autobuz au terminalul în centrul orașului, dar nu se conectează bine la locațiile în care mulți turiști doresc să fie, rezultând în plimbări lungi sau inter-schimbarea între trasee; Timpii de parcurs sunt mai lungi decât cei ideali/de dorit.	
Obiectiv Operațional	Îmbunătățirea accesului utilizatorilor de transport public, astfel încât numărul de călătorii care nu au nevoie de o schimbare de rută sau de plimbări lungi este sporit timpii medii de deplasare sunt reduși iar eficiența utilizării autobuzelor este crescută.	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate</p> <p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>
Descrierea Intervenției	<p>Rețeaua propusă nu implică resurse suplimentare, dar introduce o serie de noi conexiuni importante transversale ale orașului, reducând în același timp congestionarea transportului public în centrul orașului. Cu toate că conectivitatea pentru utilizatorii de transport public este crescută, numărul de rute este redus, simplificând rețeaua. Acest lucru îmbunătățește percepția și înțelegerea transportului public de către publicul larg. Rețeaua revizuită oferă posibilități de transfer clare care permit conectivitatea între toate părțile zonei metropolitane.</p> <p>Rutele schemei de optimizare pe termen scurt vor aduce beneficii atât oamenilor din Hunedoara cât și PrimTransPrestului, ceea ce face transportul public să opereze cât mai aproape de cele mai bune rezultate cu utilizarea sporită a capacității. Recomandările cuprind hărți ale rutelor și a frecvențelor de operare pentru fiecare rută din cadrul rețelei propuse.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.001-0.1 MEUR	POR 3.2/buget local	Publicul călator, primăria municipiului si operatorul transportului public
Constrângeri și riscuri		
Rețeaua este constrânsă de străzile pe care se poate opera transport public. Unele dintre acestea sunt aglomerate cu trafic auto și propunerile pe termen scurt ținesc a îmbunătăți fluxul de trafic și în special a crește viteza de operare a transportului în comun, sporind conectivitățile directe.		

Informații adiționale:

Modificările sugerate au titlu orientativ, fiind sugestia experților și de aplicarea acestora nu interdepinde implementarea altor proiecte sau măsuri.

Modificările rețelei pe termen scurt propun comasarea traseelor 2 și 3 (cu roșu), pentru facilitarea legăturilor centrale din zonele Micro 4, 5, 6 și 7, la frecvențe de 20-30min în ora de vârf și 30-40min în afara acesteia (2 vehicule/ora de vârf, 1 în rest, regularizare la capete) precum și schimbarea rutei traseului 6 (cu verde, cel mai utilizat) pentru accesul central al locuitorilor din zona de nord (Pestișu Mare), simplificând ruta; Construirea facilității P&R Nord necesită aducerea terminalului traseului 6 la locația acestuia. Restul traseelor ar rămâne, pe moment, neschimbate, dar merită luată în considerare comasarea traseului 4 Chizid cu ruta sub-urbana de Răcăștie (prin centrul istoric) datorită fluxului și frecvențelor similare.

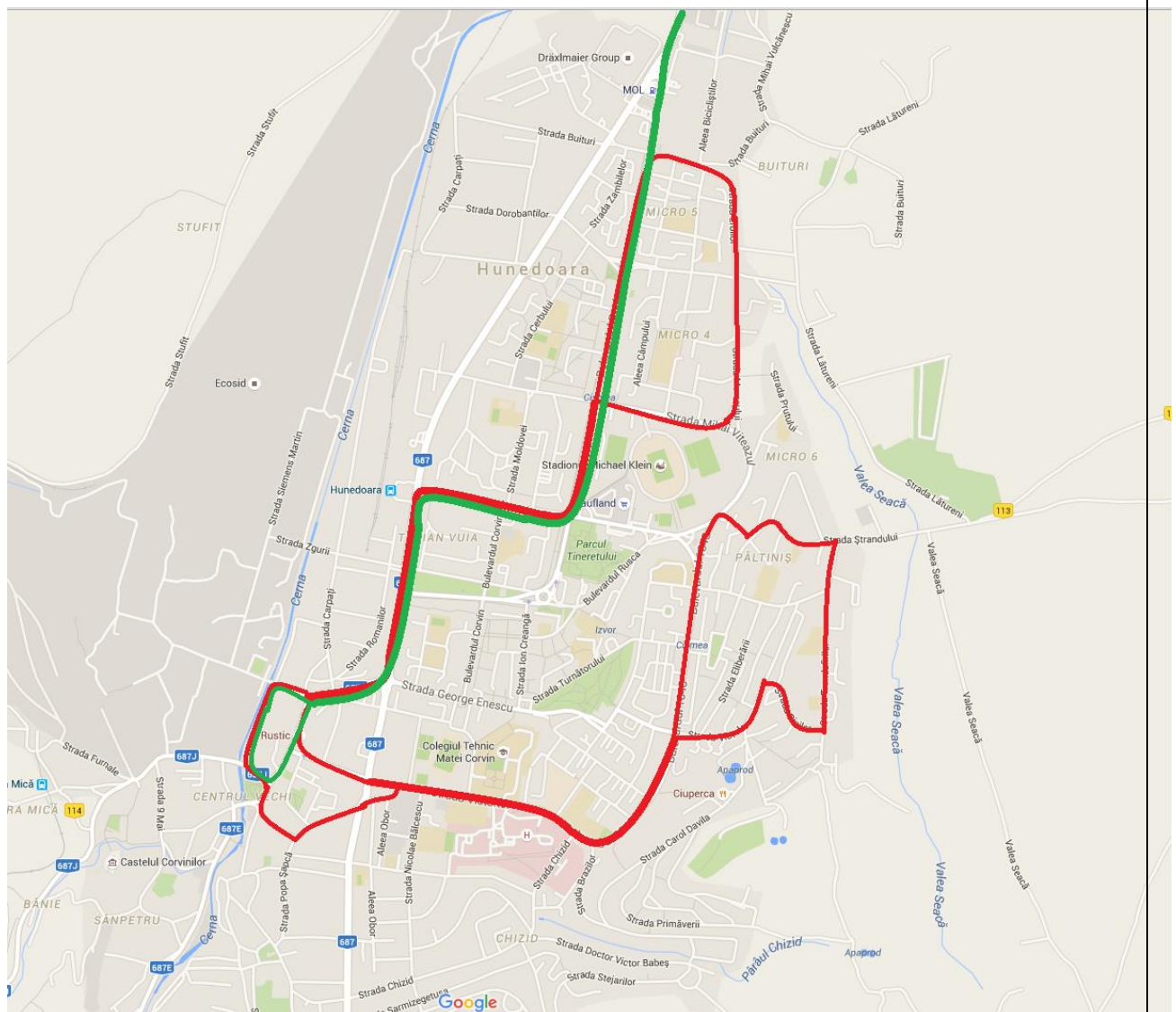


Figura 13 - Modificări propuse traseelor de transport public – orizont scurt-mediu

M9b. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa II – Rețeaua de autobuze și troleibuze

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Traseele de autobuz au terminalul în centrul orașului, dar nu se conectează bine la locațiile în care mulți turiști doresc să fie, rezultând în plimbări lungi sau inter-schimbarea între trasee; Timpii de parcurs sunt mai lungi decât cei ideali/de dorit.	
Obiectiv Operațional	Îmbunătățirea accesului utilizatorilor de transport public, astfel încât numărul de călătorii care nu au nevoie de o schimbare de rută sau de plimbări lungi este sporit timpii medii de deplasare sunt reduși iar eficiența utilizării autobuzelor este crescută.	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS4. Siguranță și sănătate
Descrierea Intervenției	<p>Rețeaua propusă nu implică resurse suplimentare considerabile, dar introduce o serie de noi conexiuni importante transversale ale orașului, reducând în același timp congestiunea transportului public în centrul orașului și facilitând legăturile oferite de rețeaua de troleibuz. Cu toate că conectivitatea pentru utilizatorii de transport public este crescută, numărul de rute este redus, simplificând rețeaua. Acest lucru îmbunătățește percepția și înțelegerea transportului public de către publicul larg. Rețeaua revizuită oferă posibilități de transfer clare care permit conectivitatea între toate părțile zonei metropolitane.</p> <p>Rutele schemei de optimizare pe termen lung vor aduce beneficii atât oamenilor din Hunedoara cât și PrimTransPrestului, ceea ce face transportul public să opereze cât mai aproape de cele mai bune rezultate posibile cu utilizarea sporită a capacității. Recomandările cuprind hărți ale rutelor și a frecvențelor de operare pentru fiecare rută din cadrul rețelei propuse.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.001-0.1 MEUR	POR 3.2/buget local	Publicul călator, primăria municipiului și operatorul transportului public
Constrângeri și riscuri		
Rețeaua este constrânsă de străzile pe care se poate opera transport public. Unele dintre acestea sunt aglomerate cu trafic auto și propunerile pe termen lung țintesc a încărca optim rețeaua de troleibuz propusă precum și a îmbunătăți fluxul de trafic și în special a crește viteza de operare a transportului în		

comun, sporind conectivitățile directe și implicit atractivitatea sistemului.

Informații adiționale:

Modificările sugerate au titlu orientativ, fiind sugestia experților și de aplicarea acestora nu interdepinde implementarea altor proiecte sau măsuri.

Modificările rețelei pe termen lung propun operarea troleibuzelor pe traseele 2 și 3 comasate (cu verde deschis), pentru facilitarea legăturilor centrale din zonele Micro 4, 5, 6 și 7, la frecvențe de 20 min în ore vârf și 30 min în afara acestora (2 vehicule, regularizare la capete)

Traseul 4 (cu albastru) se propune a fi modificat pentru conectarea zonei Chizid și Pălăniș cu centrul geografic și istoric și operat cu midi-busuri de 60-80 de locuri, cel puțin o dată pe oră. Restul traseelor sub-urbane ar rămâne neschimbate, dar merită luată în considerare operarea rutelor spre Răcăștie și Boș-Groș-Zlași spre gară pe străzile Dacia și Avram Iancu, pentru sporirea accesului central (verde închis).

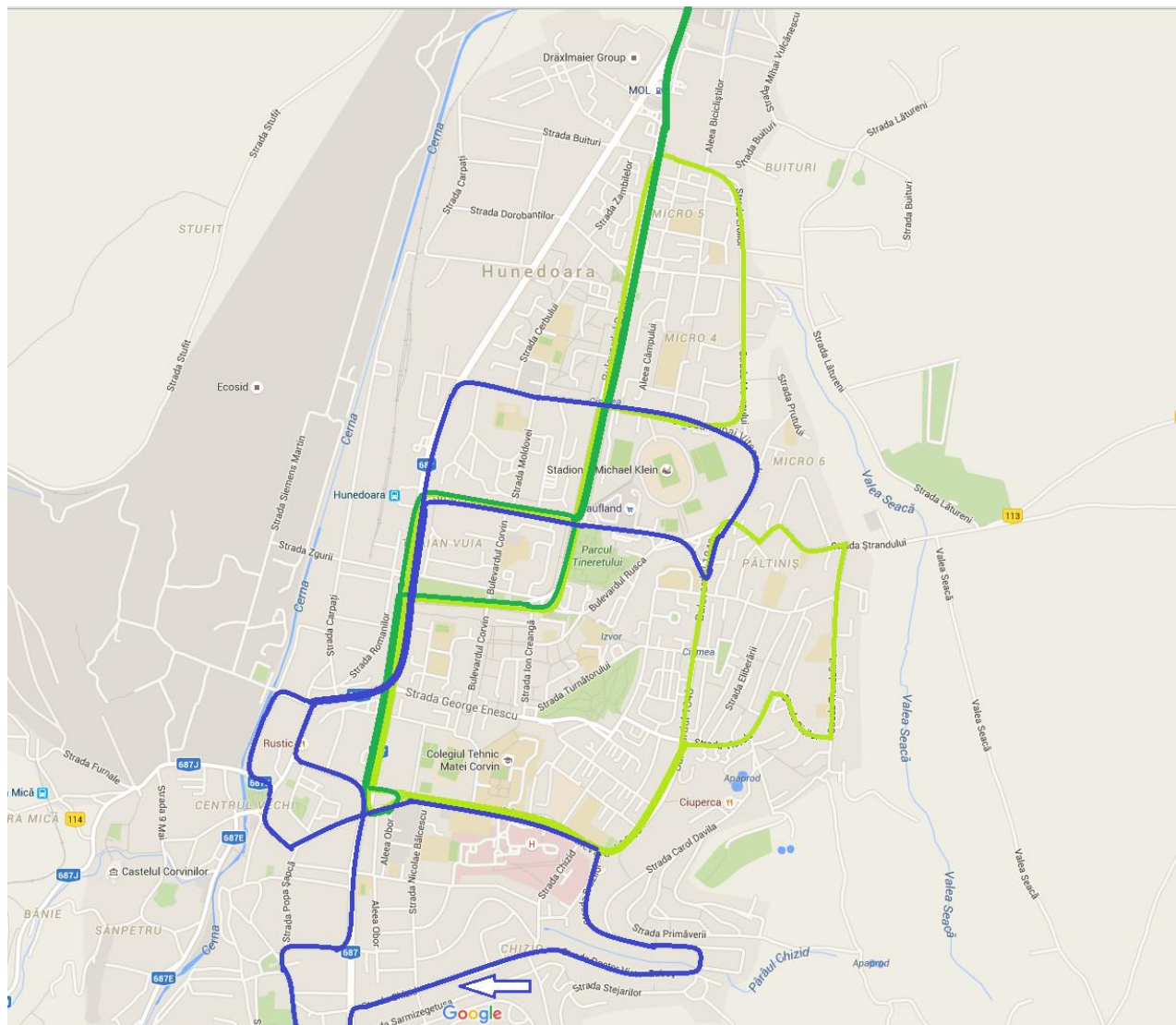


Figura 14 - Modificări propuse traseelor de transport public – orizont termen lung

M10. Construirea rețelei de troleibuz		
Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Transportul public in Hunedoara este realizat cu autobuze diesel, convenționale, cu atractivitate vizuala redusă, fiabilitate îndoielnică si motoare diesel cu ardere interna poluante.	
Obiectiv Operațional	Implementarea transportului electric pe principalele artere ale orașului prin construirea unei rețele de troleibuz la standarde înalte sau alte solutii ecologice alternative.	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate
Descrierea Intervenției	<p>Această intervenție sugereaza instalarea unor fire de contact montate elastic și a unor elemente de rețea moderne în intersecții, pentru implementarea operării troleibuzelor. Firul de contact va fi unul de secțiune mărită, pentru pierderi rezistive minime. Folosirea troleibuzelor moderne, cu frânare recuperativă va reduce costurile de operare și va elimina emisiile, ceea ce va conduce la un sistem public de transport sustenabil și silențios.</p> <p>Infrastructura alterativa posibila sugereaza un numar de amplasamente de facilitati de incarcare pentru autobuze electrice cu baterii</p> <p>O solutie alternativa este achizitionarea de autobuze Diesel-hibride.</p> <p>Ca alternativa nesimpatizata de echipa de elaborare se pot amenaja statii de incarcare pentru autobuze electrice cu baterii.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2019-2022
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
2-3.5 MEUR	POR 3.2/buget local/credit BERD	Publicul general în special călătorii cu accesibilitate redusă precum si potentialii noi utilizatori.
Constrângeri și riscuri		
<p>Riscul ne-încadrării transportului public la cerințele europene actuale, creșterea constantă a costurilor de mentenanța și exploatare specifice, împiedicarea sporirii atractivității și coeficientului de încredere în transportul public, împiedicarea desfășurării unui transport public ecologic și a reducerii implicite a poluării fonice, atmosferice și a gazelor cu efect de seră. Din păcate, tehnologia vehiculelor de transport public electrice autonome nu este suficient de fiabilă pentru a fi luată în considerare, așadar, troleibuzele ar fi cea mai bună soluție.</p>		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

Informații adiționale:

Achiziționarea și operarea flotei ecologice este necesară și oportună indiferent de rutele operate.

Posibila rută propusă:

2 – OM – Centru – Micro 4 și 5

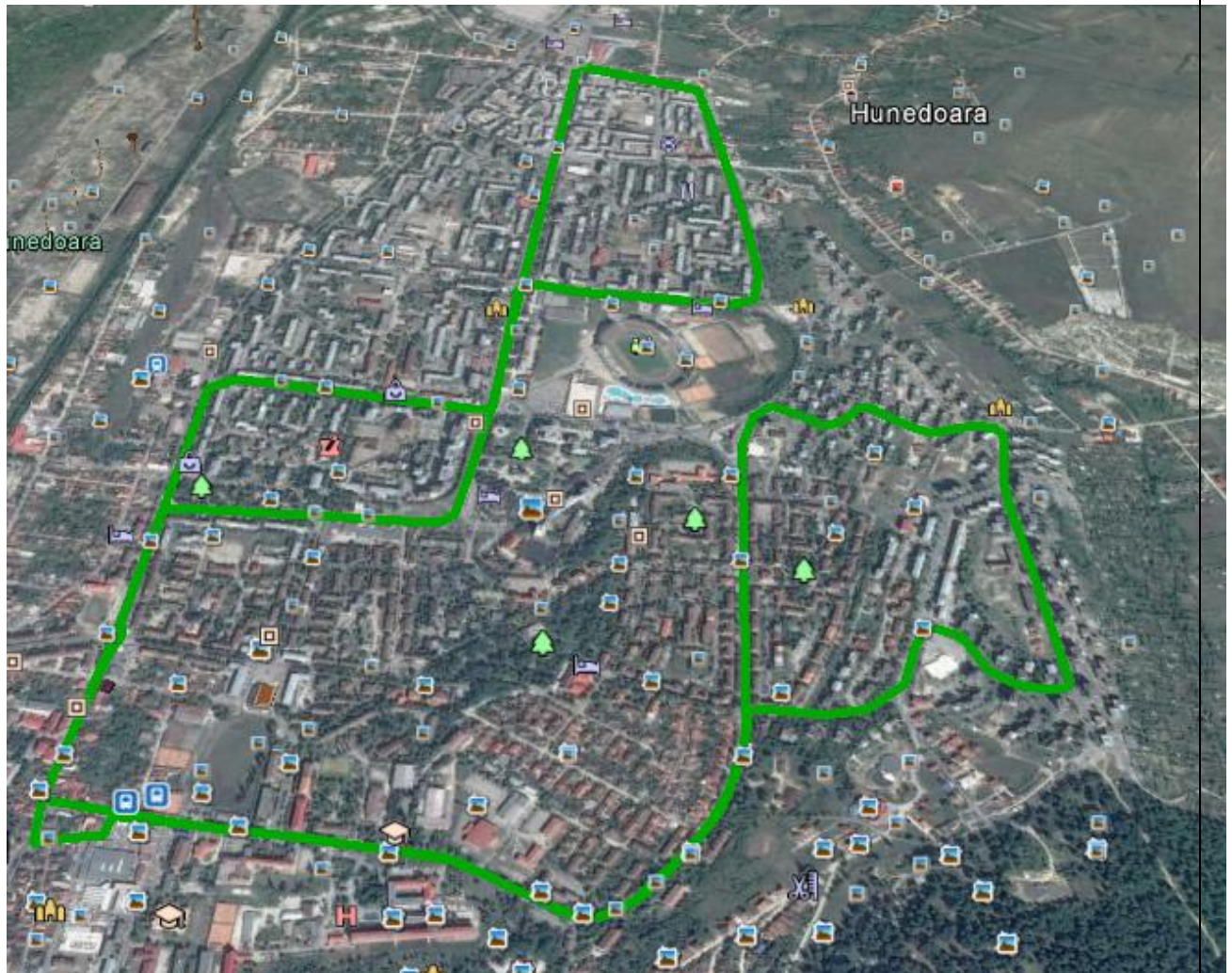


Figura 15 - Rețea propusă de transport ecologic



COST ESTIMAT REȚEA TROLEIBUZ HUNEDOARA			
Element rețea	Numar	cost unitar (K eur)	total (K eur)
macaz separare	3	40	120
macar reunire	3	20	60
incrucisari	4	5	20
separatoare	4	2	8
cabluri alimentare/egalizare	10	0.75	7.5
elemente de curba	260	0.45	117
cablu CU 100	35000	0.055	1925
Elemente prindere	550	0.0125	6.875
cabluri ingorpate	2000	0.055	110
Statii de alimentare	2	350	700
Cost total (milioane euro):		3.074375	

M11. Construirea unui garaj nou cu facilități de mentenanță și pentru vehicule ecologice

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Facilitățile de mentenanță ale autobuzelor sunt învechite, depășite tehnologic și implică o cantitate considerabilă de ore de muncă, iar echipamentul specific întreținerii vehiculelor ecologice este absent; Calitatea întreținerii vehiculelor de transportat călători e condiționată de aparatul conex.	
Obiectiv Operațional	Implementarea echipamentului de mentenanță prin achiziționarea unor mașini-unelte, a facilităților specifice și automatizarea tuturor operațiunilor conexe. Construirea unei hale ergonomice și eficiente termic de întreținere a vehiculelor;	Obiective Strategice OS2. Mobilitate și poluare redusă
Descrierea Intervenției	(i) Modernizarea spațiului și facilităților de îngrijire și securitate, aducerea acestuia la standarde actuale de mentenanță prin achiziționarea unui elevator, a echipamentelor conexe, a unui sistem eficient și ecologic de spălare și (ii) Aducerea la zi a tuturor spațiilor de întreținere, implementarea unui sistem de iluminare eficient și a unui exhaustor pentru eliminarea gazelor de echipament.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare

Propunere	2018	2019-2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.5-1 MEUR	ROP/buget local/alte surse	Publicul călator, primăria municipiului și operatorul transportului public

Constrângeri și riscuri

Fără această măsură facilitatea operării autobuzelor/troleibuzelor va scădea permanent, atrăgând o diminuare a succesului sistemului și implicit a atractivității acestuia, ducând la o scădere/prevenind o creștere a cotei modale alocate transportului public.

Informații adiționale:

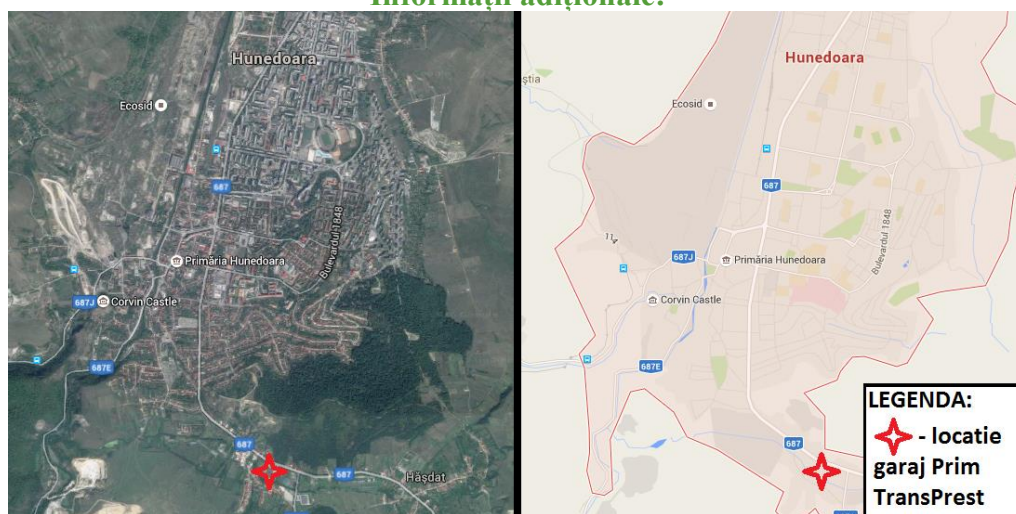


Figura 16 - Localizare a depoului pentru autobuze / troleibuze destinate transportului public ecologic

M12. Reamenajarea traseului de cale ferata ingusta si operare mocanitei in regim sezonier/turistic

Sector	Transport Public/Turistic	
Descrierea Problemei	Transportul public in Hunedoara este realizat cu autobuze diesel, convenționale, cu atractivitate redusă, și impact ecologic considerabil. Soluții alternative atractive sau ecologice nu există, nici măcar pentru turism.	
Obiectiv Operațional	Construirea unei linii noi de cale ferata ingusta pe terasamentul existent și reabilitarea podurilor in stare de degradare și uzura semnificativa.	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban

		OS4. Siguranță și sănătate
Descrierea Intervenției	Construirea caii ferate la standarde actuale de siguranță pe terasamentul vechi, dar cu traverse și linie nouă, precum și reabilitarea structurală a podurilor expirate și a tunelurilor degradate de pe parcursul istoric; Achiziția/Închirierea și operare unui tren turistic sezonier, posibilă extindere a traseului până la gara principală.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018-2020	2021-2025
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
3-4 MEUR	ROP/buget local/surse private	Publicul general în special călătorii utilizatori ai transportului public din Micro 6/7
Constrângeri și riscuri		
Pierderea unui potențial atragător de turiști și venituri semnificative, degradarea până la limita imposibilității reabilitării a terasamentului și podurilor traseului de patrimoniu.		
<p>Informații adiționale: Posibile rute sugerate:</p>		

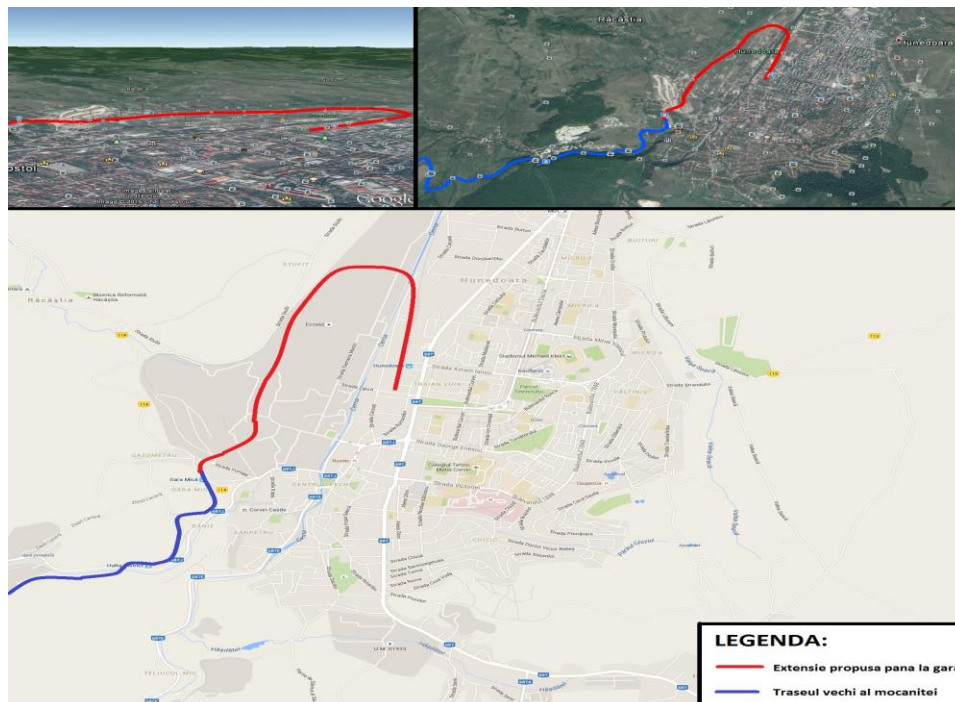


Figura 17 - Trasee posibila ruta a extinderii mocanitei la gara Hunedoara

M13. Traseu regional autobuz electric/hibrid – Eco-Rută

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Transportul public între Deva și Hunedoara este realizat cu autobuze convenționale, vechi, nu sunt ecologice sau fiabile, sunt dificil de operat și prezintă costuri de mentenanță ridicate. Motoarele diesel nu corespund normelor recente de poluare EURO actuale, generând poluare fonica și atmosferică locală	
Obiectiv Operațional	Achiziționarea și operarea unor autobuze nepoluante și instaurarea transportului ecologic regional între municipiile Hunedoara și Deva.	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate



Descrierea Intervenției	Achiziționarea și operarea a 2-5 autobuze standard, de 12 metri și capacitate de 100 călători, hibride sau electrice, în valoare de 0.4-0.5 MEUR fiecare, în schema de culoare decisă a fi specifică municipiului. Promovarea traseului ca fiind complet ecologic și nepoluant în mediile digitale și pe titlurile de călătorie specifice.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016-2018	2018-2021
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1,5-3 MEUR	ROP/buget local/alte surse	Pasagerii actuali și potențiali ai transportului public, turiștii ocazionali
Constrângeri și riscuri		
Riscul ne-încadrării vehiculelor vechi la cerințele europene actuale, creșterea constantă a costurilor de mentenanță și exploatare, împiedicarea sporirii atractivității și coeficientului de încredere în transportul public, împiedicarea desfășurării unui transport public ecologic și a reducerii implicite a poluării fonice, atmosferice și a gazelor cu efect de seră.		
Informații adiționale:		
Autobuzele electrice necesită stații adiacente de încărcare, care în funcție de soluția aleasă pot să fie în garajul operatorului sau în terminalele utilizate pentru regularizarea transportului public.		
Ruta sugerată:		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

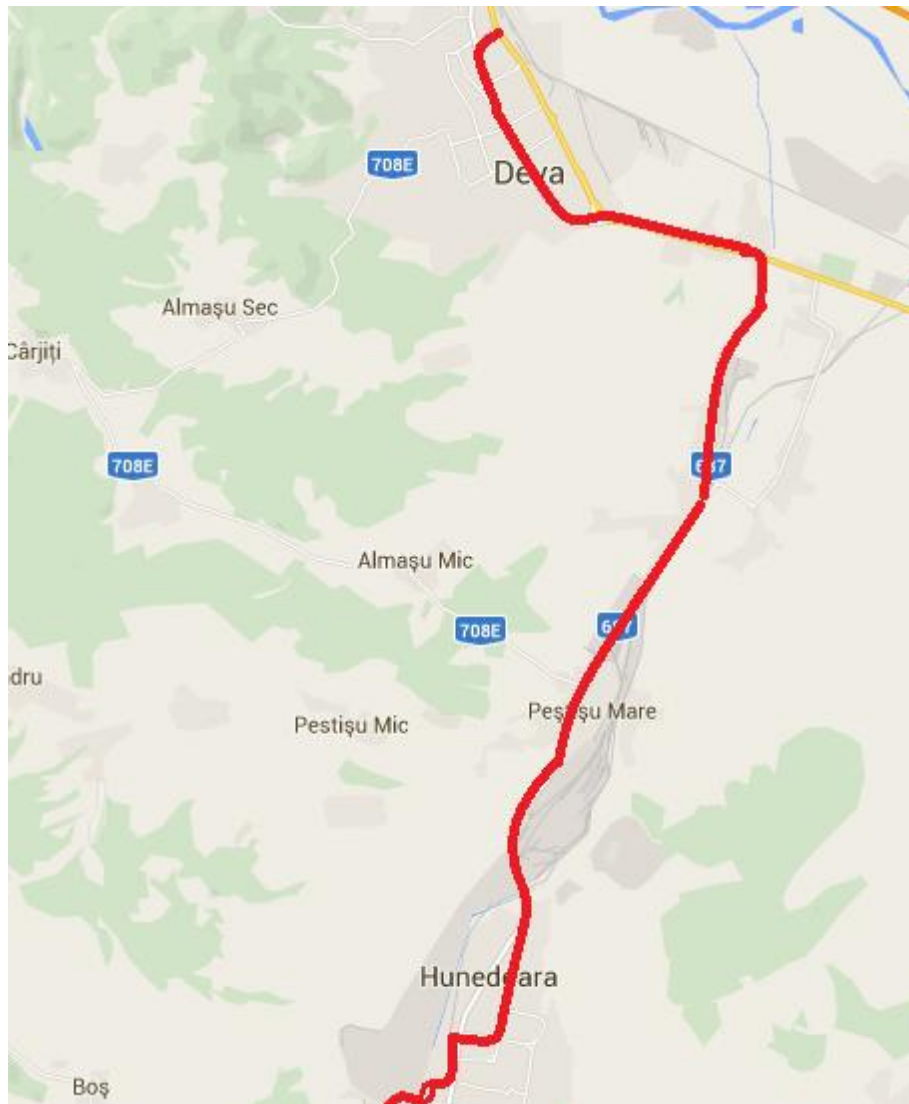


Figura 18 - Rută propusă a traseului autobuzului hibrid interorășenesc Hunedoara – Deva

M14. Promovarea digitală a Transportului Public		
Sector	Transport Public	
Descrierea problemei	Transportul public Hunedorean nu dispune de o pagină web atractivă, o aplicație accesibilă dispozitivelor mobile sau de vreun mod facil de vizualizare a orarelor de circulație în mediul digital.	
Obiectiv Operațional	Implementarea unei pagini web profesionale, alături de o aplicație pentru dispozitive mobile pentru vizualizarea traseelor și a graficelor de circulație.	Obiectiv(e) Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate
Descrierea Intervenției	Introducerea în mediul digital a transport public: <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 a acestora, promovarea modificărilor în timp real și a situațiilor deosebite; • Realizarea unei pagini de social media (facebook) a operatorului, cu același scop ca și aplicația, dar focusată pe publicul tânăr; Anunțarea și promovarea modificărilor și a situațiilor nepre; • Prețuirea promovării și păstrarea unei comunicări digitale permanente cu publicul calator. 	
Implementarea		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	continuu
Buget estimat (MEUR)	Sursa de finanțare	Beneficiari
Costul de pornire – 0.03-0.45 MEUR Bugetul de venituri - 0.02-0.05 MEUR per an	În principal bugetul local/al regiunii/POR 3.2	Pasagerii actuali și potențiali ai transportului public, turiștii ocazionali
Constrângeri și riscuri		
Este esențial ca transportul public să se promoveze singur și să livreze servicii o promovare și comunicare de calitate, ca să păstreze pasagerii și să atragă alții noi.		

Informații adiționale

Acest proiect poate fi livrat organic prin specialiști din cadrul municipaliității/operatorului sau poate fi pornit cu consultanți externi/firme specializate.

M15. Amenajare/modernizare adăposturi stații

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Anumite stații de transport public nu au adăposturi acoperite sau au adăposturi degradate vizual sau perimate.	
Obiectiv Operațional	Modernizarea/reamenajarea adăposturilor din stațiile transportului public astfel încât toate stațiile și opririle să fie conforme cu standardele ridicate și acceptate.	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS3. Calitatea mediului urban
Descrierea Intervenției	Modernizarea adăposturilor degradate/amenajarea unor noi în stațiile utilizate frecvent pentru sporirea confortului utilizatorilor; Pavarea zonelor de așteptare din stații și sporirea calității acestora prin reamenajarea suprafețelor de călcare (pentru a evita situațiile de bălțire sau înnorire), montarea unor banci pentru a îmbunătăți calitatea așteptării îndelungate specifice frecvențelor din zonele cu densitate de locuitori redusă.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2020
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.1 – 0.25 MEUR	POR 3.2/buget local	Publicul general în special călătorii din ariile cu densitate de populație redusă
Constrângeri și riscuri		
Lipsa unei zone de așteptare de calitate previne atragerea de noi călători din zonele deservite de transport public cu frecvența redusă (ex: Chizid). Inexistența unor stații atractive cu bănci și adăpost ar putea determina utilizatorii transportului public să caute mijloace alternative de deplasare, dacă nu au condiții decente de așteptare.		

Informații adiționale:

Cost estimat: 25-50 x 2000-10000EUR dale/asfalt, 30-50 stații x 20-60mp x 50-500EUR/mp

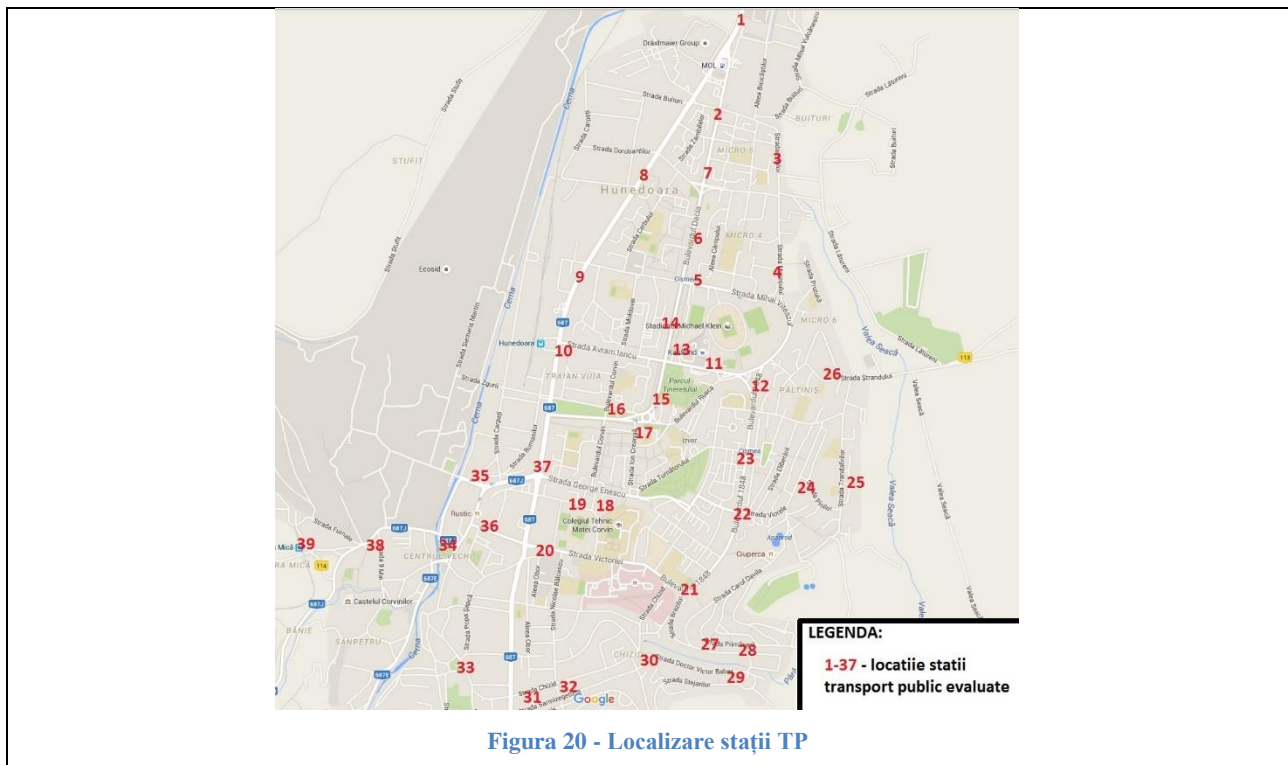
Principiile general acceptate pentru stații și opriri sunt:

- 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 (înca 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. Suprafața disponibilă pentru afișarea reclamelor poate aduce un venit sistematic operatorului/primăriei, iar agenția de publicitate contractată ar trebui să se ocupe de întreținerea estetică a întregului adăpost.



Figura 19 - Exemplu: adăpost pentru stație TP cu afișaj publicitar.



<i>M16. Dezvoltarea Corporatistă a Transportului Public</i>	
Sector	Instituțional, Transport Public
Descrierea problemei	Companiile de Transport Public din România au tendința de a fi tradițional organizate în jurul țelurilor operaționale și ingineresti decât să adopte viziunea concentrată pe client, necesară dacă transportul public va concura eficient cu transportul cu automobilul.
Obiectiv Operațional	<p>Să se introducă o cultură concentrată pe client în cadrul companiei de transport public incluzând planificare corporatistă, branding, dezvoltarea și monitorizarea performanței.</p> <p>Obiectiv(e) Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate</p>

Descrierea Intervenției	Introducerea în companiile de transport public:	
	<ul style="list-style-type: none"> • A unei misiuni concentrate pe client; • Măsurarea performanței incluzând livrare în comparație cu ținte (ex : procentul de servicii care funcționează la timp) și monitorizarea satisfacției clientului ; • Un plan corporatist revizuit anual care va specifica pentru fiecare departament sau unitate din cadrul companiei. țelurile, programul de acțiune, bugetul și cum contribuie la atingerea țăintelor de performanță ale companiei; • Planuri de pregătire a tuturor membrilor din personal, de la șoferi și alt personal care intră în contact cu publicul la management și unități support până la membrii Consiliului de admnistrație; • Prețuirea performanței și mecanisme de revizuire. 	
Implementarea		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 - nedeterminat
Buget estimat (MEUR)	Sursa de finanțare	Beneficiari
Costul de pornire – 0.03-0.15 MEUR Bugetul de venituri - 0.02 MEUR/an	Bugetul local/POR, suplimentar posibil prin PPP	Pasagerii actuali si potentiați ai transportului public
Constrângerii și riscuri		
Este esențial ca transportul public să se vândă singur și să livreze servicii de calitate ca să păstreze pasageri și să atragă alții noi. Organizații de transport public fără o viziune centrată pe client tind să stagneze sau să decadă într-o lume competitivă.		
Informații adiționale		
Acest proiect poate fi livrat organic prin specialiști din cadrul companiei sau poate fi pornit cu consultanți externi.		

2.3 Transport de marfă

M17. Desemnare amplasamente descărcare/aprovizionare marfă		
Sector	Trafic	
Descrierea Problemei	<p>Infrastructura de transport la nivelul Municipiului Hunedoara nu este calibrată pentru a suporta un flux ridicat (peste 100 autocamioane / zi) din zonele productive către Sântuhalm / Deva și autostrada A1. Accesul către Hunedoara se realizează dificil dinspre partea nordică, unde drumul se îngustează la o bandă pe sens în apropierea intrării în municipiu. Parcul Industrial reprezintă singura structură productivă care beneficiază de acces la drum cu 2*2 benzi.</p> <p>Actorii economici din zonă (ArcelorMittal, Drăxlmaier ș.a.) sunt confrunțați cu probleme mari de transport marfă; în ceea ce privește Drăxlmaier, localizat între râul Cerna și DJ 687, ieșirea acestuia se realizează în DJ prin întoarcere la 90 de grade, ceea ce îngreunează angajarea în trafic a vehiculelor de transport marfă de mare tonaj. Accesul pe direcția S-E se realizează prin DJ 687 dinspre Hășdat, însă de asemenea pe 1*2 benzi, drumul nefiind practicabil cu ușurință de către vehicule de transport marfă datorită configurației drumului. Similar, dinspre Zlaști se accede către Hunedoara pe DJ 687J, însă drumul are un profil foarte îngust fără acostament pe porțiuni ample și cu serpentine.</p>	
Obiectiv Operațional	Reducerea timpilor de deplasare / așteptare în zonele industriale și decongestionarea traficului la nivelul municipiului	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate</p> <p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS3. Calitatea mediului urban</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>
Descrierea Intervenției	<p>Desemnarea, rezervarea și marcarea adecvată a unor locații de parcare special rezervate încărcării/descărcării vehiculelor de aprovizionare în/lângă zonele comerciale și stabilirea unui orar de aprovizionare acolo unde acestea se suprapun cu zone aglomerate și intens utilizate (dimineața sau după amiază).</p>  	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 - 2019
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari

2 mil Euro	POR	Agenți economici
------------	-----	------------------

Constrângeri și riscuri

Constrângerile sunt legate de găsirea amplasamentelor adecvate (ca suprafață și poziție) pentru reducerea traficului de mare tonaj și devierea acestuia din zona centrală.

Informații adiționale:

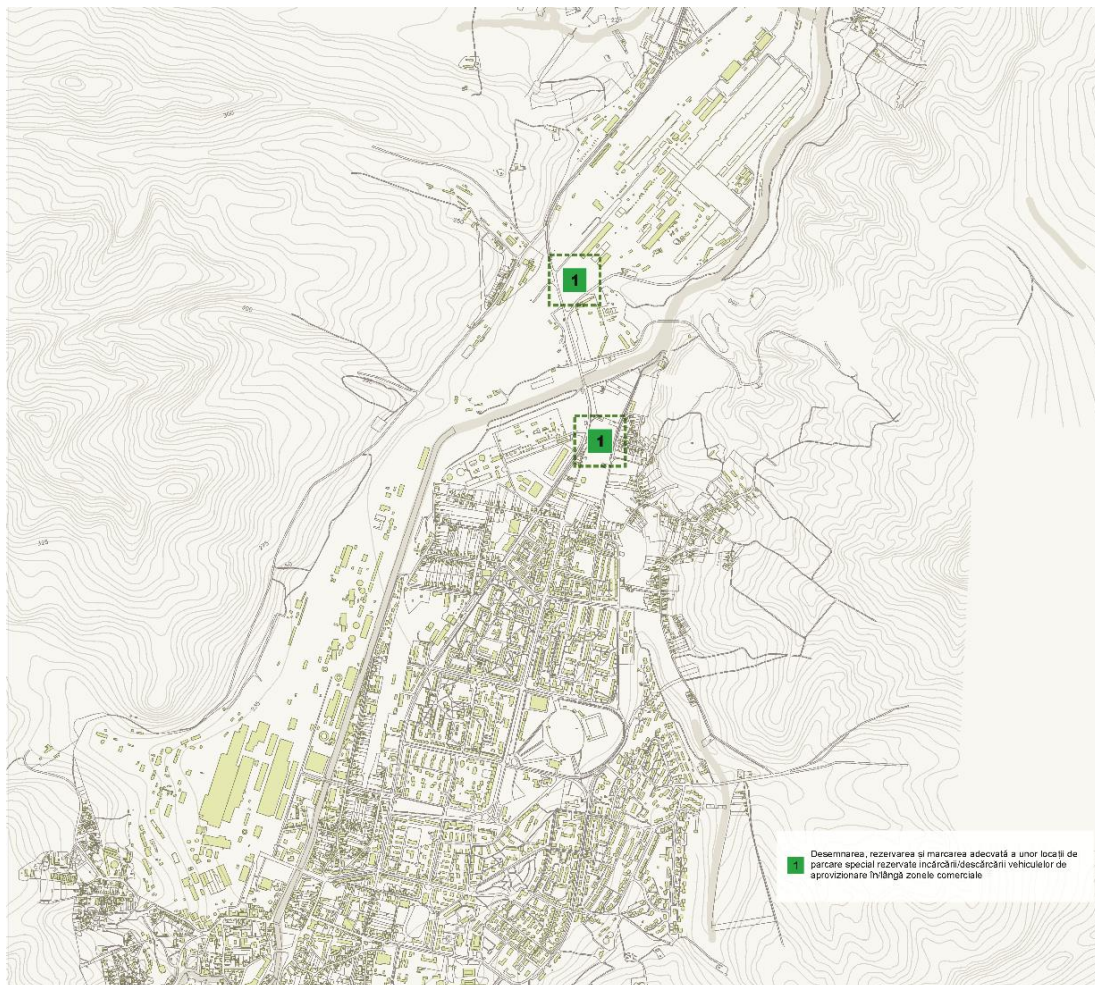


Figura 21 - Localizare a punctelor de încărcare/descărcare marfă propuse

M18. Nod intermodal de transport marfă Hunedoara – Faza 1	
Sector	Trafic
Descrierea Problemei	<p>Municipiul Hunedoara se confruntă în prezent cu necesitatea revalorificării patrimoniului amplu industrial de care dispune, cu precădere a fostei platforme Ecosid. Localizarea noilor actori economici industriali (Draxlmaier, Arcelor Mittal) în zona a avut un impact pozitiv semnificativ în reintegrarea în piața forței de muncă a personalului fostelor industrii, însă capacitatea de a oferi mijloace cost- și timp-eficiente de transport a produselor și mărfurilor realizate pe teritoriul municipiului rămâne o barieră pentru capitalizarea mai amplă a resurselor disponibile pentru industrie. Transportul feroviar de marfă reprezintă, în perspectivă, o necesitate pentru un oraș cu potențial de a redeveni centru productiv.</p> <p>Pe ruta Peștiș – Bârcea circulă trenuri de marfă, însă nu există în prezent o rampă de descărcare pentru Municipiul Hunedoara, transferul logistic din vagon în camion și invers neputând fi făcut. În consecință, actorii economici existenți nu pot beneficia de accesul la un transport mai eficient din punct de vedere al costurilor și mai puțin poluant.</p>
Obiectiv Operațional	<p>Îmbunătățirea competitivității economice a Municipiului la nivel regional și a accesului pe piețele regionale. Asigurarea unui transport cost-eficient de marfă pentru operatorii economici și creșterea locurilor de muncă la nivel local.</p> <p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate</p>
Descrierea Intervenției	<p>Proiectul vizează implementarea unui nod / unei platforme de transfer intermodal în zona Peștișu Mare, în proximitatea gării de marfă existente, în scopul asigurării accesului facil pentru transportatori și distribuitori atât la coridorul de transport autorstradă, cât și la magistrala ferată 200, de legătură E-V.</p> <p>În Faza 1, implementabilă în cursul actualei perioade de finanțare, se vizează elaborarea studiului de fezabilitate pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • O platformă cu suprafață totală min. 5 ha • Suprafețe de depozitare – platforme și hale cross-docking; • Facilități de procesare intermodală a unităților / containerelor; • Linii ferate și linii ferate de așteptare; • Clădiri de birouri și cu destinație de întreținere pentru containere, facilități vamale; • Benzinărie, servicii.



Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018-2020	2020 - 2023
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
7 mil Euro (0.5 mil. EUR Faza 1)	Investiții private, BERD, Jessica, PPP	Agenți economici, cetățeni

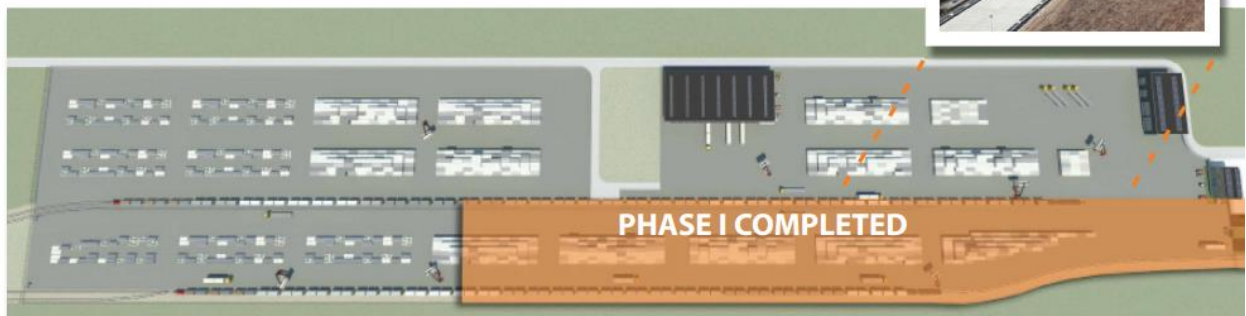
Constrângeri și riscuri

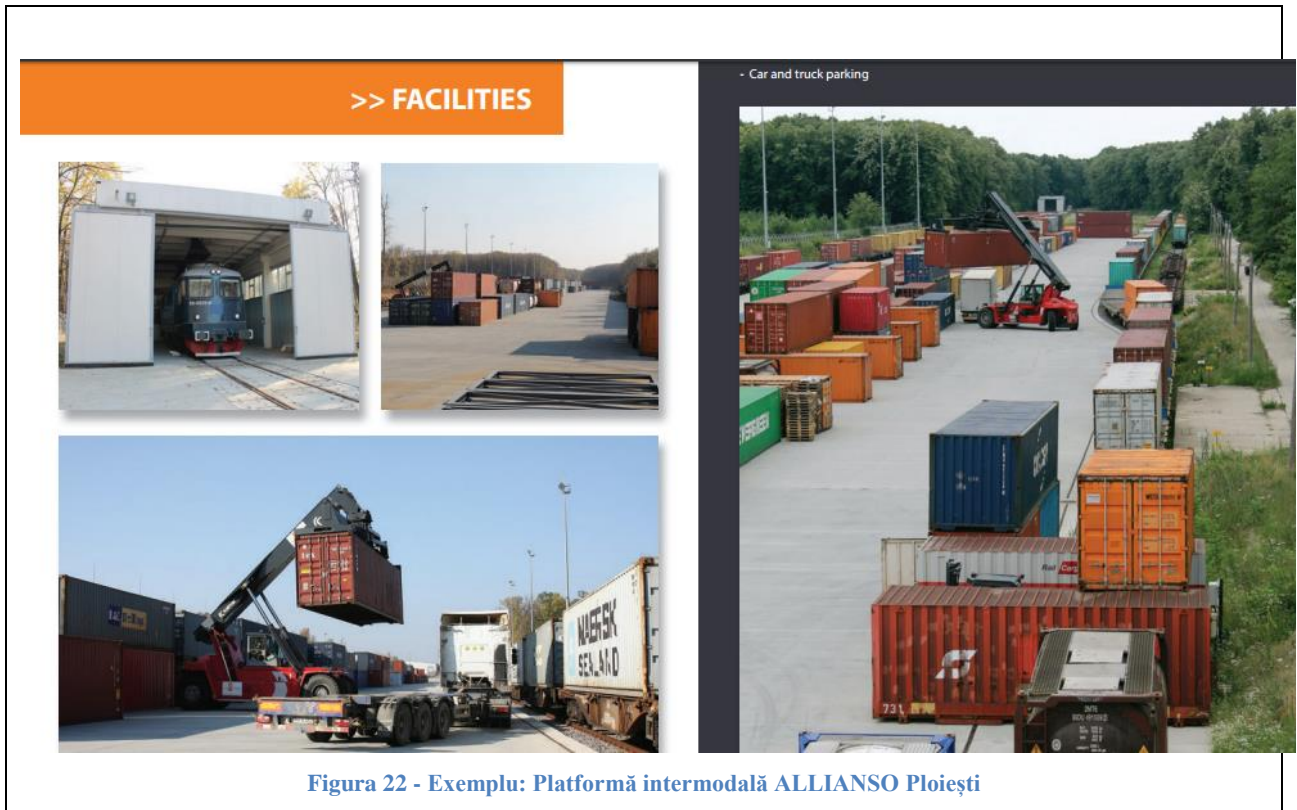
Informații adiționale:

Se vor considera pentru finanțare surse multiple: fonduri Europene, dar și posibilități de finanțare prin fonduri și investiții private sau parteneriate public-private.

Exemplu de bună practică: Terminal independent pentru transport marfă ALLIANSO, în cooperare cu Rail Cargo Austria, în Ploiești, România.

>> OVERVIEW PROJECT: DELIVERED AREA





2.4 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)

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.

Noul sistem de orientare din Sydney se bazează pe patru principii directoare: coerență, accesibilitate, durabilitate și lizibilitate în cadrul orașului.

Cu ajutorul acestor elemente strategice au fost concepute următoarele indicatoare diferite:

- Piloni. Pilonii creează o hartă de informații care include numere de telefon și site-uri internet, precum și numere de contact în alfabetul Braille/tactil și referințe cu privire la locurile căutate.
- Indicatoarele de tip stegulețe - Indicatoarele de tip stegulețe ajută la determinarea traseelor, folosind referințele locurilor și direcțiile în mod similar/la fel cum se regăsesc pe piloni. Acestea au fost instalate după amplasarea pilonilor sau atunci când pilonii nu erau potriviți.
- Indicatoare de tip deget - Indicatoarele de tip deget au fost folosite atunci când trebuie asigurată lizibilitatea de la o distanță mai mare și atunci când există puține drumuri care pleacă din punctele de decizie respective.
- Indicatoare tactile- Indicatoare amplasate lângă butoanele corespunzătoare trecerilor pentru pietoni care permit citirea tactilă pentru persoanele nevăzătoare sau care ajută persoanele cu deficiențe de vedere să citească de la o distanță mică.
- Hărți - Acestea sunt instalate pe piloni autonomi sau sunt montate pe perete. De asemenea, sunt afișate individual la intrările/ieșirile nodurilor de transport, în cazul destinațiilor

importante, al structurilor de transport precum stațiile de autobuz, cabinele telefonice, birourile de informare turistică și chioșcurile.

- Marcaje de destinație - Semnalizează sosirea la o destinație precum un parc important, o clădire civilă sau o piață. Sunt marcate numele destinației și informații relevante interschimbabile.
- Marcaje de interpretare Identifică un loc, o piață sau un traseu. Se pot regăsi sub forma unor marcaje independente sau în apropierea unui pylon. Pe ambele părți sunt prezente caractere grafice.

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 parcurilor
- accesibilitate pentru toți, inclusivă
- limitarea, descurajarea circulației motorizate (prin aplicarea de regulamente drastice pentru cei care nu respectă limitele de viteză și nu acordă prioritate)
- existența unor spații verzi atractive și a unor lucrări de peisagistică adaptate culturii orașului
- reclădirea identității și imaginii locului

M 19. Pietonizare în municipiul Hunedoara

Sector	Mers pe jos	
Descrierea Problemei	Dintre respondenții la chestionarul online PMUD, 28% au identificat mersul pe jos ca fiind modalitatea cea mai des folosită de deplasare în timpul săptămânii, a doua cotă modală ca mărime după deplasările efectuate cu autoturismul personal. Cu toate acestea, trotarele și spațiile dedicate exclusiv pietonilor sunt neamenajate corespunzător, sunt ocupate abuziv de mașini. Zona centrală, fie că este centrul vechi sau centrul civic, este suprimată de trafic, poluare fonică, acest lucru contribuind la o calitate scăzută a vieții și o atractivitate redusă a acestor spații pentru rezidenți și turiști. În zona centrală parcare ar trebui să fie un lux pentru conducătorii auto. Extinderea zonelor dedicate pietonilor, date fiind și distanțele mici de parcurs în interiorul orașului trebuie să devină o prioritate.	
Obiectiv Operațional	Crearea unei rețele coerente de spații pietonale și semipietonale Îmbunătățirea calității spațiului dedicat pietonilor și crearea unui circuit liniștit și atractiv.	Obiective Strategice OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate
Descrierea Intervenției	<p>Sunt propuse trei tipuri de spații cu caracter pietonal:</p> <p>Străzi / suprafețe exclusiv pietonale</p> <p>Măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - restricționarea traficului auto – acces ocazional (aprovizionare, urgențe, riverani) - Cea mai parcursă zonă din oraș coincide cu centrul civic al orașului (Bd. Corvin, Bd. Dacia) și cu zona funcțională mixtă a orașului, evidențiindu-se legăturile cu zonele verzi, parcurile, zonele destinate agrementului. Bulevardul Corvin a fost identificat de jumătate din cei 118 cetățeni chestionați ca fiind una dintre arterele pe care circulă cel mai des pe jos, ceea ce validează intențiile Primăriei de a transforma tronsonul paralel cu Str. Ion Creangă în primul pietonal al orașului. Pe viitor se poate crea o legătură între zona pietonală Corvin cu Parcul Corvinilor, loc neexploatat suficient în momentul de față - amplasare de mobilier urban, plantare de arbori, modernizarea iluminatului public <p>Străzi cu caracter prioritar pietonal</p> <p>Măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - crearea unor suprafețe semicarusabile, pavate unitar, fără diferențe de nivel între suprafețele dedicate pietonilor și traficului auto – Bd. Dacia, Parcul Central, Bd. Ruscă – Parcul Tineretului , Centru Vechi - rezervarea traseelor dedicate cicliștilor 	



Spațiu cu caracter prioritar pietonal - Olanda

<ul style="list-style-type: none"> - eliminarea parțială a parcărilor - amplasare de mobilier urban, plantare de arbori, modernizarea iluminatului public <p>Străzi cu trafic calmat</p> <p>Măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - restrângerea suprafețelor destinate autoturismelor (benzi auto / parcări) - Amenajarea corespunzătoare a trotuarelor pe drumul către Castel - creșterea suprafețelor dedicate pietonilor și îmbunătățirea calității acestora (pavaj, arbori, mobilier urban, iluminat) - măsuri de limitare a vitezei autoturismelor – 10h/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) 		
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2019 - 2022
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
5 mil Euro	POR, buget local/surse private	Rezidenți, turiști
Constrângeri și riscuri		
<p>Trebuie finalizată zona pietonală Corvin. Este nevoie de elaborarea unui studiu concept, care să stabilească concret pașii și etapele de realizare.</p>		

Informații adiționale:

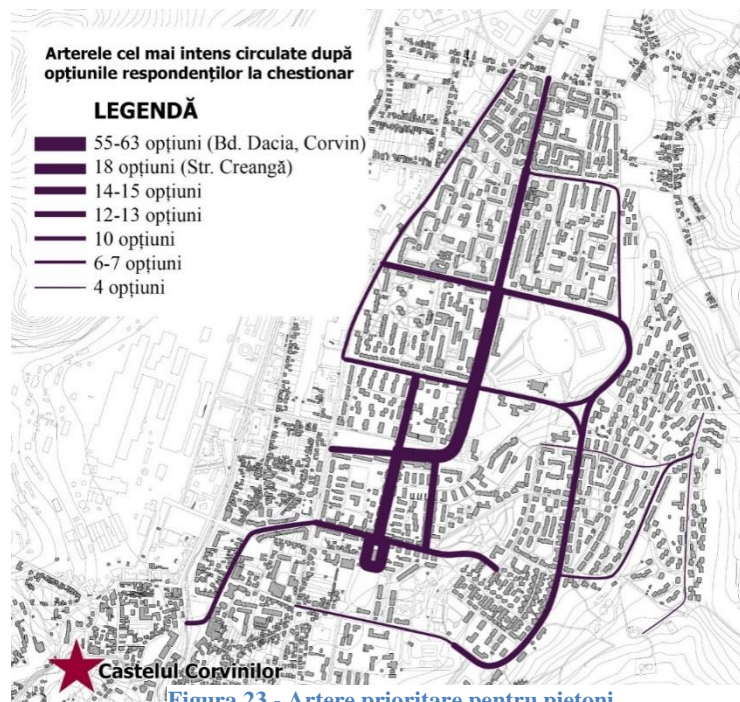


Figura 23 - Artere prioritare pentru pietoni

M20a. Pietonizare în zona centrală:

Axa primarie-parc Libertatii-Castel

Sector	Mers pe jos	
Descrierea Problemei	<p>Principalul generator de turiști din municipiul Hunedoara este privat de acces pietonal atractiv și accesibil; Coridoarele pietonale sunt înguste și neatractive, blocate frecvent de mașini parcate ilegal.</p> <p>Traficul motorizat de pe accesul principal spre castel este dotat cu trotuare înguste și iluminare publică precară; Ruta turiștilor între centru istoric și castel prezintă poluare locală fonică și atmosferică sporită, pericolozitate ridicată și atractivitate minimă.</p> <p>Disponerea actuală a infrastructurii descurajează accesul la/de la castel cu mijloace de mobilitate lentă, pe jos sau cu bicicleta iar deficiențele conectivității cu zona centrală dăunează afluxului de turiști în zonă și duratei medii a vizitei Hunedoarei pentru turiști.</p> <p>Proiectul de dezvoltare a turismului și conservare a patrimoniului în zona Castelului Huniazilor în curs de implementare prin Obiectivul Strategic 5.1 P.O.R. este condiționat de accesul facil și atractiv înspre castel, complementaritatea celor două măsuri condiționând succesul fiecăreia.</p>	
Obiectiv	Realizarea unui coridor pentru pietoni care să permită accesul facil între zonele principale de	Obiective Strategice

Operațional	<p>interes ale orașului care să ofere siguranță și accesibilitate mobilității pietonilor și bicicliștilor în condiții de atractivitate sporită.</p> <p>Realizarea conectivității pietonale și biciclistice sigure, accesibile și atractive între centrul civic și Castelul Huniazilor riveranilor și turștilor.</p>	<p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS3. Calitatea mediului urban</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>
Descrierea Intervenției	<p>Se au în vedere măsuri privind amenajarea unei axe de circa 1 km lungime, între Castel și Centru Vechi, cu posibilitatea extinderii ulterioare spre Centru Civic și Micro 6. Coridorul ar trebui să străbată mai multe zone istorice cu obiective culturale, o zonă rezidențială, să traverseze râul Cerna pe un pod nou, tip structură ușoară, dedicat pietonilor și bicicliștilor conferind siguranță și confort cetățenilor și turiștilor. Axa pentru mobilitate lentă descrisă de fișă va include și o pistă pentru biciclete pe întreaga lungime.</p> <p>Lucrările aferente pietonalizării implică refacerea pavajului pe întreaga lățime a profilului stradal, dotarea cu mobilier urban specific și vegetație aferentă, aliniamente de arbori, precum și implementarea unui sistem de iluminat stradal eficient și ecologic, cu tehnologie LED.</p> <p>Axa pietonală sugerată implică 930 de metri lungime de tronson abordat și 22750 de metri de areal atacat de lucrări. Costul estimativ, funcție de soluția tehnică aleasă, se situează până la 3 MEUR, depinzând de soluțiile tehnice și volumul de mobilier urban necesar.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018- 2021
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1.3-3 mil Euro	POR 3.2	Rezidenți, turiști
Complementaritate și sinergii cu alte Proiecte finanțate prin POR		
<p>Prezentul proiect este complementar proiectului finanțat de dezvoltare a turismului și conservare a patrimoniului în zona Castelului Huniazilor în curs de implementare prin Obiectivul Strategic 5.1 P.O.R., antrenând accesul facil și atractiv înspre castel, diversificarea ofertei de servicii și posibilități de agrement în zona, retenția turistilor în municipiul Hunedoara</p>		
<p align="center">Informații adiționale:</p> <p>Axa sugerată urmează traseul indicat mai jos, cumulând circa 930 de metri:</p>		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!



Suprafata totala a proiectului se apropie de 15.000 de metri patrati, incluzand doua pietete:



Locatie	Distanta - metri	Aria - metri patrati
Axa Pietonala intre pietete:	930	4385
Piateta Parc + Primarie:	220X135	15550

Piateta Castel: 180X20 2790

Suprafata totala coridor pietonal: 22725

Sinergia dintre axa și suprafețele recreative pietonale se regăsește în suprapunerea de mai jos:



M20b. Coridoare pentru pietoni cu acces facil

Sector	Mers pe jos	
Descrierea Problemei	<p>Unele cartiere cu densitate ridicată (Micro) au beneficiat în ultimii ani de investiții în reabilitarea carosabilului și pavarea aleilor de acces, însă Micro 1, arealul centrului civic, Micro 6 și 7 nu beneficiază în prezent de spații publice de calitate în interiorul insulelor de locuințe colective, accesibilitatea pietonală fiind limitată iar spațiile publice fiind acaparate de mașini parcate.</p> <p>De asemenea, drumul spre castel este privat de un spațiu adecvat pentru pietoni. Alte cartiere, precum Micro 6 are coridoare pietonale înguste, blocate de mașini parcate ilegal.</p>	
Obiectiv Operațional	Realizarea unor coridoare pentru pietoni, care să permită accesul facil în toate zonele orașului și care să ofere siguranța mobilității pietonilor	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS3. Calitatea mediului urban</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>



Descrierea Intervenției	Se au în vedere măsuri privind amenajarea unei rețele de circa 10 km lungime, între Castel, Centru Vechi, Centru Civic și Micro 6. Coridoarele ar trebui să traverseze mai multe zone cu spații verzi, obiective culturale, istorice și să confere siguranță și confort cetățenilor.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018- 2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1 mil Euro	buget local/surse private	Rezidenți, turiști
Constrângeri și riscuri		
Aceste zone sunt condiționate de amenajarea pietonalului Corvin și trebuie să fie conectate cu acesta. De asemenea infrastructura rutieră către Castel trebuie refăcută și zona supusă unor intervenții de regenerare urbană.		
Informații adiționale:		
		
<p>Portland Oregon Green Street, sursa: https://ro.pinterest.com/pin/150729918755931595/</p>	<p>Trees and bioswales on pedestrian-friendly Gibbs Street, Rockville, MD</p>	

M21. Proiect pilot de amenajarea cartierelor rezidențiale în cartiere de tip „woonerf” sau „home zone”

Sector	Mers pe jos	
Descrierea Problemei	<p>Interiorul insulelor din Micro 1, arealul centrului civic, Micro 6 și 7 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 Hunedoara. Crearea unor astfel de medii favorabile interacțiunilor sociale constituie o necesitate. În prezent, Hunedoara 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 trei străzi pilot în zone de tip „woonerf” sau „home zone”	<p>Obiective Strategice</p> <p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS3. Calitatea mediului urban</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>
Descrierea Intervenției	<p>Se are în vedere amenajarea a trei străzi de tip woonerf (Strada Trandafirilor – scoala – Micro 7, Strada Ciprian Porumbescu – colegiu – Micro 1, Strada Prutului – Micro 6 - școala), 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>	



Stalpi retractabili pentru interzicere trafic auto



Figura 24 - Strada Prutului, Municipiul Hunedoara, sursa: <https://www.google.ro/maps>

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Nu exista studii	2018	2018 -2021
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
3 mil Euro	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:



M22. Reglementări pentru o mai bună mobilitate		
Sector	Mers pe jos	
Descrierea Problemei	Pentru pietoni și bicicliști nu există în trafic o egalitate cu cei care utilizează autoturismul personal. De foarte multe ori, locurile dedicate exclusiv pietonilor (trotuare, spații verzi, spațiile dintre blocuri) sunt ocupate abuziv de autovehicule. Nici în trafic nu există acordarea de prioritate celor care utilizează bicicletele, utilizarea de mijloace blânde fiind o adevărată amenințare la siguranță.	
Obiectiv Operațional	Incurajarea cetățenilor pentru utilizarea de mijloace de mobilitate blândă și reducerea parcărilor ilegale	Obiective Strategice OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate
Descrierea Intervenției	La nivelul municipalității trebuie stabilită o politică de reglementare a parcărilor și de plată diferențiată, pe zone. Pentru aplicarea amenzilor este nevoie de o strânsă colaborare cu poliția rutieră și poliția locală. 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.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 - 2019

Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
Propunere de cost zero	N/A	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:		
<p>În Franța, trei milioane de oameni folosesc zilnic bicicleta ca mijloc de transport. Pentru a le veni în sprijin au fost luate o serie de măsuri care vor susține mersul cu bicicleta și pe jos. Acest plan va fi aplicat pentru a facilita coexistența bicicliștilor cu mașinile din trafic în mediul urban, precum și pentru a stimula folosirea bicicletelor ca mijloc de transport înspre locul de muncă.</p> <p>Astfel, autoritățile franceze vor acorda o indemnizație pentru cei care utilizează bicicletele în loc de mijloace de transport în comun. Pentru fiecare kilometru parcurs în șab, omul va primi 25 de eurocenți. Acest efort însă va costa statul francez, cel puțin în primă fază, 110 milioane de euro. Vor fi luate și alte măsuri, mai ales în privința circulației. De exemplu, se vor interzice oprirea și staționarea la mai puțin de 5 metri de zonele pietonale și se vor face piste cu două sensuri pentru biciclete pe străzile unde viteza va fi limitată la 30 de kilometri pe oră. Automobilistii vor fi astfel autorizați să treacă peste linia continuă pentru a depăși o bicicletă, dar vor fi aspru pedepsiți dacă vor parca pe pista rezervată bicicletelor. Până acum amenda era de 35 de euro, dar va crește la 135 de euro.</p>		

M23. Planuri de mobilitate pentru companii/ organizații	
Sector	Mobilitate blândă
Descrierea Problemei	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.
Obiectiv Operațional	<p>Reducerea numărului de persoane care utilizează autoturismul personal prin implementarea unor planuri de mobilitate pilot de mai multe companii/organizații locale</p> <p>Obiective Strategice</p> <p>OS2. Mobilitate și poluare redusă</p> <p>OS3. Calitatea mediului urban</p> <p>OS4. Siguranță și sănătate</p>
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:

- 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	2018	2019
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.

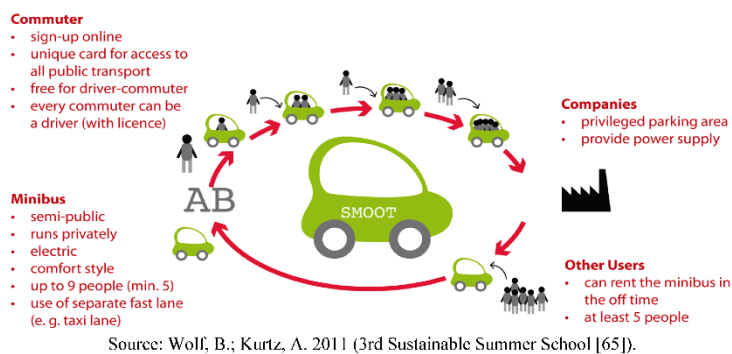


Figura 25 - Car pooling - avantaje sursa: http://www.mdpi.com/sustainability/sustainability-05-01141/article_deploy/html/images/sustainability-05-01141-g003.png

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. 2
- 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, printre 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.

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

M24a. Reteaua strategică de ciclism – etapa I		
Sector	Mobilitate lentă	
Descrierea Problemei	Hunedoara nu dispune de piste de ciclism separate fizic care să asigure conectivitate între puncte majore de interes la un nivel de calitate rezonabil	
Obiectiv Operațional	Creșterea numărului de călătorii urbane realizate cu bicicleta prin asigurarea unei rețele de benzi dedicate	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate.
Descrierea Intervenției	Implementarea infrastructurii dedicate pe arterele principale/solicitate pentru asigurarea unei rețele de ciclism strategice și sporirea nivelului calității pistei existente pe bd. Traian prin separarea fizică a acesteia.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2022
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.25 – 0.6 MEUR	ROP/buget local	Utilizatorii actuali și potențiali ai bicicletei
Constrângeri și riscuri		
Reducerea suprafeței pietonale de pe arterele vizate; Lipsa acestei măsuri previne creșterea cotei modale a călătoriilor efectuate cu bicicleta.		
Informații adiționale:		
Principiile pe care trebuie să le respecte o rețea strategică de ciclism sunt:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Continuitate – pentru a permite deplasări complete origine-destinație fără a întrerupe infrastructura amenajată 2. Planeitate – suprafețele de rulare trebuie să fie plane și aderente, dar nu rugoase (abrazive); Bordurile și diferențele de nivel trebuie convertite în rampe (bizotate) 3. Distanța cât mai scurtă – devierile geografice semnificative, indiferent de cauza acestora, reduc semnificativ atractivitatea infrastructurii 4. Lățime corespunzătoare – pentru a permite cicliștilor din ambele sensuri trecerea facilă și sigură 5. Semnalizare corespunzătoare – atât pentru cicliști, cât și pentru ceilalți participanți la trafic, și mai ales în intersecții și puncte periculoase. 		

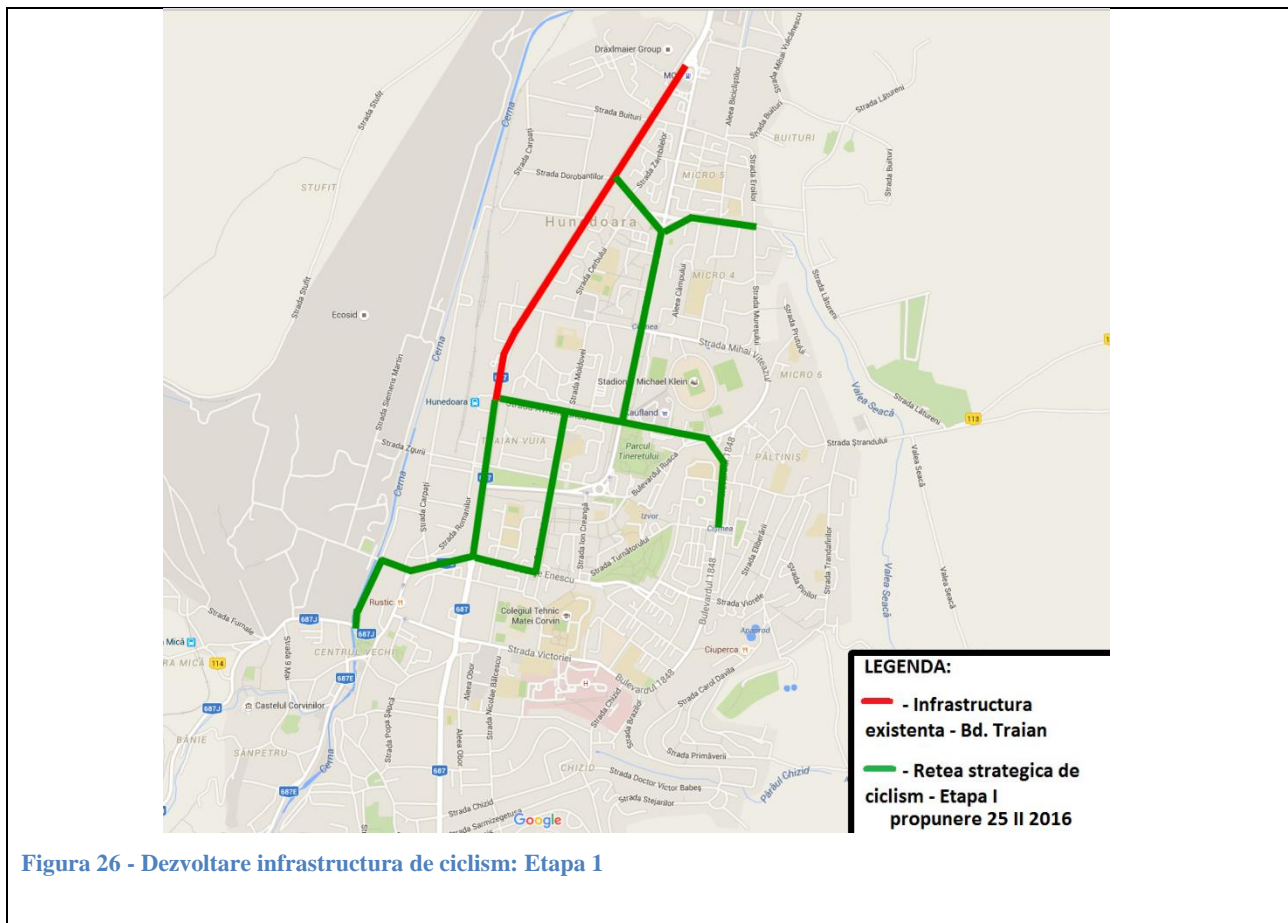


Figura 26 - Dezvoltare infrastructura de ciclism: Etapa 1

M24b. Reteaua strategica de ciclism – etapa II	
Sector	Mobilitate lenta
Descrierea Problemei	Hunedoara nu dispune de piste de ciclism separate fizic care să asigure penetrația în zonele rezidențiale și comerciale
Obiectiv Operațional	<p>Creșterea numărului de călătorii urbane realizate cu bicicleta prin asigurarea unei rețele de benzi dedicate ce acoperă punctele strategice din localitate</p> <p>Obiective Strategice</p> <p>OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate.</p>
Descrierea Intervenției	Implementarea infrastructurii dedicate pe arterele secundare pentru îmbunătățirea rețelei de ciclism strategice și sporirea penetrației urbane a rețelei dezvoltate anterior

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016-2019	2021-2025
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.3 – 0.5 MEUR	ROP/buget local	Utilizatorii actuali si potențiali ai bicicletei

Constrângeri și riscuri

Reducerea suprafeței pietonale de pe arterele vizate; Lipsa acestei măsuri previne creșterea cotei modale a călătoriilor efectuate cu bicicleta.

Informații adiționale:

Costurile infrastructurii depind, firește, de distanța rețelei sugerate, situându-se, în medie, la maximum 50.000 EUR pentru kilometrul de infrastructură segregată urbană sugerată, iar pentru aceeași distanță de pista regională, separată complet și ca rută de alte cai de rulare, până în 60.000 EUR.

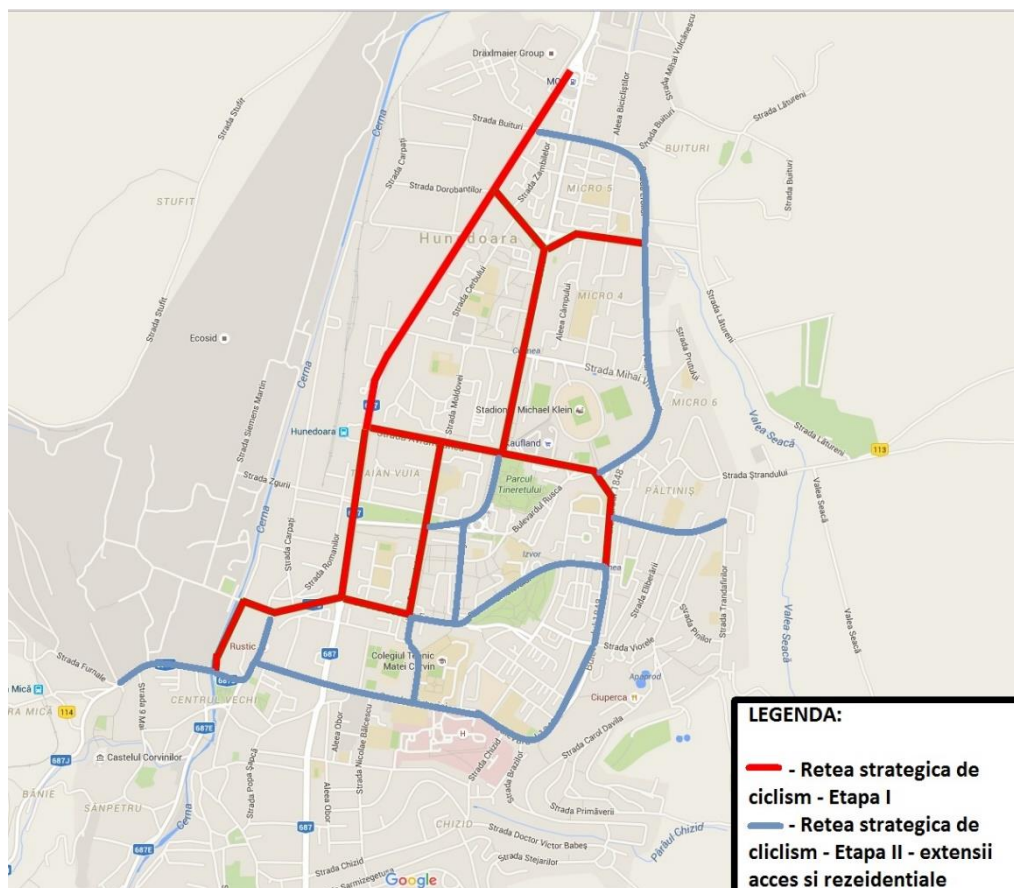
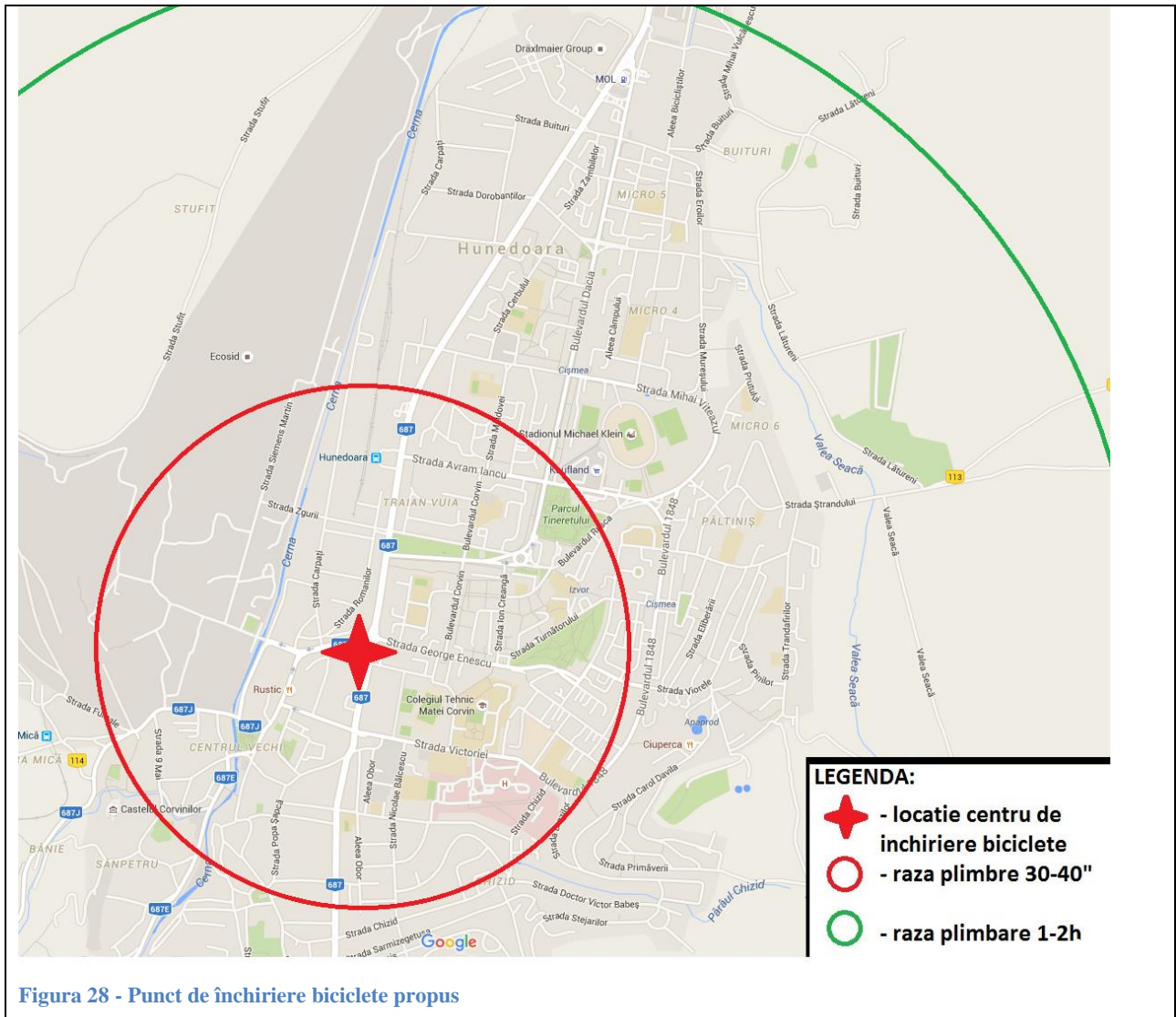


Figura 27 - Dezvoltare rețeaua de ciclism - etapa a II-a

M25. Accesibilitate pentru cicliști – dotarea CIT cu biciclete oferite spre închiriere

Sector	Mobilitate lenta/Administrativ/Turistic	
Descrierea Problemei	Hunedoara nu oferă soluții pentru utilizarea bicicletelor celor care nu dețin un astfel de mijloc de locomoție.	
Obiectiv Operațional	Oferirea accesului la ciclism ocazional și recreațional celor care nu dețin o bicicletă	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate.
Descrierea Intervenției	Dotarea centrului de informare turistică cu biciclete de închiriat - eventual electrice - pe durată medie (2-3 ore) pentru localnici sau sportivi (6-12 ore) pentru vizitatori; Centrul de Informare Turistică poate deservi drept centru pentru un sistem de rent-a-bike accesibil și riveranilor.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2019
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.01 – 0.15 MEUR	ROP/buget local/finanțare privată	Toți rezidenții și turiștii interesați de ciclism ocazional/recreațional
Constrângeri și riscuri		
Lipsa unui sistem de utilizare la comun a bicicletelor comunitare previne accesul celor care nu posedă un astfel de vehicul la ciclism recreațional, reducând șansele sporirii atractivității și a cotei modale alocate călătoriilor cu bicicletă.		
Informații adiționale:		
Cost estimat: 10-30 biciclete x 100-200EUR + 1000-5000EUR rastele cu blocarea bicicletelor.		
Un sistem de bike rental propune un centru de închiriere solitar, cu management local (sub-contractabil) care permite închirierea de biciclete pentru un timp mai îndelungat, preponderent pentru scopuri turistice, însă poate deservi și localnici, sporind interesul și receptivitatea comunității spre acest mijloc de deplasare.		



M26. Accesibilitate pentru cicliști – sistem de bike-sharing

Sector	Mobilitate lenta/Administrativ	
Descrierea Problemei	Hunedoara nu oferă soluții pentru utilizarea bicicletelor celor care nu dețin un astfel de mijloc de locomotie.	
Obiectiv Operațional	Oferirea accesului la ciclism ocazional si recreațional celor care nu dețin o bicicleta	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban
Descrierea Intervenției	Implementarea unui sistem de bike sharing cu 3-4 stații self-service și un centru(eventual CIT) managerial, cu stație de biciclete dar și cu personal	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2019
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.45 – 0.55 MEUR	ROP/buget local/finanțare privata	Toți rezidenții și turiștii interesați de ciclism ocazional/recreațional
Constrângeri și riscuri		
Lipsa unui sistem de utilizare la comun a bicicletelor comunitare previne accesul celor care nu posedă un astfel de vehicul la ciclism recreațional, reducând șansele sporirii atractivității și a cotei modale alocate călătoriilor cu bicicleta.		
Informații adiționale:		
Cost estimat: 0.03-0.1MEUR x 2-4 locații + 30-60biciclete x 100-200EUR + 0.05-0.1MEUR Centru management și mentenanța cu personal.		
Măsura propune populației/turistilor posibilitatea utilizării unor biciclete „la comun”, deținute și întreținute de către municipalitate(serviciu de subcontractat, cu imagine valorificabilă în advertising).		
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 eficiența operațională.		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

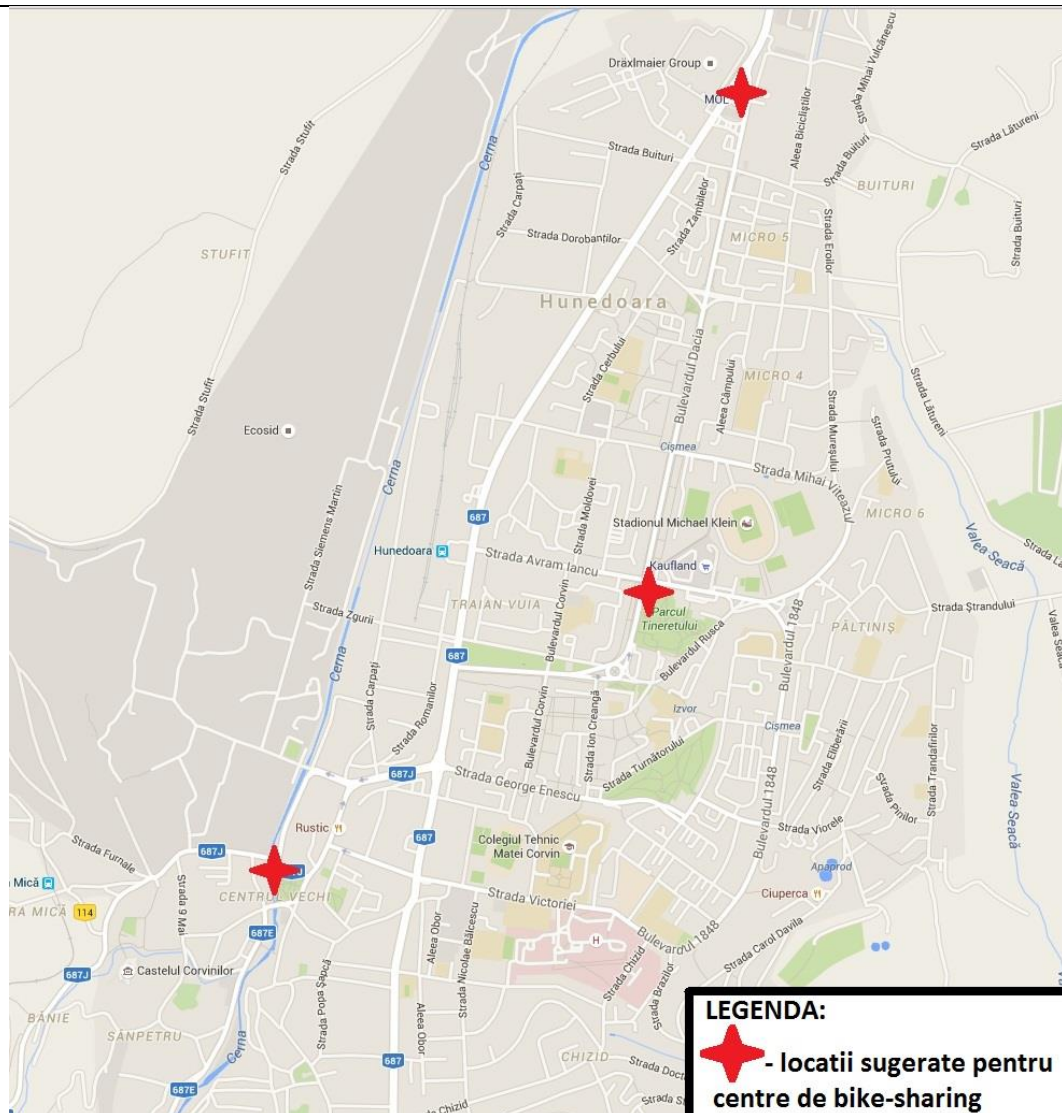


Figura 29 - Centre de bike-sharing propuse

M27. Accesibilitate pentru cicliști – rasteluri exterioare pe autobuzele urbane		
Sector	Mobilitate lenta/Transport public	
Descrierea Problemei	Ciclismul regulat in Hunedoara este îngreunat de pantele pronunțate spre cartierele rezidențiale dens locuite.	
Obiectiv Operațional	Oferirea accesului la ciclism regulat rezidenților din cartierele rezidențiale situate la altitudine; Sporirea numărului de calatorii urbane regulate multi-modale	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban
Descrierea Intervenției	Echiparea unor autobuze(traseul 3 - Centru-Micro 6) cu rasteluri pentru biciclete, pentru atragerea in domeniul multi-modalitatii a calatorilor de pe deal(Micro 6&7 si Păltiniș), oferind posibilitatea coborârii pe bicicleta, si urcării spre zona rezidențiala cu transportul public, cu bicicleta pe rastelul exterior.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2019
Buget (MEUR) estimate	Sursă de finanțare	Beneficiari
6000-16000 EUR	ROP/buget local/fondurile operatorului TP	Toți rezidenții interesați de ciclism sistematic din Micro 6 si 7
Constrângeri și riscuri		
Lipsa acestei masuri previne orientarea spre ciclism regulat a rezidentilor din zonele rezidentiale cu altitudine sporită.		
Informații adiționale:		
Cost estimat: 2-3 suporturi x 2000-5000EUR/rastel + costuri montare & omologare		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!



Figura 30 - Exemple de rasteluri pentru biciclete instalate pe vehicule TP

M28. Pista de ciclism regională Deva-Hunedoara		
Sector	Mobilitate lenta, Turism	
Descrierea Problemelor	Hunedoara nu dispune de o pista de ciclism care sa asigure conectivitatea orașului cu regiunile rurale învecinate, cu coridorul E58 sau cu municipiul Deva.	
Obiectiv Operațional	Creșterea numărului de calatorii regionale realizate cu bicicleta prin asigurarea unei piste dedicate ce străbate distanta prin zone pitorești.	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS4. Siguranță și sănătate.
Descrierea Intervenției	O pista regională pentru conurbația Hunedoara-Deva ar putea dobandi atât un rol strategic pentru navetisti cat si un important rol ciclo-turistic, sporind accesul in zonele pitoresti învecinate si permitand pedalarea in zone lipsite de poluarea atmosferica si acustica generata de circulatia rutiera.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016-2020	2021-2030
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.4 – 0.5 MEUR	ROP/buget local	Utilizatorii actuali si potențiali ai bicicletei, turiști si navetiști
Constrângeri și riscuri		
Lipsa acestei masuri previne cresterea cotei modale a calatoriilor efectuate cu bicicleta si atragerea de noi turisti dedicati acestui mod de deplasare.		
Informații adiționale:		
Costurile infrastructurii depind, fireste, de distanta retelei sugerate, situandu-se, in medie, la maximum 60.000 EUR pentru pista regioana cu fundatie proprie, separata complet si ca ruta de alte căi de rulare.		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

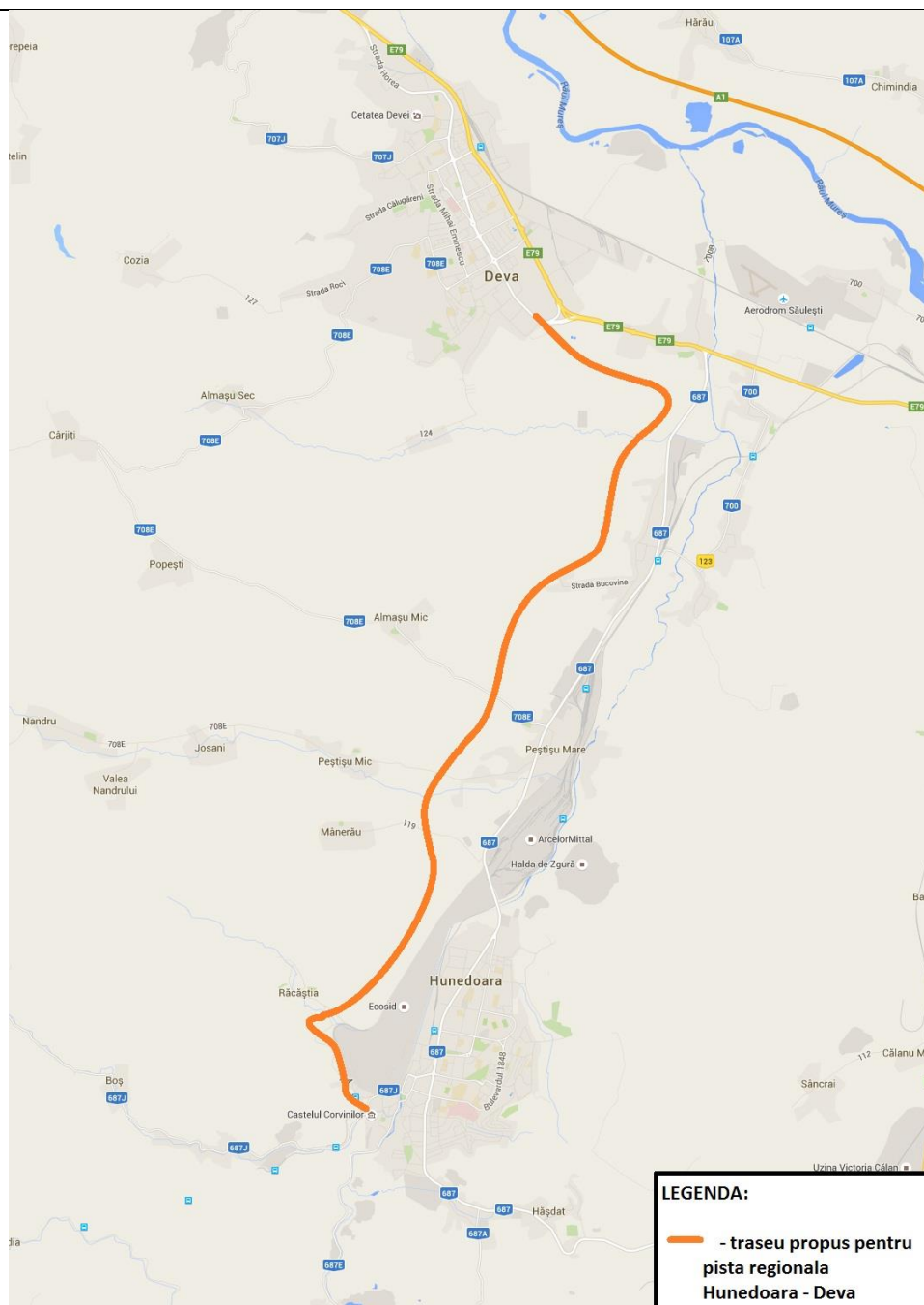


Figura 31 - Pista regională de ciclism Deva-Hunedoara

M29.Echiparea autorităților locale de patrula cu biciclete

Sector	Mobilitate Lenta/Administrativ	
Descrierea Problemei	Rețeaua de ciclism propusa prezinta riscul degradării calității prin ocuparea pistelor de către mașini si lipsa sentimentului de siguranța.	
Obiectiv Operațional	Asigurarea permanenta a eliberării pistelor existente si sporirea receptivității populației spre ciclism	Obiective Strategice OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3.Calitatea mediului urban OS4. Siguranța și sănătate
Descrierea Intervenției	Dotarea unor echipaje a politiei locale cu biciclete si echipament specific, pentru sporirea operativității acestora, asigurarea fluidității pistei(si a viitoarelor piste), precum si pentru sporirea receptivității populare spre acest mod de deplasare	

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2019
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
3000-4000 EUR	ROP/buget local	Utilizatorii rețelei de ciclism

Constrângeri și riscuri

Lipsa unei patrule ocazionale va atrage invadarea pistelor construite si reducerea atractivitatii acestora, reducand numarul de potentiali utilizatori sistematici noi.

Informații adiționale:

5-10 biciclete x 150-300EUR
50-100EUR/bicicleta - echipament dedicat



Figura 32 - Patrulă cu biciclete (Exemplu)

M30. Campanie pentru promovarea utilizării mersului pe bicicletă sau pe jos ca măsură pentru diminuarea traficului

Sector	Mobilitate Lentă/Administrativ	
Descrierea Problemei	Lipsa unei rețele de piste de biciclete sau a unor trasee pietonale integrate care să facă legături între cartierele rezidențiale și alte puncte de interes (școli, spitale, parc etc.) descurajează utilizarea mobilității lente, cu efecte benefice asupra sănătății populației.	
Obiectiv Operațional	Asigurarea permanentă a eliberării pistelor existente / traseelor pietonale și sporirea receptivității populației spre ciclism / mers pe jos	Obiective Strategice OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate
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 Primăria Hunedoara).</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 • Evenimente dedicate mobilității blânde 	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.06	ROP/buget local	Locuitori și turiști
Constrângeri și riscuri		
Lipsa unei rețele infrastructură adecvate, care să permită deplasarea în condiții de siguranță a pietonilor și a cicliștilor.		
Informații adiționale:		
Diverse campanii făcute pentru încurajarea folosirii bicicletelor ca mijloc de transport alternativ:		



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

CALLING ALL CYCLISTS!

PEDAL ON PARLIAMEN
Let's Make Cycling
In Scotland
SAFE For
ALL

SATURDAY
APRIL 28TH
1PM, MEADOWS PARK
EDINBURGH

WWW.PEDALONPARLIAMENT.ORG @POPSCOTLAND #POP28

Cardiff Cycling Campaign C.C.C.

Figura 33 - Exemple de promovare a ciclismului, campanii

2.5 Managementul traficului și parcărilor

Managementul traficului

Prin proiectul „Sistem de supraveghere video pentru siguranța cetățenilor din municipiul Hunedoara, județul Hunedoara”, finanțat prin Programul Operațional Regional 2007-2013 și din bugetul local au fost amplasate o serie de puncte de amplasare ale sistemului video, după cum urmează: intersecția DN 68B cu bld. Dacia, intersecția bld. Dacia cu str. Privighetorii, intersecția bld. Dacia cu str. Mihai Viteazu, intersecția bld. Dacia cu str. Avram Iancu, intersecția bld. Dacia cu bld. Corvin, intersecția bld. Dacia cu bld. Republicii, intersecția bld. Republicii cu str. Avram Iancu, intersecția bld. Republicii cu str. George Enescu, intersecția bld. Libertății cu str. Romanilor, Piața Libertății, intersecția str. Victoriei cu str. Ciprian Porumbescu, intersecția str. Victoriei cu str. Chizid, intersecția str. George Enescu cu str. Ion Creangă, intersecția bld. Rusca cu str. Laminatorului, intersecția str. Alexandru Vlahuță cu bld. 1848. Scopul instalării acestor camere a fost reducerea numărului de evenimente rutiere prin monitorizarea traficului din principalele intersecții din municipiul Hunedoara.

”Sistemul de camere video de supraveghere reprezintă ansamblul de echipamente, instalate în teren, care asigură, pe lângă preluarea efectivă a imaginilor, și procesarea locală a acestora, memorarea temporară (dacă este cazul), comanda platformelor mobile pe care sunt amplasate camerele, asigurarea operațiunilor locale de mentenanță automată etc. Conceptul de sistem modern este unul descentralizat, fiecare camera video având propriul sistem de transmisie. Spre deosebire de alte sisteme, conceptul descentralizat are încorporat în fiecare cameră un mini-computer de mare viteză, iar unde este necesar și o memorie digitală pentru înregistrări pe termen lung în fiecare cameră. Mini-computerul este folosit acum numai pentru vizualizare, fără a mai fi nevoie de analiză și înregistrare. Prin urmare, camerele pot înregistra evenimente fără să fie nevoie de un computer funcțional, și pot înregistra digital filme cu sunet, care ulterior pot fi arhivate.” (sursa: Strategia de dezvoltare a Municipiului Hunedoara 2014 - 2020). Centrul de comandă și control care gestionează și operează sistemul de supraveghere video este instalat în sediul în care își desfășoară activitatea Poliția Locală, aflat în clădirea Primăriei Municipiului Hunedoara.

Parcări de reședință

Parcărilor de reședință În Municipiul Hunedoara prin Hotărârea de Consiliu Local nr. 261/2013 a fost aprobat Regulamentul de organizare și funcționare a parcărilor publice de reședință aflate pe raza municipiului Hunedoara. Acesta a început să fie pus în aplicare la începutul anului 2014, locuitorilor municipiului fiind acordate la cerere locuri de parcare.

Se remarcă o ocupare cu în jur de 2/3 a locurilor de parcare disponibile, posibil atât datorită surplusului de locuri de parcare în arealele rezidențiale (mai degrabă, scăderea populației și posibilităților de întreținere a unui autoturism), cât și datorită prețului considerat prea ridicat pentru închirierea unui loc de parcare rezidențial.

Pe arterele principale, sau în zonele centrale ale orașului, parcare se realizează preponderent ad-hoc, lateral, fie pe unul fie pe ambele sensuri ale bulevardelor cu profil mai amplu. Pe anumite artere care au fost reabilitate recent (ex. Bd. Dacia), au fost realizate locuri de parcare amenajate cu dale înierbate.

Analizând distribuția spațială a parcărilor de reședință aflate în evidența primăriei se remarcă o dotare bună a zonei de nord a orașului (Micro 2, 3, 4, 5. La pol opus se situează celelalte zone dense de locuințe colective ale orașului (Cartier Traian Vuia, Micro 1, Gambrius, Păltiniș, Micro 6), însă lipsa datelor se datorează nu neapărat inexistenței posibilității de parcare ci a lipsei marcării corespunzătoare și a luării în evidență a acestora.

M30. Sistem de management integrat al traficului în Municipiul Hunedoara	
Sector	Management trafic și parcare
Descrierea Problemei	<p>In cadrul primăriei nu există însă un serviciu specializat, care să gestioneze aspectele de management al traficului, informațiile nefiind corelate și integrate într-un sistem integrat care să permită monitorizarea, controlul automat sau manual și optimizarea pentru mai multe sub-sisteme privind: semnalizarea intersecțiilor, sistem supraveghere video, gestiunea transportului public de călători, sistem de semnalizare și informare dinamică, sistem gestiune parcaje etc.</p> <p>La nivelul municipiului parcare este văzută ca fiind o problemă importantă, dat fiind faptul că spațiul verde, trotuarele sunt de multe ori ocupate de mașini parcate ilegal. Nu există o evidență clară a locurilor de parcare, iar în zonele centrale, precum și în zona Castelului amenajarea este una improprie și insuficientă. Analizând distribuția spațială a parcărilor de reședință aflate în evidența primăriei se remarcă o dotare bună a zonei de nord a orașului (Micro 2, 3, 4, 5. La pol opus se situează celelalte zone dense de locuințe colective ale orașului (Cartier Traian Vuia, Micro 1, Gambrinus, Păltiniș, Micro 6), însă lipsa datelor se datorează nu neapărat inexistenței posibilității de parcare ci a lipsei marcării corespunzătoare și a luării în evidență a acestora. În general, numărul de parcări a fost estimat de către respondenții la chestionarul online ca fiind insuficient și puternic insuficient, în special în ceea ce privește parcările publice din zona centrală (77% puternic insuficiente și insuficiente), parcările școlilor și spitalului (76%), parcările instituțiilor publice sau de interes public (82%) și parcările pentru obiective turistice (76%). Parcărilor la locul de muncă au fost considerate de jumătate din ei 118 respondenți ca fiind suficiente și foarte suficiente.</p>
Obiectiv Operațional	<p>Realizarea unui sistem integrat care să permită monitorizarea și controlul centralizat al traficului și parcărilor. Realizarea unor parcarei detinute public, accesibile ca și cost în zona castelului, pentru turiști.</p> <p>Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS4. Siguranță și sănătate</p>
Descrierea Intervenției	<p>Se vor avea în vedere următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare pentru 10 intersecții • Crearea unui Centru de Comandă și Control unic, pentru coordonarea activităților de management trafic și supraveghere video; • Controlul automat sau manual și optimizarea pentru semnalizarea intersecțiilor, gestiunea transportului public de călători, sistem de semnalizare și informare dinamică, sistem gestiune parcaje. • Creare unui sistem de parcare modern și ușor de folosit de către utilizator, prin negocierea timpului și plății spațiului de parcare, gestionarea on-line a

	<p>spațiilor de parcare, soluții optimizate pentru comanda și controlul elementelor de ghidare – bariere, senzori, sistem de alimentare cu energie electrică, sistem de monitorizare.</p> <ul style="list-style-type: none"> eParking este un instrument software de control precis al unei parcări, atât din punct de vedere al accesului autovehiculelor în parcare cât și din punct de vedere financiar. Crearea de noi locuri de parcare în jurul zonelor pietonale, castel. <p>Printre obiectivele unui astfel de proiect se numără: eficientizarea traficului în zona parcărilor; diminuarea congestiei în aglomerațiile urbane prin reducerea substanțială a timpului necesar pentru găsirea unui loc de parcare; creșterea calității vieții.</p>
--	--

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 - 2021
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
4 mil Euro	POR, buget local	cetățenii Municipiului Hunedoara, participanții la trafic din interiorul și exteriorul municipiului

Constrângeri și riscuri

Suplimentarea de posturi în organigrama primăriei. Corelarea cu alte măsuri din PMUD este esențială

Informații adiționale:

Regulatory Instruments	Physical Restraint Measures	e.g. Pedestrian zones
	Traffic Management Measures	ITS
	Regulation of Parking Supply	Maximum parking limits
	Low Emission Zone	In City Center
	Speed Restrictions (30 km/h)	In built up areas



Figura 34 - Bune practici în Bremen și Timișoara

M31. Park & Ride Nord

Sector	Transport Public si mobilitate Lentă	
Descrierea Problemei	Organizarea transportului public previne trecerea din autoturisme in autobuze pentru acces facil multi-modal in aria urbana	
Obiectiv Operațional	Orientarea călătoriilor automobilistice spre mijloace de transport public si ciclism	Obiective Strategice OS1. Accesibilitate și conectivitate OS2. Mobilitate și poluare redusă OS3. Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate.
Descrierea Intervenției	Construirea unui centru Park&Ride (conectat și la pista regională de ciclism) care să deservească accesul nordic al Hunedoarei în sinergie cu actualul traseu 6.	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2022
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.2 – 1 MEUR	POR	Utilizatorii transportului public, navetistii si turistii ocazionali
Constrângeri și riscuri		
Lipsa acestei masuri previne reducerea utilizarii autoturismului in zona centrala si orientarea spre calatorii multi-modale. Succesul masurii e conditionat de aplicarea unui regulament mai strict de parcare, insotit de tarife sporite si differentiate pe zone.		

Informații adiționale:

Proiectul implica clădirea parkingului propriu-zisă (20-50 locuri parcare) + terminalul TP + costul sistemelor de monitorizare, taxare și supraveghere

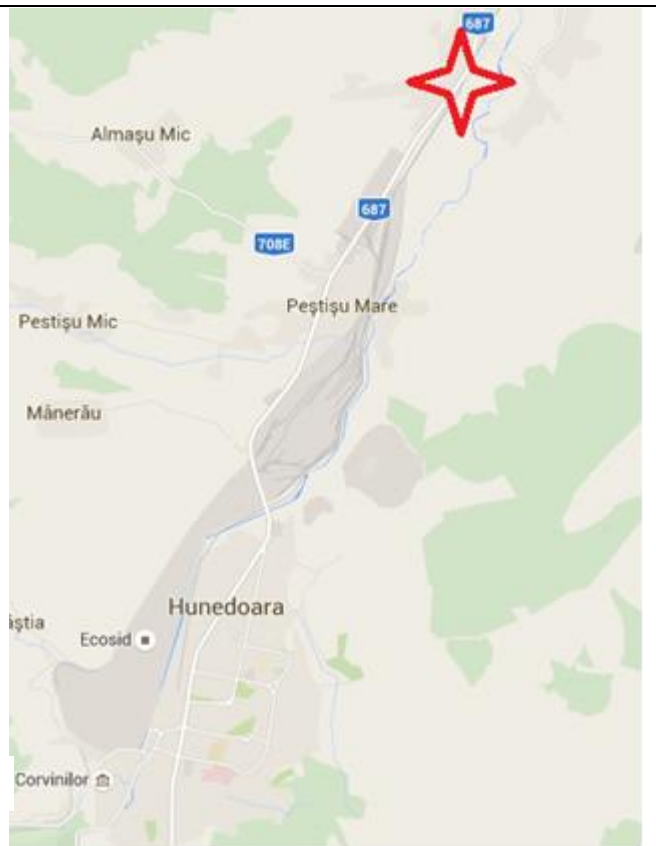


Figura 35 - Localizarea centrului propus de Park&Ride


2.6 Zonele cu nivel ridicat de complexitate. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Întrucât operațiunile necesare pentru a îmbunătăți mobilitatea și calitatea vieții și a serviciilor la nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate pentru Municipiul Hunedoara vizează implementarea de soluții pentru intermodalitate, secțiunile PMUD aferente capitolelor 2.6 și 2.7 sunt tratate integrat.

M34. Nod intermodal Gară-Autogară

Sector	Intermodalitate
Descrierea Problemei	Zona gării-autogării din Municipiul Hunedoara reprezintă un punct important de interes, situat accesibil pe principalul ax de dezvoltare al orașului și în proximitatea autogării. Clădirea 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. Deși transportul feroviar de pasageri este în acest moment subdezvoltat, acest spațiu rămâne totuși pentru mulți vizitatori primul contact cu orașul, prin intermediul stației de autobuz. 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.Mobilitate și poluare redusă OS3.Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate OS5. Eficiență și management eficace
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 Hunedoara reprezintă o poartă de acces în oraș, situat convenabil pe axul principal N-S, 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 la "inima orașului" – Castelul Corvinilor.</p> <p>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 Deva, Călan, Simeria etc., autobuze turistice, taxiuri), precum și a facilităților pentru park & ride, închiriere biciclete și alte activități (centru turism / info-point turistic, 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 Hunedoara, operatorul de transport public local, Autogara Interservice, CFR, management-ul Castelului Corvinilor 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 (turistic, 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; • Dezvoltarea de servicii suplimentare în cadrul terminalului: comerț și servicii; • Info-point și serviciu turism; <p>Dezvoltarea unei infrastructuri pentru bicicliști în zonă și a unui traseu către Castel, introducerea rent-a-bike și configurarea de facilități park and ride la suprafață.</p>	

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 - 2022
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
8 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.		
Informații adiționale		
		
Zona gării Orașul Armentières, Franța		

M35. Regenerarea zonei istorice sudice a orașului

Sector	Transversal
Descrierea Problemei	În prezent, principalul areal turistic din Municipiul Hunedoara se confruntă cu o calitate foarte scăzută a infrastructurii de transport în zona centrului vechi, arterele de acces către Castel (Castelului, Pomilor / Gabriel Bethlen, Viilor, etc) fiind slab accesibile, degradate. Lipsa unei politici coerente de regenerare a zonei are efecte puternice asupra atractivității obiectivului turistic Castelul Corvinilor și reprezintă unul dintre principalele impedimente în valorificarea potențialului endogen de dezvoltare a orașului, pe componenta turism.

Obiectiv Operațional	Regenerarea integrată a zonei centrului istoric din jurul Castelului Corvinilor	Obiective Strategice OS2.Mobilitate și poluare redusă OS3.Calitatea mediului urban OS4. Siguranță și sănătate OS5. Eficiență și management eficace
Descrierea Intervenției	<p>Proiectul are în vedere următoarele faze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborarea unui Plan Urbanistic Zonal pentru centrul istoric; 2. Elaborarea unor linii directe de identitate turistică și identitate a spațiului public (semnalizare, mobilier urban, elemente de coerență urbană); 3. Crearea unei strategii de mobilitate urbană blândă, prin prioritizarea transferului către castel și parcurgerea centrului istoric preponderent pietonal, cu bicicleta și cu mijloacele de transport public turistic; 4. Implementarea investițiilor de reabilitare a spațiului public (artere, amenajarea de piețe, dotarea cu mobilier urban) 5. Dezvoltarea unui program de evenimente culturale și utilizări interactive temporare ale spațiului public din proximitatea Castelului, reactivarea socială a zonei. 6. Pe termen lung: regenerarea fronturilor construite din zonă și prioritizarea arealului sudic al platformei EcoSid pentru redezvoltare cu funcțiuni mixte (servicii, locuire), <p>Proiectul are în vedere crearea de spații sociale care să reflecte caracterul local comunității, prin reproiectarea spațiului accesibil publicului folosit eronat sau insuficient folosit în apropierea Cetății. De asemenea, se va avea în vedere prioritizarea transportului pietonal și cu bicicleta în areal și instituirea de zone cu acces auto restricționat (doar riverani).</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 – 2019 (elaborare PUZ) 2019-2021 (implementare faze 2-5)
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
3.5 mil Euro	POR	Cetățeni, comunitate locală. turiști
Constrângeri și riscuri		
<p>Un aspect cheie al proiectului este abordarea integrată a zonei, nu numai din punct de vedere al accesibilității și calității spațiului public ci și din punct de vedere al necesității regenerării zonelor de locuit și fostei platforme industriale. Aceste intervenții de perspectivă (termen 10-15 ani) vor trebui avute în vedere în momentul realizării investițiilor în spațiul public, care la rândul lor trebuie să se subscrie prevederilor unui Plan Urbanistic Zonal pentru întregul areal.</p>		

Informații adiționale:

Dezvoltarea unei identități vizuale la nivel de signalistică, tratarea pavajelor, mobilier urban (bănci, corpuri de iluminat cu valoare arhitecturală, etc.) este esențială.



Figura 36 - Bune practici - Regenerarea urbană a Centrului istoric Bistrița, proiect REGIO

2.7 Aspecte instituționale

Pentru ca obiectivele stabilite să poate fi atinse, se impun o serie de condiții generale ce trebuie îndeplinite. Un prim aspect important este cel legat de capacitatea instituțională, fie că vorbim despre capacitatea resurselor umane ori capacitatea financiară, fie de voință politică. În ceea ce privește capacitatea instituțională, există o serie de actori-cheie implicați (primăria, poliția locală, poliția rutieră, compania de transport, consiliul județean etc.) care, pentru a putea prezenta capacitatea de management al portofoliului de proiecte PMUD, este necesară să adreseze cu prioritate componenta creării capacității personalului și resurselor umane, prin proiecte de dezvoltare sau prin programe de formare. De asemenea, se impun o serie de măsuri de ordin instituțional, pentru a putea planifica și gestiona un sistem integrat și coerent de mobilitate, prin aplicarea de soluții eficiente și durabile.

O serie de proiecte nu se pot realiza dacă nu există cooperare și parteneriate între UAT-uri, compania de transport, alți actori publici și privați.

Tabel 2 - Măsuri necesare de creștere a capacității instituționale pentru implementarea proiectelor PMUD

Politici si programe	Dezvoltarea unei serii de politici de planificare a transporturilor care să integreze utilizarea terenurilor (PUG)
	Practici de bună proiectare pentru planificarea transportului
Management eficient	Reorganizarea structurii de management, alocarea de competențe, sarcini și activități în domeniile de planificare a transportului și managementul , operarea transportului public , întreținerea infrastructurii de transport public în managementul orașului și mobilitate prin stabilirea unui Departament de specialitate la nivelul municipalității
	Revizuirea contractului de servicii publice între regia de transport public și Primaria Municipiului Hunedoara
	Crearea unor mecanisme de cooperare pentru a implementa și opera cu un sistem de transport public continuu și integrat – asociația UAT-uri
Abordare integrată a zonelor istorice	Realizare Plan Urbanistic Zonal Centrul Istoric cu prevederi pentru mobilitate blândă

M32. Capacitate instituțională sporită a municipalității	
Sector	Organizare/management
Descrierea Problemei	Principalul actor implicat în coordonarea și implementarea proiectelor de mobilitate urbană este Primăria Municipiului Hunedoara. În prezent nu există un serviciu/departament care să răspundă exclusiv de aspectele legate de mobilitate, serviciul care are atribuții în acest sens fiind cele două direcții de specialitate, respectiv: Direcția tehnică /Serviciul urbanism, amenajarea teritoriului și control în construcții- planificare și Direcția tehnică/ Serviciul administrarea domeniului public

	și privat/ Compartimentul Transport. 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 Hunedoara	Obiective Strategice OS5. Eficiență și management eficace
Descrierea Intervenției	<p>Acest serviciu ar putea avea 4 persoane alocate, persoane cu expertiză în domeniul mobilității, 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>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	2018	2018
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
<i>Din reorganizare</i>	buget local	Rezidenți, turiști
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:		
Mobilitatea este de interes pentru toți. Se impune astfel crearea de coaliții și este necesară implicarea		

multor actori locali în soluționarea problemelor și în crearea de soluții pentru problemele de mobilitate.

Există o serie de orașe din România, dar mai ales din alte state, care au introdus măsuri inovative. Astfel, în Sebeș și Făgăraș, municipalitatea cu susținerea poliției locale și a profesorilor/învățătorilor a introdus Autobuzul pietonilor al elevilor. Măsura nu a implicat costuri, ci efortul concertat al mai multor instituții și persoane. Astfel, în cartierele din oraș s-au organizat mai multe stații, de unde elevii sunt preluați de profesori și însoțiți până la școală.




















Figura 37 - Profesori și elevi către școală

M33. Capacitate instituțională la nivel regional		
Sector	Organizare/management	
Descrierea Problemei	<p>Mobilitatea urbană iese din granițele administrative ale unui UAT, de aceea este nevoie de colaborare, coordonare, parteneriate la nivel regional. Municipiului Hunedoara trebuie să lucreze în strânsă colaborare cu Municipality din Deva, cât și cu cea din Simeria și Călan. Crearea unui autorități/ agenții/Asociații de dezvoltare intercomunitare/GAL este o posibilă soluție pentru coordonarea proiectelor și măsurilor care privesc mobilitatea la nivelul regiunii. Proiectul Conurbației Corvina a fost lansat cu mulți ani în urmă, în anul 2016 ideea revenind pe tema de discuții a autorităților.</p>	
Obiectiv Operațional	Crearea unei structuri de planificare strategică și de guvernare a transporturilor la nivelul Conurbației	Obiective Strategice OS5. Eficiență și management eficace
Descrierea Intervenției	<p>Este necesară o campanie amplă de popularizare din partea tuturor municipalităților, ca să se știe exact opiniile cetățenilor, care este percepția lor cu privire la crearea acestei structuri. Un element cheie esențial este voința politică. O astfel de structură ar putea ajuta la o planificare integrată a mobilității la nivelul conurbației.</p> <p>Pașii necesari: înființarea unei asociații de dezvoltare intercomunitară ai căror membrii să fie: Municipiul Deva, Municipiul Hunedoara, Oraș Călan, Oraș Simeria, comuna Cirjiți, Băcia și Peștișu Mic.</p>	
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018-2019
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.090	Taxe de membru, POCA, alte surse de finanțare	Rezidenți, turiști
Constrângeri și riscuri		
Este nevoie de susținere și voință politică. Un actor important cu rol de coordonator este Consiliul Județean Hunedoara.		
Informații adiționale		

LISTA PROIECTELOR ȘI MĂSURILOR PRIORITARE INCLUSE ÎN PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI HUNEDOARA

Tabel 3 - Lista proiectelor și măsurilor incluse în PMUD

NR.	PROIECTE ȘI MĂSURI SPECIFICE	OBIECTIV	DOMENIUL PRINCIPAL DE MOBILITATE	RESURSE FINANCIARE (MEuro)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație										
1.	M1.Fluidizare acces poarta nord	O1, O3		25						
2.	M2.Imbunătățirea calității infrastructurii rutiere	O1, O4		5						
Transport public										
3.	M3. Sistem de auto-taxare în transportul public urban	O1, O2		0.1						
4.	M4a. Display-uri digitale pentru afisarea traseelor de transport	O2, O3		0.05						
5.	M4b. Display-uri digitale pentru afisarea traseelor de transport	O1, O2, O3		0.25						
6.	M4c.Implementarea afișajelor digitale în stații	O1, O2, O3		0.1						
7.	M5.Amenajare stație nouă pe str. Victoriei	O1, O2, O3		0.01						
8.	M6. Modernizarea garajului de autobuze	O2		1						
9.	M7a. Strategie de înlocuire a vehiculelor din flota transportului public – orizont imediat	O1, O2, O3, O4		1.5						
10.	M7b. Strategie de reînnoire a flotei de transport public – etapa a II-a: Vehicule ecologice	O1, O2, O3, O4		2						
11.	M 8. Sistem de ticketing electronic pentru transportul public urban	O1, O2		0.5						
12.	M9a. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa I – Rețeaua de autobuze	O1, O2, O4		0.1						
13.	M9b. Optimizarea rețelei de transport public – Etapa II – Rețeaua de autobuze și troleibuze	O1, O2, O4		0.1						
14.	M10. Construirea rețelei de troleibuz sau a facilitatilor aferente altor mijloace de transport nepoluant	O1, O2, O3, O4		3.5						
15.	M11. Construirea unui garaj nou cu facilități de mentenanță și pentru vehicule ecologice	O2		1						
16.	M12. Soluție alternativă de transport ecologic – reamenajare traseu cale ferată îngustă	O1, O2, O3, O4		3						
17.	M13. Traseu regional autobuz electric/hibrid – Eco-Rută	O1, O2, O3, O4		3						



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

18.	M14. Promovarea digitală a Transportului Public	O1, O2, O3, O4		0.45							
19.	M15. Amenajare/modernizare adăposturi stații	O1, O3		0.25							
20.	M16. Dezvoltarea Corporatistă a Transportului Public	O1, O2, O3, O4		0.30							
Transport de marfă											
21.	M17. Desemnare amplasamente descărcare/aprovizionare marfă	O1, O2, O3, O4		2							
22.	M18. Nod intermodal de transport marfă Hunedoara – Faza 1	O1, O2, O3, O4		7							
Mijloace alternative de mobilitate- mers pe jos, ciclism											
23.	M19. Pietonizare în municipiu	O2, O3, O4		5							
24.	M20a/M20b .Coridoare pentru pietoni cu acces facil; Pietonizare în zona centrală	O2, O3, O4		1							
25.	M21. Proiect pilot de amenajarea cartierelor rezidențiale în cartiere de tip „woonerf” sau „home zone	O2, O3, O4		3							
26.	M22. Reglementări pentru o mai bună mobilitate	O2, O3, O4									
27.	M23. Planuri de mobilitate pentru companii/ organizații	O2, O3, O4		0.2							
Rețeaua strategică de ciclism											
28.	M24a. Rețeaua strategică de ciclism – etapa I	O1, O2, O3, O4		0.6							
29.	M24b. Rețeaua strategica de ciclism – etapa II	O2, O3, O4		0.5							
30.	M25. Accesibilitate pentru cicliști – dotarea CIT cu biciclete oferite spre închiriere	O2, O3, O4		0.15							
31.	M26. Accesibilitate pentru cicliști – sistem de bike-sharing	O1, O2, O3		0.55							
32.	M27. Accesibilitate pentru cicliști – rasteluri exterioare pe autobuzele urbane	O1, O2, O3		0.01							
33.	M28. Pista de ciclism regională Deva-Hunedoara	O1, O2, O4		0.5							
34.	M29. Echiparea autorităților locale de patrula cu biciclete	O2, O3, O4		0.0004							
35.	M30. Campanie pentru promovarea utilizării mersului pe bicicletă sau pe jos ca măsură pentru diminuarea traficului	O2, O3, O4		0.006							
Managementul traficului											
36.	M32. Sistem de management integrat al traficului în Municipiul Hunedoara	O1, O2, O4		4							
37.	M31. Park & Ride Nord	O1, O2, O3, O4		1							
Dezvoltare instituțională											
38.	M32. Capacitate instituțională sporită a municipalității	O5									



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

39.	M33. Capacitate instituțională la nivel regional	O5		0,090						
Zonele cu nivel ridicat de complexitate										
40.	M34. Nod intermodal Gară-Autogară	O2,O3, O4,O5		8						
41.	M35.Regenerarea zonei istorice sudice a orașului	O2,O3, O4,O5		3.5						

CLASIFICARE PROIECTE ȘI MĂSURI DUPĂ DOMENIUL PRINCIPAL DE MOBILITATE	
MERS PE JOS MERS PE BICICLETĂ TRANSPORT PUBLIC TRANSPORT DE MARFĂ	ZONE COMPLEXE MANAGEMENTUL MOBILITĂȚII PROIECTAREA STRĂZII, IMAGINEA SPAȚIULUI STRADAL ȘI CALMAREA TRAFICULUI MANAGEMENTUL TRAFICULUI

3 Monitorizare și implementare

Este imperativ ca aprobarea prezentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă să nu fie percepută 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. PMUD reprezintă un instrument de guvernare a orașului, flexibil și adaptabil în timp nevoilor în schimbare, care generează acțiuni publice și private cu valoare strategică pe termen lung pentru dezvoltarea competitivă a zonei Municipiului Hunedoara și pentru reducerea disparităților din interiorul acesteia. Implementarea eficientă a plan integrat pentru mobilitate, durabil, sustenabil și inteligent impune participarea activă a unui set amplu de actori.

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.

Se pot delimita așadar o serie de condiții pentru instituirea unui sistem funcțional de management al dezvoltării mobilității în Municipiul Hunedoara:

1. Existența unei **coordonări eficiente și eficace** – reprezentată de către Municipalitatea Hunedoara;
2. Existența unui parteneriat cu furnizorii de servicii de transport, instituții deconcentrate, mediul economic, academic, societatea civilă. Implicarea stakeholderilor / actorilor urbani care au participat la pregătirea planului în cele două ateliere de lucru de la nivel urban și ulterior, a unor noi actori relevanți care se recunosc în plan și consolidează împărtășirea acestuia și a inițiativelor este esențială, generând un climat favorabil pentru crearea de **parteneriate** între actorii publici și cei privați;
3. Competențe relevante și responsabilități: **reprezentarea actorilor în dezvoltarea politicilor integrate și proiectelor** de infrastructură de transport;
4. Resurse umane și sustenabilitate financiară;
5. Reprezentativitate și abilitate de negociere cu nivelurile superioare (județean, național, UE).

3.1 Dimensiunile implementării și monitorizării PMUD Hunedoara

Implementarea PMUD presupune procesul prin care, în perioada de programare 2014-2023 și cea ulterioară, 2023-2027, 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 (2023) 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). Cel mai important, implementarea PMUD presupune următoarele dimensiuni:

1. **Dimensiunea instituțional-normativă** – presupune implementarea prevederilor planului de acțiune al PMUD cu privire la crearea cadrului coordonare și cooperare, precum și aspectele ce țin de promovarea pachetului de documente normative și hotărâri care stau la baza unei dezvoltări corelate a mobilității, cu precădere a celor necesare pentru dezvoltarea viitoare a accesibilității municipiului, sprijinului pentru dezvoltare economică și a dezvoltării mobilității blânde;
2. **Dimensiunea strategică** – este furnizată prin lista de proiecte prioritare ilustrate în prezentul plan de acțiune;
3. **Dimensiunea investițională** – vizează direct partea de implementare a proiectelor prioritare din portofoliul PMUD și se referă la anvelopa bugetară și planificarea investițiilor din surse locale (bugetul municipalității), surse de la nivelul național și fonduri nerambursabile, precum și posibilitatea realizării de parteneriate public-private în scopul implementării anumitor proiecte PMUD;

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 poate fi subsumată, din perspectiva resurselor financiare, informaționale și umane implicate, activităților Municipiului Hunedoara.

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 pot fi desemnați prin dispoziție a primarului, sarcinile fiind stabilite în detaliu în acest act de decizie.

Echipa desemnată ar trebui să își stabilească instrumentele 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 Hunedoara și materializat în documentația PMUD Hunedoara;
- 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 Hunedoara. Din acest punct de vedere, părțile interesate pot fi grupate după cum urmează:

1. Actori 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. Actori 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 actori public-privăți.

Acest set restrâns de potențiali actori care vor fi implicați direct în inițiativa de implementare a PMUD influențează în mod definitiv deciziile referitoare la activitățile de planificare și dezvoltare, precum și principiile și modul de implementare a proiectelor prioritare identificate.

3.2 Implementarea, monitorizarea și evaluarea PMUD Hunedoara

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 Hunedoara poate fi considerată ca fiind implementată cu succes atât timp cât obiectivele și direcțiile acesteia de acțiune sunt atinse, pentru perioada 2016-2023. În acest sens, etapele de parcurs sunt următoarele:

3.2.1 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.

3.2.2 Monitorizarea

Echipa de monitorizare a PMUD Hunedoara 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.

3.2.3 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.

3.2.4 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 înaintea începerii unui proiect sau la o anumită perioadă de timp după finalizarea proiectului.

Monitorizarea și evaluarea se referă la modul în care rezultatele acțiunilor PMUD sunt analizate și cuantificate în urma procesului de implementare a acestuia. Monitorizarea și evaluarea sunt pași cheie în implemetarea corectă și adecvată contextului, și trebuie introduse în plan ca instrumente de gestionare esențiale pentru urmărirea procesului de planificare și de pe urma căruia să se îmbunătățească continuu. Una din cerințele necesare unei bune monitorizări și evaluări, este comunicarea și supravegherea continuă a proiectelor pentru a găsi cele mai eficiente metode de a atinge obiectivele stabilite.

Necesitatea monitorizării PMUD pe parcursul implementării este legată de:

- îmbunătățirea continuă a proiectelor, a rezultatelor așteptate și a celor realizate, și corelarea indicatorilor de performanță cu obiectivele planului;
- identificarea și combaterea posibilelor riscuri în implementarea PMUD;
- actualizarea și continuarea PMUD pentru a îndeplini și viziunea stabilită pentru 2030;
- implicarea tuturor actorilor implicați pe parcursul implementării PMUD.

3.3 Lista de indicatori

3.3.1 Lista completă de indicatori ai proiectului Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Tabel 4 - Lista completă de indicatori PMUD

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 Hunedoara (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	Colectare date raport de monitorizare POR-	Anual	Permite analiza evoluției accesibilității zonei de studiu



	conectate la TEN-T	MYSMIS – beneficiar		
5.	Lungime căi rutiere locale reabilitate sau noi realizate, inclusiv facilități asociate	Date SMIS – Beneficiar	Anual	Indicatorul permite analiza evoluției creșterii calității infrastructurii și a dezvoltării acesteia
6.	Lungime drumuri nou construite conectate la TEN-T	Colectare date raport de monitorizare POR-MYSMIS – beneficiar	Anual	Permite analiza evoluției accesibilității zonei de studiu
7.	Punctualitatea transportului public.	Sondaje în trafic, date preluate din sistem de trafic inteligent realizat la nivelul rețelei de transport public.	Semestrial	Indicatorul permite măsurarea obiectivă progresului în ceea ce privește fluidizarea traficului pentru transportul public urban.
8.	Satisfacția față de serviciile locale de transport public.	Sondaje	Semestrial	Percepția utilizatorilor față de măsurile realizate pentru îmbunătățirea transportului public la nivel municipal.
9.	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.
10.	% pasageri-km parcurși cu utilizarea TP	Calcul 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 Municipiul Hunedoara
11.	Nr. De vehicule noi ecologice (autobuze, troleibuze, tramvaie) ¹	Date operator transport public local	Anual	Indicator de monitorizare a investițiilor în mobilitate nepoluantă la nivelul Municipiului
12.	Durata globală de deplasare pentru transportul Auto (AM Peak)	Date sondaje și măsurători trafic	Anual	Permite analiza evoluției traficului în interiorul Municipiului
13.	Nr. facilități ITS implementate	Date beneficiar – MYSMIS	Anual	Permite analiza graficului de implementare a sistemului integrat de monitorizare trafic,



PMUD HUNEDOARA
Orașul revine oamenilor!

				pe intersecții
14.	Cota deplasărilor realizate cu mijloace non-poluante (transport public, biciclete, pe jos).	Sondaje, măsurători în trafic.	Anual	Se cuantifică astfel modul în care PMUD facilitează tranziția către o mobilitate sustenibilă la nivelul zonei de studiu.
15.	Timp de tranzitare a orașului, pe diferite rute, pentru transportatorii de marfă.	Sondaje, măsurători în trafic.	Semestrial	Cuantificarea progresului înregistrat în ceea ce privește fluxurile de mărfuri în zona de studiu.
16.	Număr pasageri – transport feroviar.	Date CFR.	Anual	Înregistrarea progresului în ceea ce privește transportul de pasageri pe cale ferată, în zona de studiu.
17.	Număr de victime (pietoni) ale coliziunilor în traficul rutier.	Date Poliția Locală	Anual	Se cuantifică dacă există o ameliorare a siguranței în ceea ce privește mobilitatea în cadrul zonei de studiu.
18.	Cota străzilor accesibilizate pentru persoane cu mobilitate redusă	Date Administrația Străzilor	Anual	Înregistrarea progresului cu privire la accesibilizarea zonei de studiu
19.	Piste de biciclete (km)	Date Administrația Străzilor	Anual	Înregistrare progres cu privire la realizarea unei rețele de piste de biciclete în zona de studiu.
20.	Nr. facilități nou create / îmbunătățite pentru biciclete	Date beneficiar	Anual	Cuantificarea serviciilor (puncte închiriere biciclete, parcaje biciclete, etc) implementate
21.	Trasee pietonale amenajate	Date Administrația Străzilor	Anual	Înregistrare progres cu privire la realizarea unor trasee pietonale în oraș.
22.	Deficit de locuri de parcare amenajate	Date Administrația Străzilor	Anual	Înregistrarea progresului cu privire la soluționarea problemei parcarilor amenajate din zona de studiu.
23.	Nivelul de zgomot	Măsurători realizate pe străzile principale, la diferite ore ale zilei.	Semestrial	Se observă astfel dacă implementarea măsurilor propuse prin PMUD are un efect asupra ameliorării calității mediului la nivelul zonei de studiu.

24.	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.
25.	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.
26.	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.
27.	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.
28.	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.
29.	Abaterea față de termenele de finalizare ale măsurilor organizaționale, 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.
30.	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 .

3.3.2 Lista de indicatori de monitorizare aferenți programelor de finanțare pentru proiectele prioritare ale PMUD Hunedoara

Tabel 5 - Lista de indicatori de monitorizare aferenți PO 2014-2020

POR 2014-2020	Scădere anuală estimată a gazelor cu efect de seră	Echivalent tone de CO ₂	Anual
	Scăderea consumului anual de energie primară în iluminat public	KWh/an	Anual
	Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite de troleibuz tramvai și metrou	km	Anual
	Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat	Operațiuni	Anual
	Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO ₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat)	Operațiuni	Anual
	Lungime drumuri reconstruite / modernizate conectate la TEN-	km	Anual
	Lungime drumuri nou construite conectate la TEN-T	km	Anual
	Spații deschise create sau reabilitate în zonele urbane	mp	Anual
POIM 2014-2020	Indicele de accesibilitate (densitate efectivă)	Angajat/min.	Anual
	Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal	TEU/an	Anual
POCA 2014-2020	Studii, analize, rapoarte, strategii	Număr	Anual
	Ghiduri și alte documente metodologice	Număr	Anual
	Evenimente axate pe schimbul de experiență cu privire la implementarea fondurilor și aspecte tematice	Număr	Anual
	Evenimente de comunicare și promovare	Număr	Anual

3.4 Actori responsabili pentru monitorizarea PMUD

Principalii actori implicați în procesul de monitorizare a implementării PMUD Hunedoara sunt:

- unitatea administrativ-teritorială Hunedoara, prin direcțiile de specialitate;
- Poliția Municipiul Hunedoara;
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, prin ADR Vest pentru proiectele din protofoliu finanțate prin POR 2014-2020
- alți actori urbani relevanți.

Un punct intermediar în procesul de monitorizare a indicatorilor identificați la punctul anterior îl reprezintă sfârșitul perioadei actuale de programare financiară a UE (2014-2020), planul de mobilitate urbană extinzându-se și pe perioada următoare. Astfel apare necesitatea realizării unei proceduri de evaluare intermediară a stadiului de implementare a PMUD. Această evaluare va include și realizarea unui sondaj în rândul utilizatorilor / locuitorilor, în vederea identificării gradului de satisfacție în relație cu PMUD și identificării necesităților sau priorităților viitoare., sau 3 locatii, de stabilit

4 Lista tabelelor și figurilor din document

4.1 Lista tabelelor

Tabel 2 - Măsurile necesare de creștere a capacității instituționale pentru implementarea proiectelor PMUD	128
Tabel 3 - Lista proiectelor și măsurilor incluse în PMUD	132
Tabel 4 - Lista completă de indicatori PMUD	139
Tabel 5 - Lista de indicatori de monitorizare aferenți PO 2014-2020	143

4.2 Lista figurilor

Figura 18 - Analiza multicriterială pentru cele patru scenarii de dezvoltare.....	8
Figura 15 - Scenariul abordare integrată și coordonată.....	15
Figura 17 - Atragere deplasări în scenariul 4	18
Figura 20 - Localizarea investițiilor finalizate (albastru) și în execuție / planificate (roșu) pe harta Municipiului. Sursa: hartainvestiții.primariahd.ro.	45
Figura 21 - Harta stațiilor TP existente	54
Figura 22 - Afișaj electronic, Potsdam	58
Figura 23 - Localizarea garajului Prim TransPrest.....	60
Figura 24 - Microbuz pentru transport persoane, Hunedoara.....	62
Figura 25 - Autobuz pentru transport persoane, Hunedoara	62
Figura 26 - Harta stațiilor existente de TP în Hunedoara	66
Figura 27 - Modificări propuse traseelor de transport public – orizont scurt-mediu.....	68
Figura 28 - Modificări propuse traseelor de transport public – orizont termen lung	70
Figura 29 - Rețea propusă de transport ecologic	72
Figura 30 - Localizare a depoului pentru autobuze / troleibuze destinate transportului public ecologic	74
Figura 31 - Trasee posibilele rute a extinderii mocanitei la gara Hunedoara.....	76
Figura 32 - Rută propusă a traseului autobuzului hibrid interorășenesc Hunedoara – Deva.....	78
Figura 33 - Exemplu: adăpost pentru stație TP cu afișaj publicitar.....	81
Figura 34 - Localizare stații TP	82
Figura 35 - Localizare a punctelor de încărcare/descărcare marfă propuse	85
Figura 36 - Exemplu: Platformă intermodală ALLIANSO Ploiești	88
Figura 37 - Artere prioritare pentru pietoni	93
Figura 38 - Strada Prutului, Municipiul Hunedoara, sursa: https://www.google.ro/maps	99
Figura 39 - Car pooling - avantaje sursa: http://www.mdpi.com/sustainability/sustainability-05-01141/article_deploy/html/images/sustainability-05-01141-g003.png	102
Figura 40 - Dezvoltare infrastructura de ciclism: Etapa 1	105
Figura 41 - Dezvoltare rețeaua de ciclism - etapa a II-a.....	106
Figura 42 - Punct de închiriere biciclete propus.....	108
Figura 43 - Centre de bike-sharing propuse	110

Figura 44 - Exemple de rasteluri pentru biciclete instalate pe vehicule TP	112
Figura 45 - Pista regională de ciclism Deva-Hunedoara	114
Figura 46 - Patrulă cu biciclete (Exemplu).....	115
Figura 47 - Exemple de promovare a ciclismului, campanii	117
Figura 48 - Bune practici în Bremen și Timișoara	121
Figura 49 - Localizarea centrului propus de Park&Ride	123
Figura 50 - Profesori și elevi către școală	130

5 Anexe – raport consultarea populației

RAPORT PRIVIND FAZA DE CHESTIONARE A POPULATIEI

In vederea colectarii de date privind problemele de mobilitate a cetatenilor municipiului Hunedoara, in perioada Ianuarie - Martie 2016 a fost derulata faza de chestionare a populatiei.

Instrumentele folosite pentru procesul de chestionare a populatiei sunt:

- ✓ Chestionar de ancheta aplicat utilizatorilor de mijloace de transport in comun cu urmatoarea structura:

- 1 Care este punctul de plecare al călătoriei dumneavoastră (stație, reper, cartier, zonă) ?
 -
- 2 Care este destinația călătoriei dumneavoastră (stație, reper, cartier, zonă) ?
 -
- 3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? (*răspunsuri multiple*)
 - Profesional
 - Cumpărături
 - Sănătate
 - Administrativ
 - Agreement
 - Altele:
- 4 Este necesar să schimbați mijlocul de transport în comun ? (*un singur răspuns*)
 - Nu
 - O dată
 - De două ori
 - Mai mult de două ori
- 5 Cât de des folosiți mijloacele de transport în comun ? (*un singur răspuns*)
 - O dată/ zi (călătorie dus-întors)
 - De mai multe ori/ zi
 - O dată/ săptămână
 - De mai multe ori/ săptămână
 - Sporadic
- 6 Ce vă motivează să alegeți transportul public ? (*răspunsuri multiple*)
 - Lipsa autoturismului personal
 - Eficiența
 - Costul redus
 - Aproximarea stațiilor față de punctul de plecare sau destinație
 - Altele:
- 7 Vă rugăm să precizați un aspect care ar putea fi îmbunătățit în ceea ce privește transportul public: (*răspunsuri multiple*)
 - Distanța dintre stații
 - Trasee noi – Reper:
 - Sistemul de informare/ afișajul din stații
 - Calitatea autovehiculelor de transport
 - Sistemul de taxare – Detaliere:
 - Aspectul și accesibilitatea stațiilor – Detaliere:
 - Altele:
- 8 Familia dumneavoastră are autoturism propriu ? Dacă da, câte? (*un singur răspuns*)
 - Nu
 - Un autoturism

- Două autoturisme
- Mai mult de două autoturisme

✓ Chestionar de ancheta aplicat utilizatorilor de autovehicule personale cu următoarea structura:

- 1 Care este punctul de plecare al călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă) ?
○
- 2 Care este destinația călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă) ?
○
- 3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? (*răspunsuri multiple*)
 - Profesional
 - Cumpărături
 - Sănătate
 - Administrativ
 - Agreement
 - 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 Vă rugăm să precizați un punct slab/ dezavantaj al utilizării altor mijloace de transport (autobuz) care vă motivează să alegeți mașina personală:
.....
- 7 Vă rugăm să precizați dacă aveți costuri cu parcare:
.....

✓ Chestionar online pentru cetateni privind Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Hunedoara cu următoarea structura:

1. În ce categorie de vârstă vă încadrați?
 - 35-50 de ani
 - 50-65 de ani
 - Peste 65 de ani
 - Prefer să nu răspund.
 - 18-35 de ani
 - Sub 18 ani
 - Altele:
2. În ce zonă/cartier locuiți?
.....
3. În ce zonă/cartier sau localitate se află locul dvs. de muncă sau școala?
.....
4. Care este statutul dumneavoastră ocupațional?
 - Angajat sau angajator
 - Elev sau student
 - Pensionar



- Șomer / concediu de lungă durată (maternal, etc.)
 - Altele:
5. În medie, câte drumuri faceți pe zi, dus-întors? O dată/ zi (călătorie dus-întors)
- | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
6. Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în cursul săptămânii?
- Autoturism personal
 - Autobuz (transport public local)
 - Autobuz sau microbuz (în afara localității)
 - Mersul pe jos
 - Bicicleta
 - Taxi
 - Mai multe mijloace de transport
 - Altele:
7. Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în weekend?
- Autoturism personal
 - Autobuz (transport public local)
 - Autobuz sau microbuz (în afara localității)
 - Mersul pe jos
 - Bicicleta
 - Taxi
 - Mai multe mijloace de transport
 - Altele:
8. Care sunt cele mai frecvente două motive de deplasare?
- Mersul la serviciu
 - Cumpărături
 - Recreere
 - Mersul sau însoțirea copilului la școală
 - Vizite
 - Altele:
9. Care sunt intervalele orare în care vă deplasați cel mai frecvent în cursul săptămânii?
- Înainte de 7
 - 7-8
 - 8-9
 - 9-10
 - 10-11
 - 11-12
 - 12-13
 - 13-14
 - 14-15
 - 15-16
 - 17-18
 - 18-19
 - După 19
10. Care sunt costurile dvs. lunare cu transportul?
- Nu am costuri cu transportul (0 sau gratuitate)
 - 20-50 lei
 - 50-100 lei
 - 100-250 lei
 - 250-500 lei
 - Peste 500 lei
11. Cât de des utilizați transportul public din Municipiul Hunedoara?
- Zilnic
 - De câteva ori pe săptămână
 - O dată pe săptămână



- De câteva ori pe lună
 - O dată pe lună sau mai puțin
 - Niciodată
12. Care este ruta de transport public pe care circulați cel mai des?
- 2 Magistrală
 - 3 OM
 - 4 Chizid
 - 6 Peștiș
 - Răcăștie
 - Groș
 - Nu circul / nu se aplică
13. În medie, câte mijloace de transport (vehicule) în comun utilizați zilnic?
- Nici un mijloc de transport
 - Un singur mijloc de transport
 - Două mijloace de transport
 - Trei mijloace de transport
 - Patru sau mai multe mijloace de transport
14. Cum evaluați schimbarea dintr-un mijloc de transport în altul?
- | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Foarte anevoioasă | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Foarte facilă | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
15. Care sunt, pentru dvs., avantajele utilizării transportului public?
- Costeficiența
 - Timpul mai scăzut de deplasare în raport cu mersul pe jos sau bicicleta
 - Confortul
 - Avantajul poziționării stațiilor
 - Avantajul subvenției / gratuității
 - Altele:
16. Dar dezavantajele?
- Timpii lungi de așteptare / orarul
 - Amplasarea stațiilor
 - Calitatea vehiculelor
 - Aspectul, calitatea, dotările stațiilor
 - Costul ridicat
 - Altele:
17. În opinia dvs., care sunt prioritățile de investiție și dezvoltare a transportului public?
- | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Extinderea / reconfigurarea traseelor | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Modernizarea stațiilor de autobuz | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Noi stații de autobuz / microbus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Suplimentarea parcului auto | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Introducerea sistemului de e-ticketing | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Modificarea orarelor | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
18. Considerați că există zone în care este necesară extinderea traseelor de transport public? Dacă da, care?
.....
19. Cât de des apelați la serviciile transportatorilor privați de persoane?
- Zilnic
 - De câteva ori pe săptămână
 - O dată pe săptămână
 - De câteva ori pe lună
 - O dată pe lună sau mai puțin
 - Niciodată
20. Care este principalul traseu de deplasare cu operatori privați?
- Localitatea - Hunedoara
 - Hunedoara - Peștișu Mare
 - Hunedoara - Boș

- Hunedoara - Groș
- Hunedoara - Hășdat
- Hunedoara - Răcăștia
- Hunedoara - Deva
- Hunedoara - Călan
- Hunedoara - Simeria
- Altă destinație
- Nici una din cele de mai sus.

21. Ce aspecte pot fi îmbunătățite în ceea ce privește transportul public interurban / în afara localității?
.....

22. Utilizați trenul în deplasările dvs. zilnice (ruta Hunedoara Simeria)?

- Da
- Nu

23. Considerați o prioritate dezvoltarea transportului feroviar pentru Municipiul Hunedoara?

- Da
- Nu

24. Cum apreciați calitatea spațiului public pietonal (alei, trotuare) din oraș?

1 2 3 4 5

Foarte slabă o o o o o Foarte bună

25. Enumerați 3 străzi din Hunedoara pe care le parcurgeți cel mai des pe jos
.....

26. Considerați că spațiul exclusiv pietonal din municipiu ar trebui:

- Să crească
- Să rămână neschimbat
- Nu am o opinie
- Altele:

27. Pentru pietoni, considerați că principala problemă este:

- Ocuparea trotuarelor cu mașini
- Trotuare înguste
- Trecheri de pietoni poziționate prost
- Lipsa semnalizărilor / marcajelor
- Lipsa / insuficiența mobilierului urban (coșuri de gunoi, bănci, etc.)
- Iluminare stradală slabă
- Altele:

28. Considerați dezvoltarea unei rețele de piste de bicicliști o prioritate?

- Da
- Nu
- Nu știu / nu răspund

29. Enumerați trei artere pe care considerați crearea de piste de biciclete necesară / oportună
.....

30. Cum apreciați numărul de locuri de parcare amenajate pentru următoarele:

	Puternic insuficiente	Insuficiente suficiente	Suficiente	Foarte suficiente
Parcări de reședință (cartiere de blocuri)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parcări publice din zona centrală	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parcări la locul de muncă	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parcări aferente școlilor și spitalului	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parcări ale instituțiilor publice sau de interes public	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parcări pentru obiective turistice (Castel)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

31. Apreciați că Hunedoara este un oraș:

1 2 3 4 5

Congestionat, aglomerat o o o o o Aerisit

32. Care reprezintă, în opinia dvs., principalele cauze ale aglomerației?
- Lipsa unei centuri ocolitoare
 - Artera principală (Bd. Traian) este prea îngustă la intrarea în oraș
 - Semaforizarea nesincronizată
 - Obstacole nejustificate (trecuri de pietoni prost amplasate, dispozitive calmare trafic, etc)
 - Altele:
33. Enumerați trei dintre cele mai aglomerate străzi ale municipiului
-

Vă mulțumim pentru interesul acordat!

34. Dacă doriți să adăugați ceva vă rugăm să o faceți în căsuța de mai jos:
-
35. Dacă doriți să fiți ținut/ă la curent cu rezultatele studiului și progresul proiectului, ori dacă sunteți disponibil/ă pentru feedback ulterior, vă rugăm să ne furnizați adresa de email:
-

Pentru a asigura vizibilitatea procesului de chestionare a populației au fost distribuite în municipiul Hunedoara 100 de afise și 4000 de pliante conform modelului atasat. Cetățenii au fost invitați să comunice nevoile pe care le au cu privire la mobilitate completând chestionarul online și să urmărească procesul de elaborare a acestui document strategic care propune soluții pentru îmbunătățirea mobilității în municipiul Hunedoara.

Model afiș



PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

SOLUȚII ȘI INVESTIȚII PENTRU MOBILITATEA CETĂȚENILOR MUNICIPIULUI HUNEDOARA

- ✓ Mai multă siguranță
- ✓ Deplasare rapidă
- ✓ Acces facil în oraș
- ✓ Poluare redusă

Opinia dumneavoastră este importantă!
Sprijiniți procesul de elaborare și implementare!
Implicați-vă!

Informați-vă privind elaborarea planului:
www.primariahd.ro

- Facebook - Primaria Municipiului Hunedoara
- Facebook - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Hunedoara

Comunicați nevoile dumneavoastră completând CHESTIONARUL ONLINE accesibil pe paginile de internet de mai sus, prin email la adresa:
pmudhunedoara@ideea.eu
sau la telefon 0755086574

Model pliant (fata)

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
SOLUȚII ȘI INVESTIȚII PENTRU MOBILITATEA CETĂȚENILOR MUNICIPIULUI HUNEDOARA



- ✓ Mai multă siguranță
- ✓ Deplasare rapidă
- ✓ Acces facil în oraș
- ✓ Poluare redusă

*Opinia dumneavoastră este importantă!
Sprijiniți procesul de elaborare și implementare!
Implicați-vă!*

Informați-vă privind elaborarea planului:
www.primariahd.ro

- o Facebook - Primaria Municipiului Hunedoara
- o Facebook - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Hunedoara

Comunicați nevoile dumneavoastră completând CHESTIONARUL ONLINE accesibil pe paginile de internet de mai sus, prin email la adresa:
pmudhunedoara@ideea.eu
sau telefon 0755086574

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
SOLUȚII ȘI INVESTIȚII PENTRU MOBILITATEA CETĂȚENILOR MUNICIPIULUI HUNEDOARA



- ✓ Mai multă siguranță
- ✓ Deplasare rapidă
- ✓ Acces facil în oraș
- ✓ Poluare redusă

*Opinia dumneavoastră este importantă!
Sprijiniți procesul de elaborare și implementare!
Implicați-vă!*

Informați-vă privind elaborarea planului:
www.primariahd.ro

- o Facebook - Primaria Municipiului Hunedoara
- o Facebook - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Hunedoara

Comunicați nevoile dumneavoastră completând CHESTIONARUL ONLINE accesibil pe paginile de internet de mai sus, prin email la adresa:
pmudhunedoara@ideea.eu
sau telefon 0755086574


Model pliant (verso)

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Hunedoara este, în esență, un plan de transport pentru perioada 2014-2020 care analizează atât modul în care cetățenii se deplasează în oraș și în afara lui, cât și provocările în materie de mobilitate cu care se confruntă aceștia, propunând soluții viabile care să asigure dezvoltarea coerentă, incluzivă și prietenoasă cu mediul pe termen lung.

Procesul de realizare a documentației se derulează în perioada Octombrie 2015 – Aprilie 2016. Proiectul este în faza de sondare a populației privind problemele de mobilitate în Municipiul Hunedoara.

Ca în orice activitate de dezvoltare a orașului, implicarea populației reprezintă un pas-cheie care ne ajută să determinăm nevoile la nivel local, aspectele negative, dar și cele pozitive ale mobilității în Municipiul Hunedoara.

Pe parcursul derularii proiectului vom comunica progresul și rezultatele întâlnirilor de lucru cu autoritățile publice și actorii cu un rol determinant în mobilitatea urbană la nivel local.




Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Hunedoara este, în esență, un plan de transport pentru perioada 2014-2020 care analizează atât modul în care cetățenii se deplasează în oraș și în afara lui, cât și provocările în materie de mobilitate cu care se confruntă aceștia, propunând soluții viabile care să asigure dezvoltarea coerentă, incluzivă și prietenoasă cu mediul pe termen lung.

Procesul de realizare a documentației se derulează în perioada Octombrie 2015 – Aprilie 2016. Proiectul este în faza de sondare a populației privind problemele de mobilitate în Municipiul Hunedoara.

Ca în orice activitate de dezvoltare a orașului, implicarea populației reprezintă un pas-cheie care ne ajută să determinăm nevoile la nivel local, aspectele negative, dar și cele pozitive ale mobilității în Municipiul Hunedoara.

Pe parcursul derularii proiectului vom comunica progresul și rezultatele întâlnirilor de lucru cu autoritățile publice și actorii cu un rol determinant în mobilitatea urbană la nivel local.



Faza de chestionare pe teren a populației a presupus două etape:

- ✓ Aplicarea pe teren a chestionarelor;
- ✓ Procesarea chestionarelor aplicate utilizatorilor.

Aplicarea pe teren a chestionarelor de ancheta a fost efectuată de către o echipă de 10 recenzori voluntari puși la dispoziție de către Primăria Hunedoara. Principalele locații pentru aplicarea chestionarelor au fost stațiile de autobuz, incinta autobuzelor, gara, piața, spital și magazinul Kaufland. Intervalele orare selectate pentru aplicarea chestionarelor de ancheta au fost atât dimineața, cât și după-masă, în timpul săptămânii și în week-end. Procesul de aplicare pe teren a chestionarelor de ancheta s-a desfășurat în perioada 10-16 Februarie 2016.

La finalul etapei de aplicare pe teren a chestionarelor au fost obținute un număr de 1394 de chestionare destinate utilizatorilor de mijloace de transport în comun, respectiv un număr de 1094 de chestionare destinate utilizatorilor de autoturisme personale.

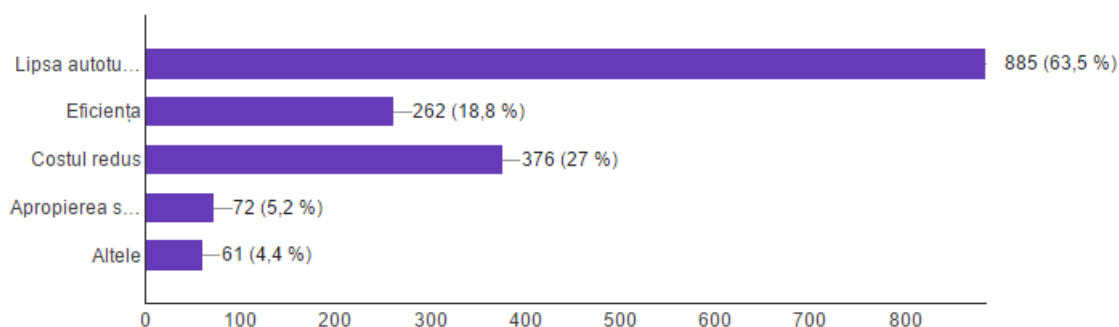
Concluziile rezultate în urma procesării chestionarelor aplicate pe teren utilizatorilor sunt următoarele:

- ✓ **Referitor la utilizatorii de mijloace de transport în comun:**

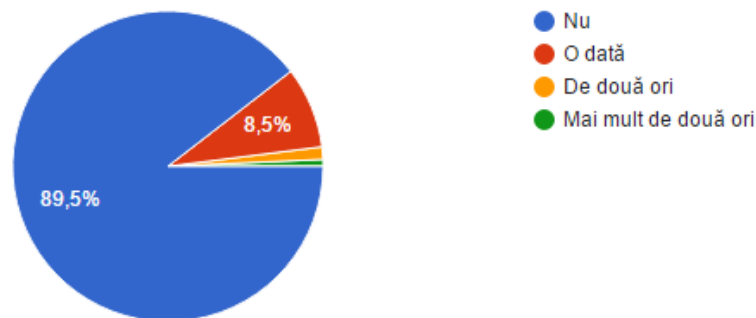
Aproximativ 64% dintre utilizatorii de mijloace de transport în comun optează pentru acest mod de deplasare datorită faptului că nu dețin autoturisme personale. Un alt motiv pentru care utilizatorii preferă acest mijloc de transport este și costul redus, în special pentru persoanele care au abonamentul subvenționat (pensionari, elevi, etc), categorie care reprezintă un procent semnificativ din totalul de călători.

Aproximativ 19% dintre respondenți au precizat și eficiența ca fiind un motiv pentru care optează pentru acest mijloc de deplasare, ținând cont că aproximativ 90% dintre aceștia nu sunt nevoiți să schimbe mijlocul de transport în comun.

Ce vă motivează să alegeți transportul public ? (1394 de răspunsuri)

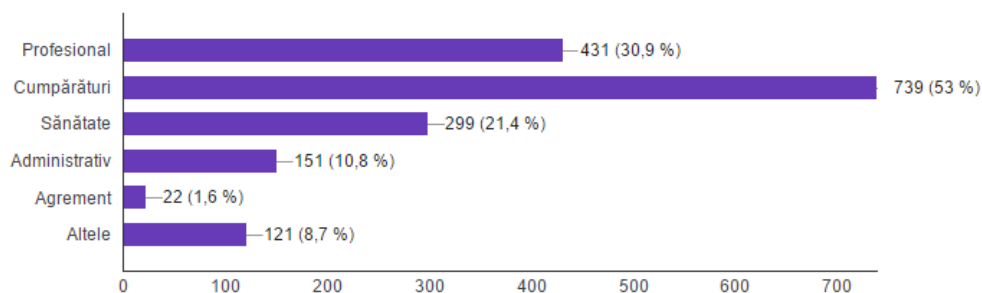


Este necesar să schimbați mijlocul de transport în comun? (1394 de răspunsuri)

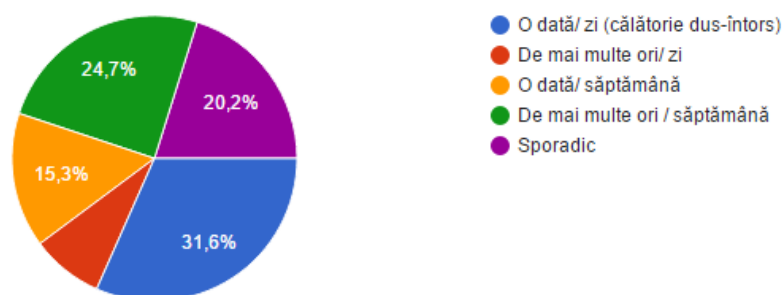


Majoritatea calătorilor din mijloacele de transport în comun folosesc acest mijloc de transport o dată pe zi sau de câteva ori pe săptămână pentru a se deplasa la locul de muncă, la cumpărături sau la spital/cabinete medicale.

Care este scopul călătoriei dumneavoastră? (1394 de răspunsuri)



Cât de des folosiți mijloacele de transport în comun? (1394 de răspunsuri)



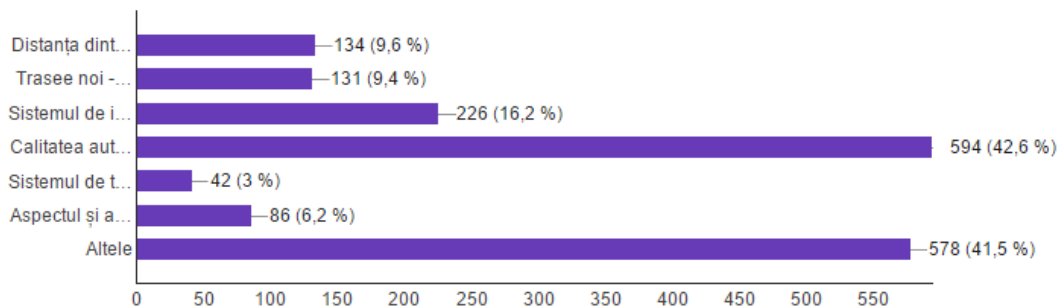
Graficul de mai jos reflectă în procente aspectele ce pot fi îmbunătățite în ceea ce privește transportul public conform opiniilor respondenților. Calitatea autovehiculelor de transport, frecvența cu care circula acestea și necesitatea înființării unei noi stații la spital reprezintă principalele aspecte semnalate de către respondenți.

În procent mai mic au fost semnalate și aspecte ce vizează sistemul de taxare, sistemul de informare, aspectul și accesibilitatea stațiilor sau distanța dintre stații. Majoritatea mențiunilor au făcut referire la

necesitatea acoperirii stațiilor, la sistemul de taxare care în prezent se face în autobuz fie la șofer, fie la casierita (după caz), ceea ce poate duce la nerespectarea orarului de circulație al autobuzelor.

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

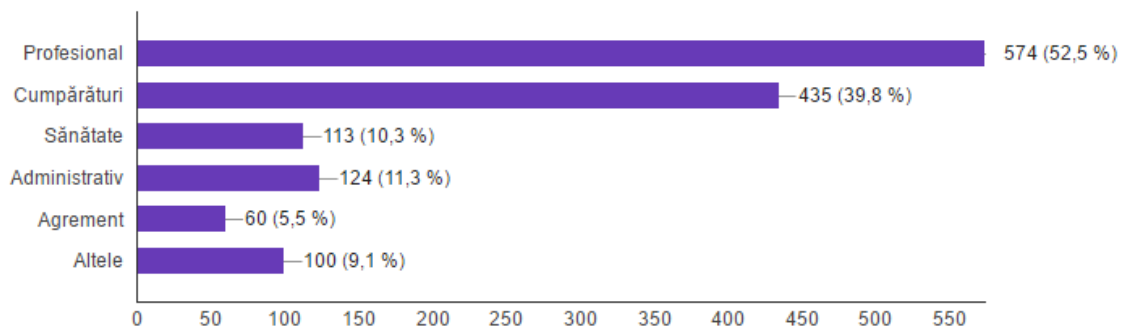
(1394 de răspunsuri)



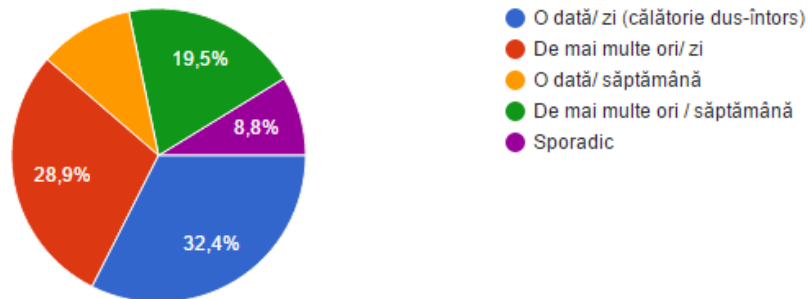
✓ **Referitor la utilizatorii de autovehicule personale**

Scopurile principale pentru care utilizatorii folosesc autovehicule personale sunt deplasarea la locul de muncă și la cumpărături. Aceștia folosesc autovehiculul personal cel puțin o dată pe zi sau de câteva ori pe săptămână.

Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? (1094 de răspunsuri)



Cât de des folosiți autoturismul personal? (1094 de răspunsuri)



Principalele motive pentru care respondenții nu sunt motivați să folosească mijlocul de transport în comun sunt aglomerația, orarul de circulare care presupune un timp îndelungat de așteptare în stații și condițiile neadecvate ale autovehiculelor de transport, și anume lipsa aerului condiționat pe timp de vară, lipsa căldurii pe timp de iarnă și mizeria din autovehicule. Cetățenii preferă din aceste motive să se deplaseze cu autovehiculul personal în ciuda faptului că, de regulă, circula singuri sau alături de încă o persoană în mașină.

Majoritatea respondenților au precizat faptul că nu au costuri cu parcare, însă își doresc introducerea unui sistem de plată al parcarilor în apropierea domiciliului.

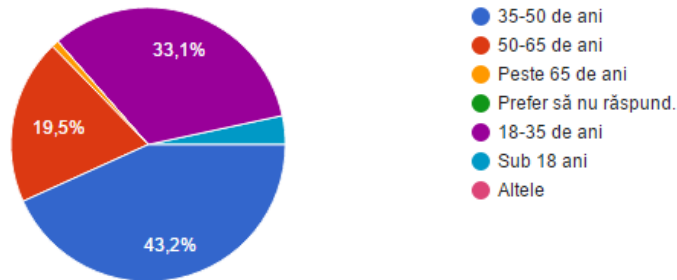
Concluziile rezultate în urma procesării chestionarului online aplicat cetățenilor sunt următoarele:

Procesul de chestionare a populației a fost derulat în paralel și în mediul online. Chestionarul elaborat pentru cetățeni a fost disponibil începând cu sfârșitul lunii Ianuarie 2016 și a fost distribuit prin intermediul paginii web a Primăriei Hunedoara, respectiv prin intermediul paginilor de pe rețelele de socializare - Primăria Municipiului Hunedoara și Planul de Mobilitate Urbana Durabila Hunedoara.

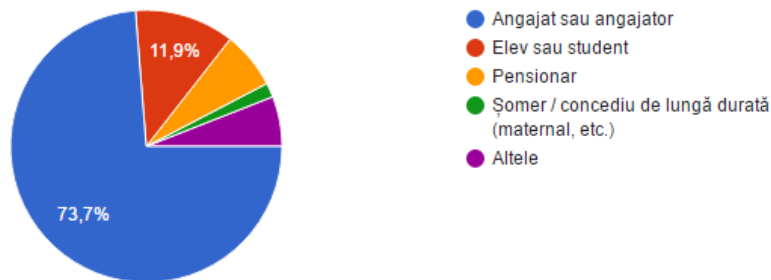
Chestionarul pentru cetățeni disponibil în mediu online a abordat mobilitatea urbană durabilă din mai multe perspective și anume: transportul public și privat de călători, calitatea spațiului pietonal, transportul cu bicicleta, transportul cu autovehiculul personal, traficul și congestia, transportul feroviar, aspecte privind poluarea, etc.

Chestionarul online a fost completat de un număr de 118 respondenți din toate categoriile de vârstă, majoritatea cu statut de angajat sau angajator.

În ce categorie de vârstă vă încadrați? (118 răspunsuri)



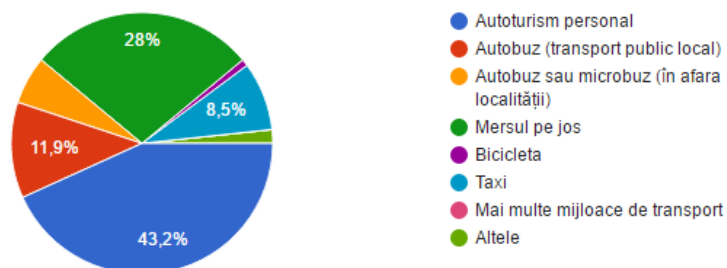
Care este statutul dumneavoastră ocupațional? (118 răspunsuri)



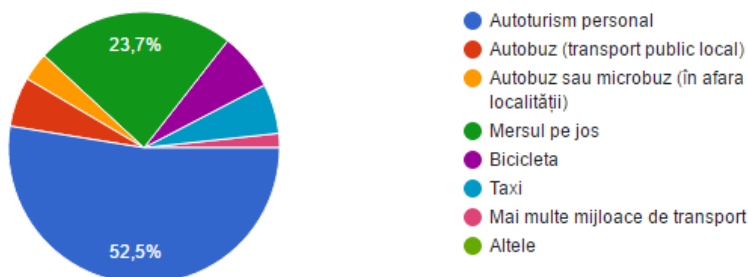
Referitor la mijlocul de deplasare folosit atat in timpul saptamanii cat si in week-end si preferat de catre majoritatea cetatenilor este autovehiculul personal. Din graficele atasate se poate observa si faptul ca o pondere semnificativa prefera mersul pe jos (24%-28%).

Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în cursul săptămânii?

(118 răspunsuri)

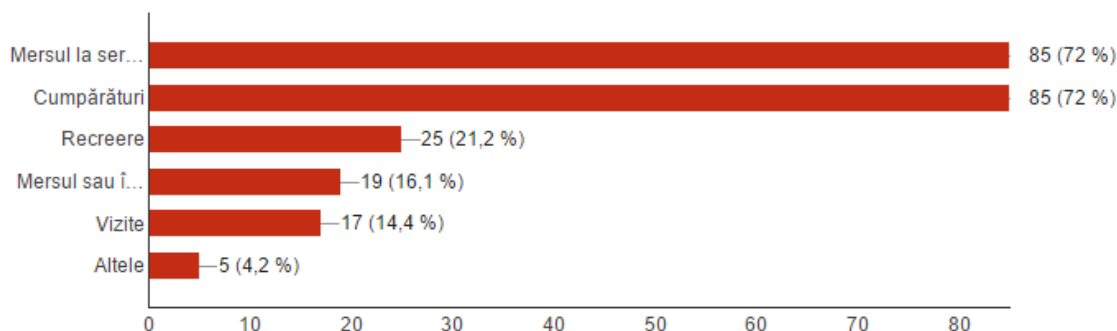


Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în weekend? (118 răspunsuri)



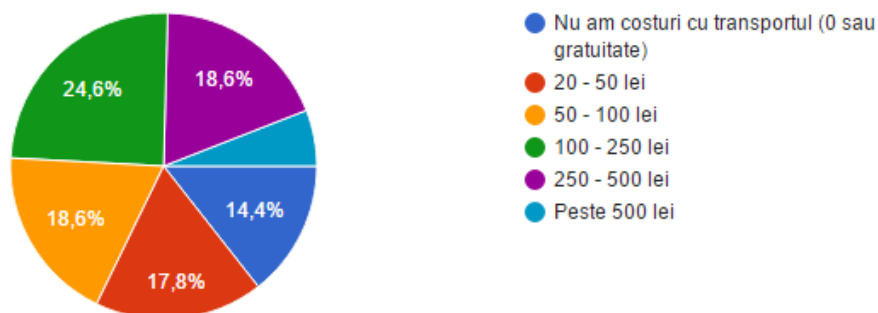
În ceea ce privește scopul deplasărilor ponderile semnificative le dețin mersul la serviciu și la cumpărături, urmate de recreere, transportul copiilor la școală sau vizite. Cele mai frecvente intervale orare în care se deplasează cetățenii în cursul săptămânii sunt dimineața înainte de ora 7 și între ora 7-8.

Care sunt cele mai frecvente două motive de deplasare? (118 răspunsuri)



Costurile lunare privind transportul variază în funcție de opțiunea privind modalitatea de deplasare între 0 și 500 lei. O pondere de aproximativ 6% au menționat faptul că alocă mai mult de 500 lei/lună pentru costuri cu transportul.

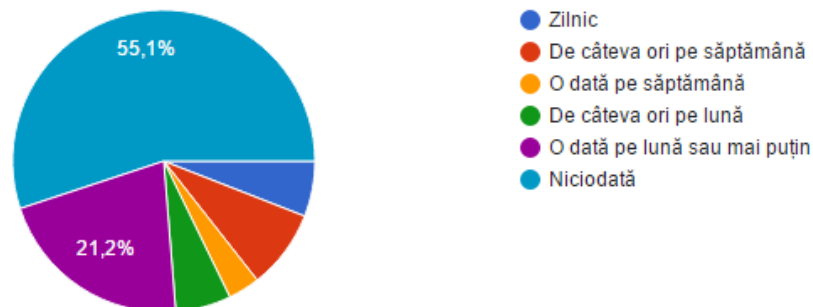
Care sunt costurile dvs. lunare cu transportul? (118 răspunsuri)



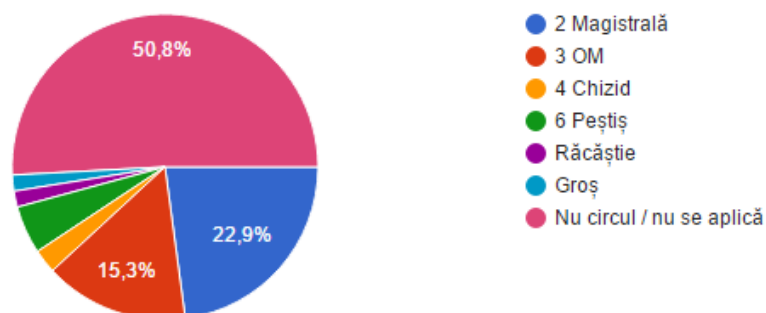
Mai mult de jumătate dintre respondenți au menționat faptul că nu circulă cu transportul public în

municipiul Hunedoara, respectiv o pondere de 21% circula o data pe luna sau mai puțin. Rutele cele mai circulat sunt 2- Magistrala si 3-OM. Principalele avantaje ale utilizarii mijloacelor de transport in comun mentionate au fost cost-eficienta si timp mai scazut de deplasare in raport cu mersul pe jos sau bicicleta, iar printre principalele dezavantaje orarul - timpii lungi de asteptare, calitatea vehiculelor si aspectul si calitatea statiilor.

Cât de des utilizați transportul public din Municipiul Hunedoara? (118 răspunsuri)



Care este ruta de transport public pe care circulați cel mai des? (118 răspunsuri)



Referitor la transportul privat in si in afara localitatii concluzionam faptul ca principalul traseu al calatorilor este pe ruta Deva-Hunedoara sau in muncipiul Hunedoara. Printre aspectele ce pot fi imbunatatite in ceea ce priveste transportu public interurban semnalate de catre respondenti sunt confortul, calitatea serviciilor, oarrul si atitudinea soferilor.

In ceea ce priveste transportul feroviar 79% dintre respondenti considera ca acest palier reprezinta o prioritate de investitii in acest moment avand in vedere ca nodul de legatura este in acest moment orasul Simeria. Doar 8% dintre respondenti utilizeaza transportul feroviar pe ruta Deva- Simeria.

Calitatea spatiului pietonal (alei, trotuare) din oras este apreciata ca fiind medie spre foarte slaba. Arterele cele mai circulat sunt Bld. Corvin, Bld. Dacia. 65% dintre respondenti considera ca spatiul pietonal din municipiu trebuie extins, iar principalele probleme semnalate sunt ocuparea trotuarelor cu masini, lipsa/insuficienta mobilierului urban si trotuarele inguste.

Dezvoltarea unei retele de piste pentru biciclisti a fost considerata o prioritate de 77% dintre

respondenti. Arterele mentionate au fost Bld. Dacia, Bld. Corvin, Bld. Traian si strada Avram Iancu.

Parcarile au fost apreciate ca insuficiente in toate zonele din municipiu, dar mai ales in zona institutiilor de interes public si a scolilor. O alta locatie care se confrunta cu un deficit in ceea ce priveste parcarile este zona castelului.

Referitor la trafic si congestie au fost semnalate urmatoarele aspecte: Hunedoara este un oras care se situeaza la media dintre aglomerat si aerisit, confruntandu-se cu probleme de trafic aglomerat doar in orele de varf; principalele cauze ale aglomeratiei identificate sunt lipsa unei centuri ocolitoare si semaforizarea nesincronizata.