



PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ CÂMPIA TURZII 2016-2026

Mobilitate pentru sănătate

Realizat:



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

Fișă de livrabil

Nume proiect	“Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aferent perioadei de programare 2014-2020”
Număr contract	Contract de servicii nr. 97 data 08.07.2016
Beneficiar	Primăria Municipiului Campia Turzii
Contractor principal	S.C. LIDEEA DEVELOPMENT ACTIONS S.R.L.

Data începerii proiectului 08.07.2016

Data încheierii 08.11.2016

Denumire livrabil cf. anexelor contractului **Volumul I – PMUD Câmpia Turzii - *Analiza și diagnostic global***

Data de livrare 08.11.2016

Versiune V01

Cuprins

Tabel de figuri.....	4
Listă abrevieri.....	5
Planul de mobilitate urbana	6
1. Introducere și metodologie de lucru	7
1.1. Scopul și rolul documentației	7
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;.....	8
1.1.1. Documente la nivel european	8
1.1.2. Documente la nivel național	11
1.1.3. Încadrare în documentele regionale și județene	12
2. Analiza situației existente.....	15
2.1. Analiza de context	15
2.1.1. Contextul socio-economic, cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	15
2.1.2. Caracteristici demografice.....	17
2.1.3. Forța de muncă – salariați	19
2.1.4. Economie	21
2.2. Rețeaua stradală	27
2.2.1. Infrastructura rutieră	27
2.2.2. Infrastructura feroviară	34
2.3. Transport public.....	37
2.4. Transport de marfă.....	43
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	45
2.5.1. Deplasări pietonale	45
2.5.2. Ciclism	46
2.6. Managementul traficului	49
2.6.1. Parcări	49
2.6.2. Signalistica	52
2.6.3. Analiza traficului	53
2.6.4. Siguranța în trafic.....	55
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate	58
3. Analiza SWOT si analiza DIAGNOSTIC	59
3.1. Diagnosticul – evaluarea impactului actual al mobilității	59

3.1.1.	Eficiența economică.....	59
3.1.2.	Impactul asupra mediului.....	59
3.1.3.	Accesibilitate	60
3.1.4.	Siguranță	60
3.1.5.	Diagnostic global.....	60

Tabel de figuri

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

Figură 32. Frecvența utilizării transportatorilor privați de persoane în Câmpia Turzii	39
Figură 33. Imagini transport public Câmpia Turzii.....	40
Figură 34. Harta plecărilor internaționale din Câmpia Turzii	41
Figură 35. Imagini din Câmpia Turzii – transport de marfă.....	43
Figură 36. Percepția spațiului destinat pietonilor	45
Figură 37. Principalele probleme întâmpinate de pietoni.....	46
Figură 38. Cota modală de transport în municipiul Câmpia Turzii	46
Figură 39. Rasteluri de biciclete în municipiul Câmpia Turzii.....	47
Figură 40. Percepția spațiului destinat ciclismului.....	47
Figură 41. Costul cu parcare în municipiu	50
Figură 42. Spații destinate parcerii în Municipiul Câmpia Turzii	50
Figură 43. Imagine parcare laterală strada Laminoriștilor	51
Figură 44. Parcare Piața Unirii	51
Figură 45. Aspect neunitar marcaje străzi.....	52
Figură 46. Trecere de pietoni de tip cauciucat	52
Figură 47. Tabel distribuție camere de supraveghere în Municipiul Câmpia Turzii	53
Figură 48. Harta camerelor monitorizare trafic	54
Figură 49. Harta străzilor cu accidente rutiere în Câmpia Turzii	56
Figură 50. Situația accidentelor de circulație înregistrate în perioada 2012 -2016	56
Figură 51. Numărul de vehicule înregistrate în evidențele fiscale ale Mun. Câmpia Turzii	57
Figură 52. Poluare fonică zona centrală	58

Listă abrevieri

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

Planul de mobilitate urbana

INTRODUCERE

1. Introducere și metodologie de lucru

1.1. Scopul și rolul documentației

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

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

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

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

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

Figură 1. Trasături ale PMUD Campia Turzii



Sursa: autorii studiului

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

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

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

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

Figură 2. Abordare modernă a PMUD

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

Sursa: studii europene

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;

1.1.1. Documente la nivel european

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

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

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

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

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

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

Cartea Albă a Transporturilor **propune:**

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

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

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

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

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

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

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

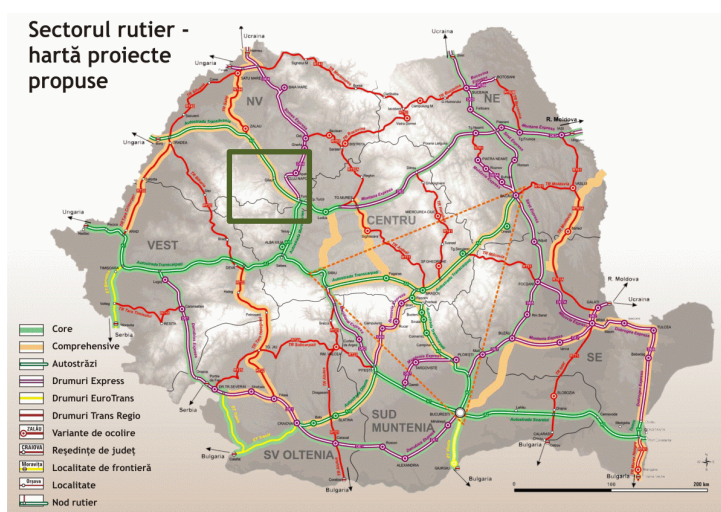
- D. **Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (Comisia Europeană, 2013, COM/2013/0913)**
- a. Se introduce conceptul de Plan de mobilitate urbană durabilă și este construită baza pentru Platforma Europeană privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, cu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

- Carta verde pentru Transportul Urban European (Green Paper on European Urban Transport), EC 2007, EP 2008
http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_ro.pdf
- Planul European pentru Mobilitate Urbana (European Plan for Urban Mobility 2009-2012), EC 2009.
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/apum_state_of_play.pdf
- European Action Plan for Freight Transport Logistics – 2007.
http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_en.pdf
- Directive 2010/40/EU - on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems (ITS) in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport, EP and the Council of European Union, 2010, Government Decision No. 835/2011.
- European Strategy for safety roads 2020 – “Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020”, EC 2010.
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

1.1.2. Documente la nivel național

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

Figură 3. Proiecte propuse Master Plan de Transport



Sursa: MPGT, 2014

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

1.1.3. Încadrare în documentele regionale și județene

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

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

Proiect PDR 2014 – 2020	Abordare PMUD 2016 – 2030
Crearea și modernizarea zonelor pedestriene, traseelor pietonale și pistelor pentru bicicliști	Proiecte rute pentru bicicliști, alei pietonale, reamenajare zonă centrală, realocare spațiu stradal, zone cu emisii zero
Acțiuni orientate către reducerea poluării aerului și a poluării fonice în orașe	Culoarul verde în zona centrală Perdele forestiere lângă calea ferată Reglementări – politica de parcuri Zone cu emisii zero

¹ <http://www.nord-vest.ro/SERVICIIPentru-Dezvoltare-Regionala/PLANIFICARE-REGIONALA/Planul-de-dezvoltare-regionala-2014-2020/PDR-2014-2020-aprobat-de-CDR-Nord-Vest--eID1724.html>

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

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

Program / proiect strategia județului Cluj 2014 – 2020	Abordare PMUD 2016 – 2030
Sprrijinirea utilizării mijloacelor de transport în comun și a vehiculelor cu emisie redusă, sprijinirea deplasării pe bicicletă prin extinderea pistelor de bicicletă și sprijinirea utilizării tehnologiilor verzi	Proiect rute de bicicliști, alei pietonale, realocarea spațiului stradal, crearea unui serviciu public de transport public
Parc Industrial Câmpia Turzii – spre LUNA	Modernizare infrastructură rutieră - Luna

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

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

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

Proiecte Plan Urbanistic General	Abordarea PMUD 2016 - 2026
Trecere la nivel de CF – Șarăt	Proiect pasarelă pentru pietoni, bicicliști Proiect trecere la nivel de CF
Pasaj denivelat pe traseul DN - modernizare	Proiect în curs de realizare Realocarea spațiului stradal Laminoriștilor
Varianta ocolitoare / drum expres	Nu se justifică, data fiind construcția autostrăzii

Sursa: Plan Urbanistic General 2012

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

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

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

Proiecte Strategia Câmpia Turzii 2015 – 2020	Proiect PMUD 2016 – 2026
PU5 Reabilitarea și modernizarea circulațiilor rutiere și pietonale	Modernizare infrastructură rutieră Trasee pietonale Realocare spațiu stradal
PU6 Extinderea infrastructurii destinate transportului velo	Proiect etapizat de construcție infrastructură pentru bicicliști, inclusiv proiect regional Câmpia Turzii - Turda
PU8 Pasaj Pietonal peste calea ferată – cartier Șarăt	Pasaj pietonal
PU9 Amenajare și modernizare trecere CF la nivel, Str. Ion Rațiu	Modernizare trecere CF la nivel str. Ioan Rațiu
PU10 Modernizare trecere CF subterana Str. Laminoriștilor	Realocarea spațiului stradal strada Laminoriștilor Proiectul este prins în planul de investiții pe anul 2016

²

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

³

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

Analiza situației existente



2. Analiza situației existente

2.1. Analiza de context

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

În acest capitol sunt prezentate informații despre:

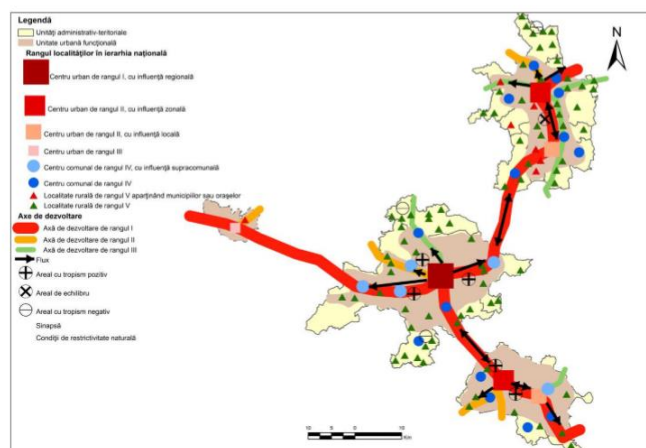
- Populația existentă, distribuția populației, tendințele demografice, structura populației pe grupe de vârstă.
- Nivelul populației active din punct de vedere economic, modelul de dezvoltare al orașului, cauzele șomajului
- Structura populației

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

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

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

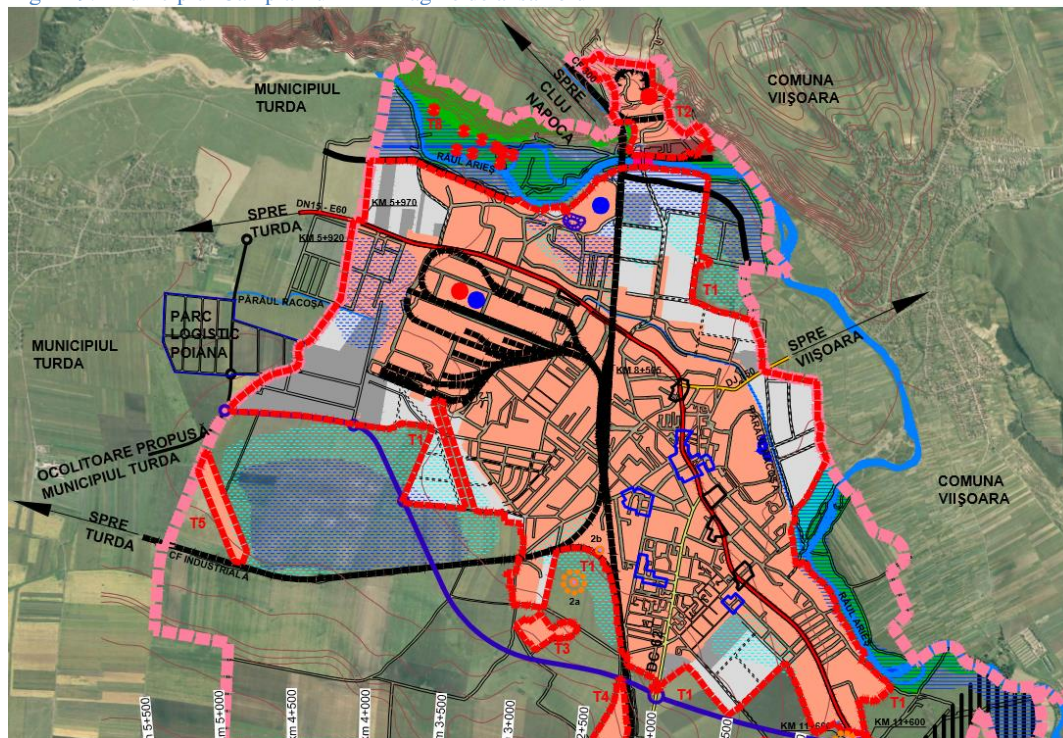
Figură 8. Chorotipul unitatilor urbane functionale ale judetului Cluj



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

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

Figură 9. Municipiul Câmpia Turzii – imagine de ansamblu



Sursa: PUG 2012

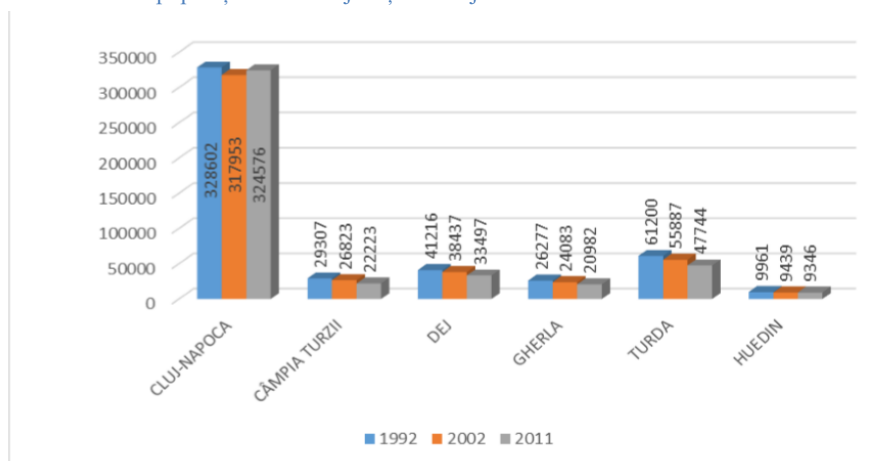
Municipiul Câmpia Turzii se întinde pe o suprafață de 2.374 ha, din care 40% (956,47 ha⁴) reprezintă intravilanul localității, iar 60% reprezintă terenurile extravilane. Structura fondului funciar evidențiază faptul că municipiul Câmpia Turzii dispune de cele mai reduse resurse de teren în cadrul zonei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

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

2.1.2. Caracteristici demografice

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

Figură 10. Dinamica populației urbane a județului Cluj



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

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

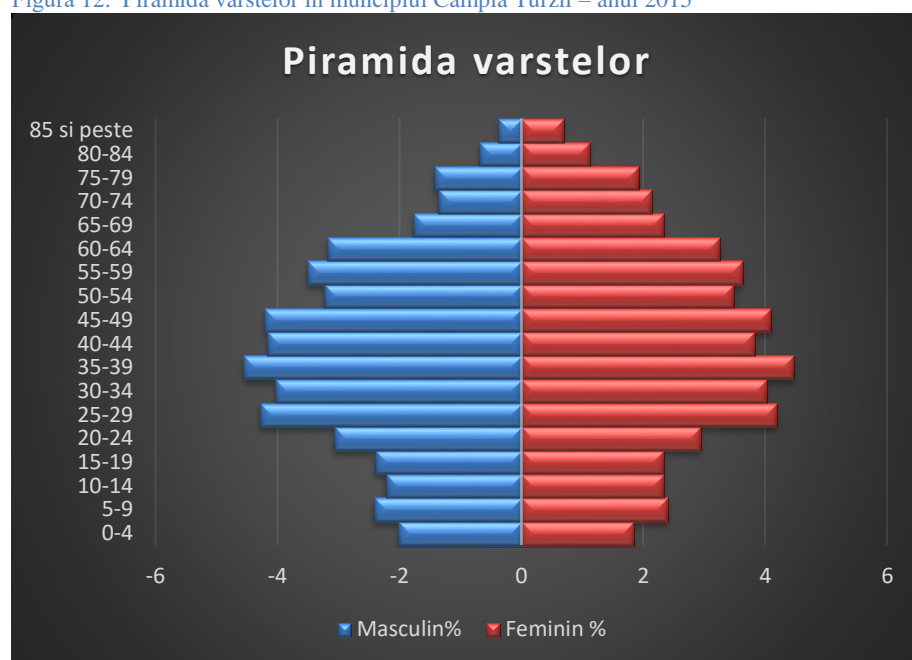
Figură 11. Situație plecări/sosiri cu reședința

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

Sursa: Fișele localității 2014, 2015

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

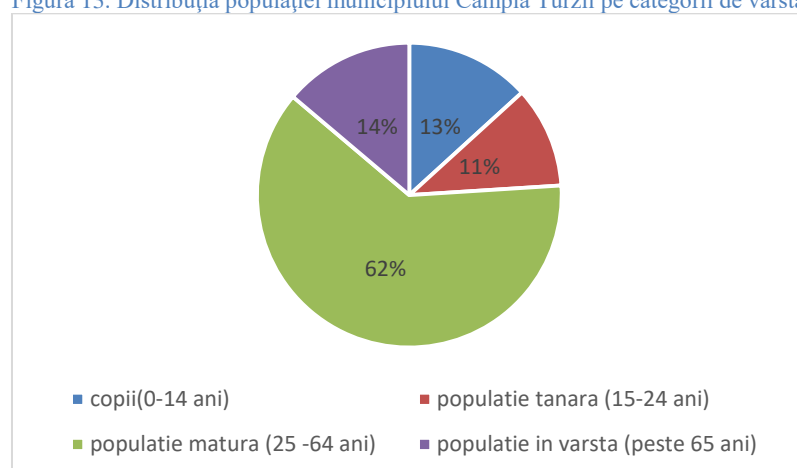
Figură 12. Piramida vârștelor în municipiul Câmpia Turzii – anul 2015



Sursa: fișa localității 2015

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

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



Sursa: date prelucrate autori studiu din fișa localității anul 2015

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

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

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

2.1.3. Forța de muncă – salariați

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

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

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

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

Sursa: INS- Tempo online, 2014

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

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

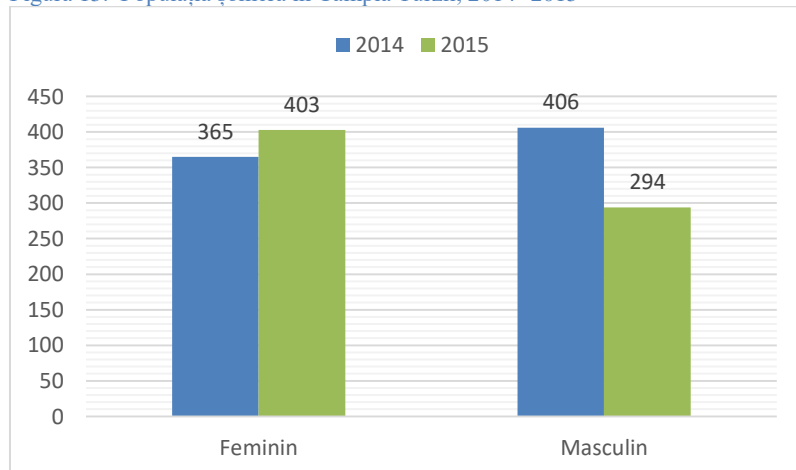
salariaților pe domenii de activitate, o primă observație trebuie să se refere la aportul nesemnificativ al agriculturii, pentru toată perioada 2000-2012.

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

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

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

Figură 15. Populația șomeră în Campia Turzii, 2014 -2015



Sursa: Fisa localității 2014- 2015

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

Figură 16. Șomeri înregistrați lunar în anul 2016 pe localități

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

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

Sursa: INS Tempo on-line, 2016

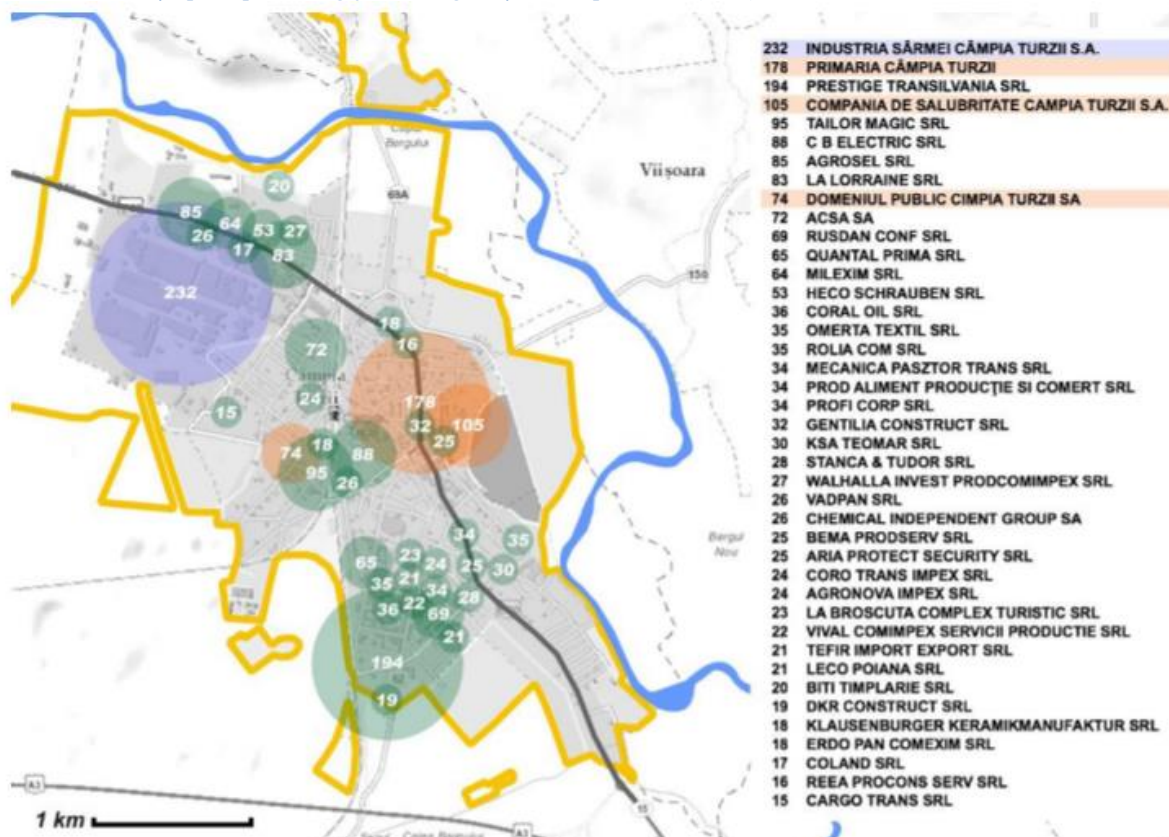
2.1.4. Economie

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

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

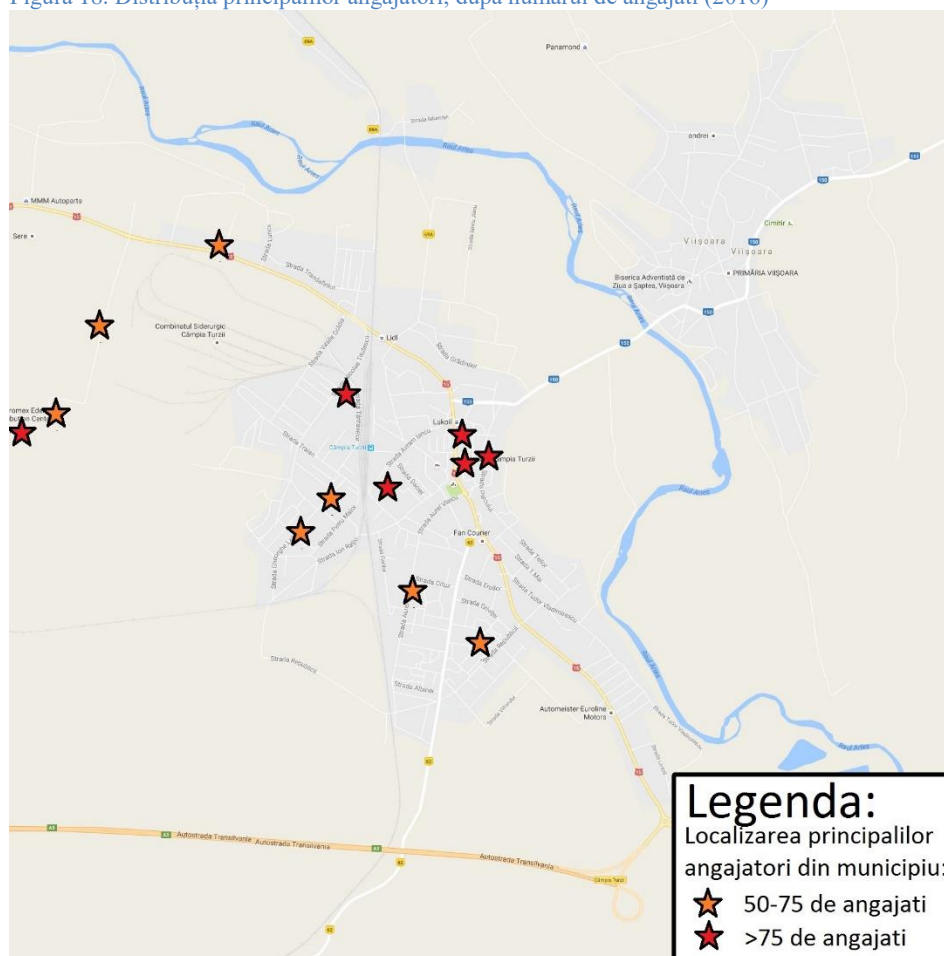
În ceea ce privește distribuția principalilor angajatori în Campia Turzii, se observă o concentrare a acestora în zona de nord-vest, în zona centrală și în zona de sud-est. O nouă concentrare de angajatori va fi realizată o dată cu construirea **Parcului Industrial Tetarom 5**, la Luna, care va avea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

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



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

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



Sursa: prelucrare date. Autorii studiului

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

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

Figură 19. Drum de acces parc Industrial Reiff



Sursa: autorii studiului

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

Figură 20. Acces incubator de afaceri



Sursa: google maps

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

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

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

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

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

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

Rețeaua stradală



2.2. Rețeaua stradală

Oferta de transport în Municipiul Câmpia Turzii este formată din:

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

În acest capitol sunt prezentate date și analize referitoare la:

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

2.2.1. Infrastructura rutieră

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

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

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

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

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

Figură 21. Situația drumurilor în Câmpia Turzii

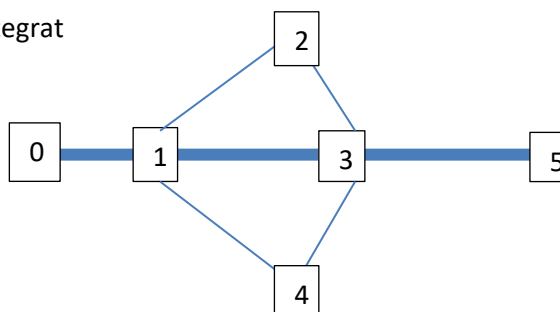
	Ani		
	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015
	UM: Km		
	Kilometri	Kilometri	Kilometri
Lungime străzi	47	49	52
Străzi modernizate	44	46	47

Sursa: INS tempo online

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

Model de hiperintegrare a rețelei stradale

Hiperintegrat



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

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

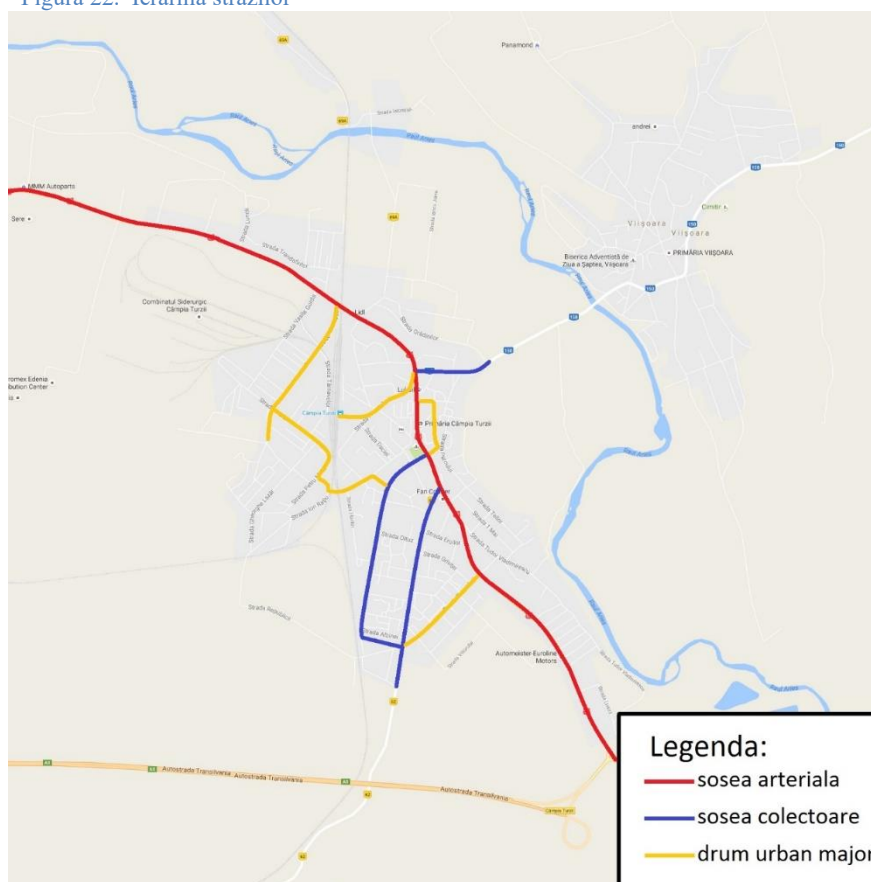
- Traseul de legătură cartierul de locuit Lut, pe strada Iancu Jianu;
- Traseul de legătură cu comuna Viișoara pe strada George Coșbuc;
- Traseul de legătură cu principalul ansamblu de locuințe al municipiului (zona de sud-est), pe străzile Aurel Vlaicu și Gheorghe Barițiu;
- Legăturile cu cartierul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

Analiza conduce la următoarele concluzii :

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

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

Figură 22. Ierarhia străzilor



Sursa: Autorii studiului

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

Figură 23. Investiții bugetul local anul 2016 - transport

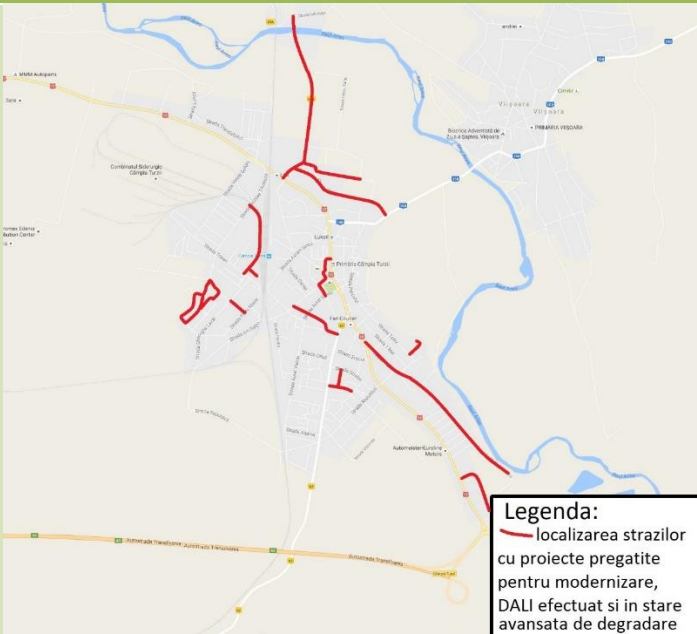
Nr.crt.	Denumire obiectiv	Proiecte	Valoare totala (lei)
1.	Lucrări de întreținere a străzilor	Limitatoare de viteză – Ghe Barițiu cu strada Plopilor, amenajare alei și trepte Parc Municipal, plombări, reparații trotuare, străzi	1.037.832
2.	Lucrări de modernizare drumuri și strazi - lucrări in	Modernizare Strada Livezii – spre Trei Lacuri, strada Teilor și Strada Târnavelor – drumuri	300.000

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

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

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

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

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

Sursa: date prelucrate de autorii studiului

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

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

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

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

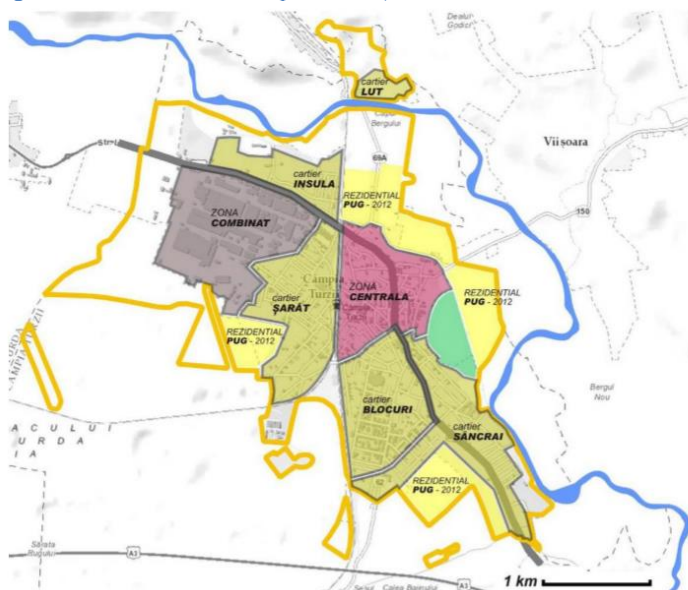
În ansamblu infrastructura rutieră din municipiul Câmpia Turzii se prezintă în parametri buni, peste mediile naționale la majoritatea indicatorilor tehnici, reprezentând o bază solidă pentru dezvoltare. Este necesară continuarea lucrărilor de reabilitare și modernizare în special în zonele rezidențiale,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

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

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

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

Figură 26. Cartierele din Câmpia Turzii și zonele de extindere



Sursa: PUG 2012

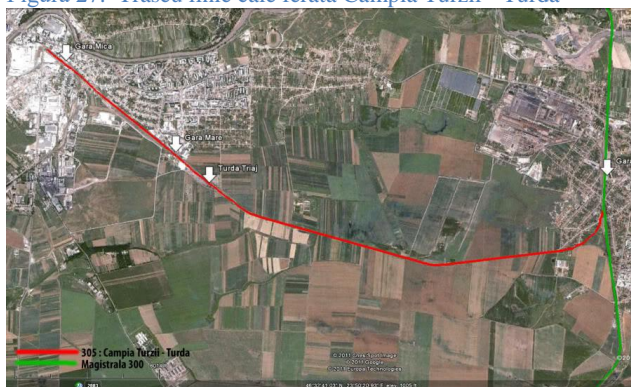
În municipiu imaginea urbană este omogenă, clădirile având în puține cazuri o coloristică tipătoare, majoritatea fiind zugrăvite în culori pastelate sau griuri colorate și contribuind la o ambianță plăcută. Multe dintre străzi au fost reasfaltate și marcate corespunzător, însă există zone cu pavaj pietonal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

2.2.2. Infrastructura feroviară

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

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

Figură 27. Traseu linie cale ferată Campia Turzii - Turda



Sursa: PUG 2012

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

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

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

Figură 28. Clădirea gării din Campia Turzii



Sursa: autorii studiului

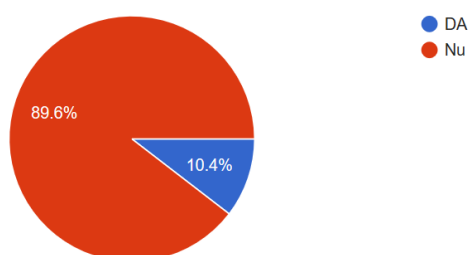
Transportul de călători include 32 de trenuri (Mersul Trenurilor 2015) din care 15 trenuri Regio (R), 2 trenuri Regio-expres (RE), 15 trenuri inter-Regio (IR). Acestea asigură conexiunea directă atât la nivel

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

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

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

Figură 29. Importanța dezvoltării transportului feroviar



Sursa: chestionare online

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

Transport public



Sursa: <https://openclipart.org/detail/204103/public-transport-pictograms>

2.3. Transport public

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

În Municipiul Câmpia Turzii nu există transport public local în comun. Transportul de persoane este asigurat de operatori de transport privați și în regim de taxi. Primăria Câmpia Turzii deține un microbuz pentru transportul elevilor.

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

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

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

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

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

LINIA 20: CENTRU TURDA- CÂMPIA TURZII

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

LINIA 21: BLOCURI CÂMPIA T –TURDA

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

LINIA 21 TURDA- BLOCURI CÂMPIA TURZII

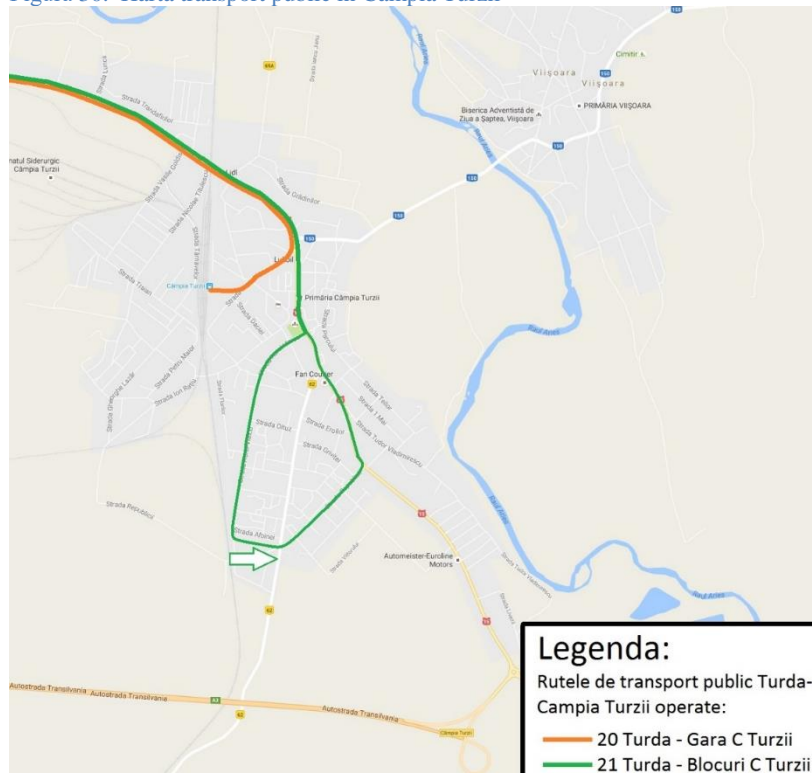
6:10; 6:40; 7:05; 7:40; 8:05; 8:40; 9:20; 9:50; 10:40; 11:40; 12:40; 13:40; 14:15; 15:00; 15:40; 16:00; 17:15; 18:15; 19:15; 20:15; 21:50.

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

LINIA 27, LINIA 50

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

Figură 30. Harta transport public în Câmpia Turzii

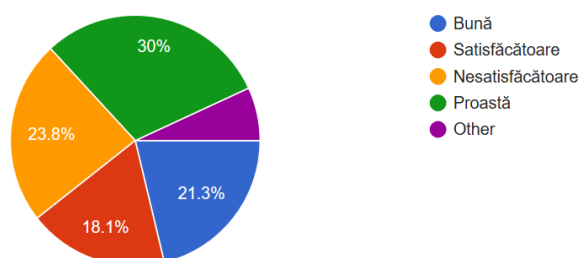


Sursa: prelucrare date autorii studiului

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

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

Figură 31. Calitatea transportului public în Câmpia Turzii

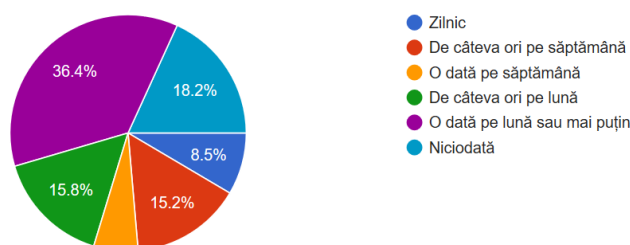


Sursa: chestionare online

În ceea ce privește apelul la serviciile transportatorilor privați de persoane, peste 36% apelează doar

1 dată pe lună sau mai puțin, iar procentul celor care apelează zilnic este unul mic, de 8.5%.

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



Sursa: chestionare online

Există o serie de deficiențe identificate, după cum urmează:

Aspecte analizate	Deficiențe sesizate
Vehicule	<ul style="list-style-type: none"> Capacitatea vehiculelor este variabilă (fie un autobuz un articulat cu capacitate de 150 de oameni, fie un microbuz cu capacitate de 30 persoane), neexistând o continuitate în acest sens. Curățenia vehiculelor (interioară și exterioară) este de slabă calitate Dotările interioare-exterioare/echiparea sunt precare (scaune fără un confort minimal, poziționarea acestora inadecvată, podea ridicată, inexistența unei platforme flexibile pentru persoane cu dizabilități Lipsa spațiilor adecvate pentru transportul cărucioarelor pentru copii mici, lipsa instalațiilor pentru aer-condiționat Lipsa unui spațiu și a dispozitivelor pentru asigurarea și transportul bicicletelor
Mentenanță, poluare	<ul style="list-style-type: none"> Datorită nivelului avansat de uzură tehnică și morală, autobuzele sunt generatoare de noxe și zgomot Flota cu consum sporit de combustibil și poluare implicită, fără performanțe dinamice actuale În autobază lipsește exhaustor, aparatura de diagnoză computerizată Nu există o spalatorie ecologică cu recircularea apei și perii rotative (spălarea se realizează manual)
Program, afișaj, siganilistică	<ul style="list-style-type: none"> Lipsa aparate de validare/verificare pentru un sistem integrat de tarificare cu elemente IT Nu există afișat un program al liniilor de transport Stațiile din cartierul Blocuri sunt semnalizate doar printr-un semn discret pe stâlpi, fiind foarte ușor de ratat și fără alte informații vizibile. Lipsa broșurilor sau a hărților afișate (fie ca vorbim de stații sau autovehicule) Afișarea traseului pe hârtii printate, impropriu și în parbriz Lipsa modului de comunicare online: orare, site, aplicație, formular reclamații.
Adăposturi/ case de bilete	<ul style="list-style-type: none"> Stațiile de așteptare nu sunt prevăzute cu refugii Refugiile existente sunt în stare de degradare, cu aspect neingrijit

	<ul style="list-style-type: none"> Există o singură stație de așteptare cu casa de bilete Ghiseu de taxare cu personal și casă de marcat în autovehicule, în locul autotaxarii Lipsa posibilității plătirii titlului de călătorie prin SMS/portofel electronic/card bancar.
Alte aspecte	<ul style="list-style-type: none"> Personalul nu este amabil și deschis clienților. Lipsa posibilității unei călătorii accesibile(financiar) în interiorul municipiului (preț bilet Câmpia Turzii – Turda – 6 lei) Costul ridicat al călătoriilor Lipsa subvențiilor pentru titlurile de călătorie destinate pensionarilor, studenților și persoanelor cu dizabilități

Figură 33. Imagini transport public Câmpia Turzii



Sursa: Autorii studiului

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

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

- Achiziție flotă modernă/reînnoire
- Introducerea de noi rute: Șarăt – Gară, Șarăt-Sâncrai / Insula - Sâncrai / Insula-Șarăt / Sâncrai-Lut
- Schimbarea companiei de transport/ crearea unui serviciu public de călători – acționar unic Consiliul Local

- Respectarea orarului afișat
- Îmbunătățirea condițiilor din stațiile de așteptare
- Afișarea programului în stații
- Amabilitatea personalului
- Mai multe autobuze/microbuze spre Cluj, Turda cu respectarea orarului
- Suplimentarea la orele de varf.

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

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

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

Figură 34. Harta plecărilor internaționale din Câmpia Turzii



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

Transport de marfă



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

2.4. Transport de marfă

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

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

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

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

Figură 35. Imagini din Cămpia Turzii – transport de marfă



Mijloace alternative de mobilitate



2.5. Mijloace alternative de mobilitate

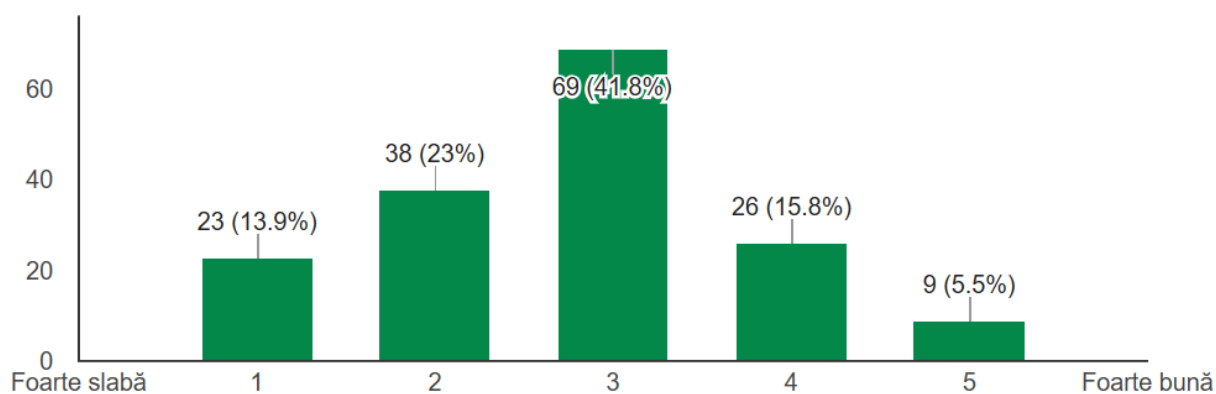
2.5.1. Deplasări pietonale

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

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

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

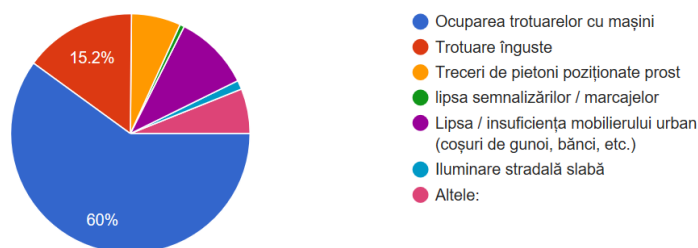
Figură 36. Percepția spațiului destinat pietonilor



Sursa: chestionare online

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

Figură 37. Principalele probleme întâmpinate de pietoni

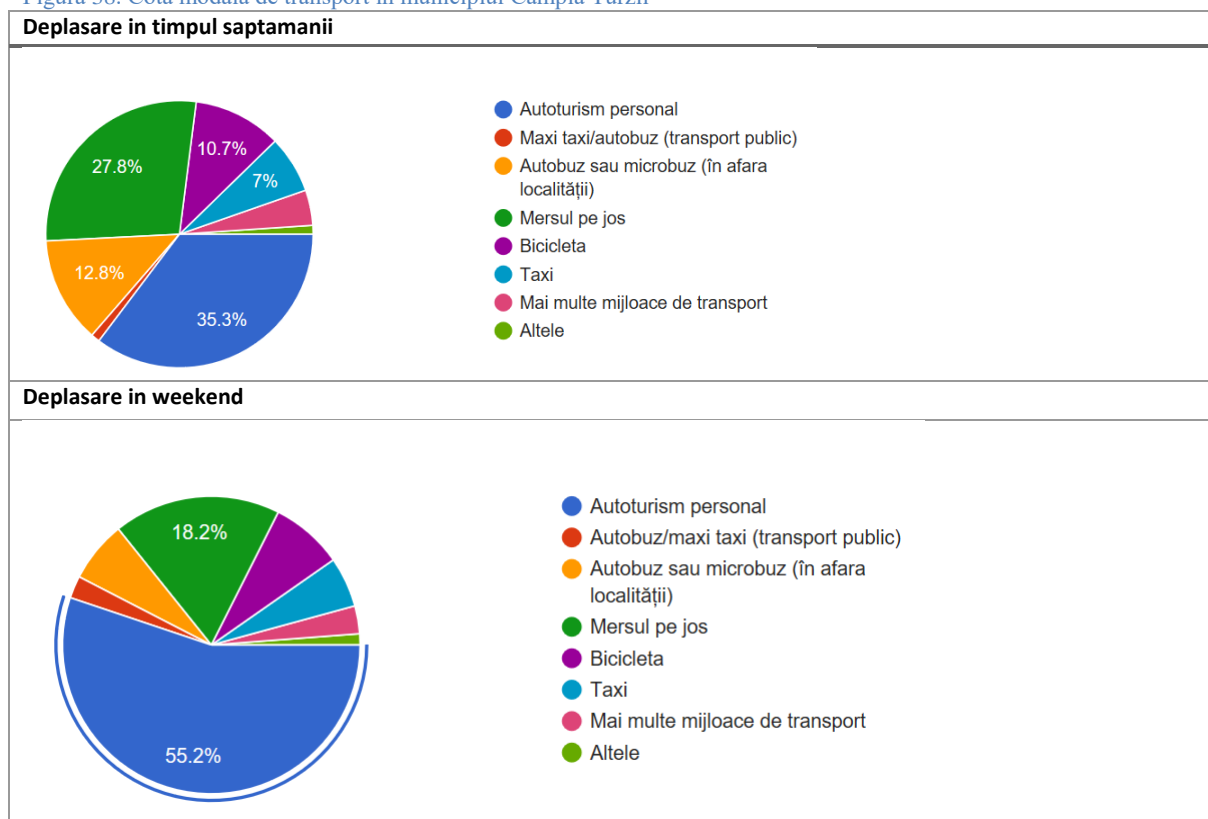


Sursa: chestionare online

2.5.2. Ciclism

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

Figură 38. Cota modală de transport în municipiul Câmpia Turzii



Sursa: chestionar online

In ceea ce priveste intervalele orare în care deplășarile sunt mai numeroase sunt menționate urmatoare două: 6.00-8.00 și 15.00 -17.00.

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

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

Figură 39. Rasteluri de biciclete în municipiul Campia Turzii



Str. Laminoristilor

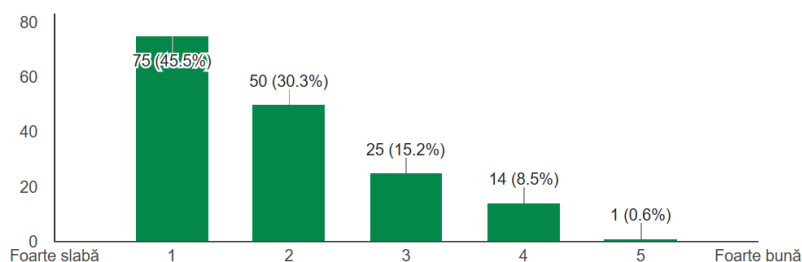
Ghe. Baritiu

Primaria Municipiului CT

Sursa: autorii studiului

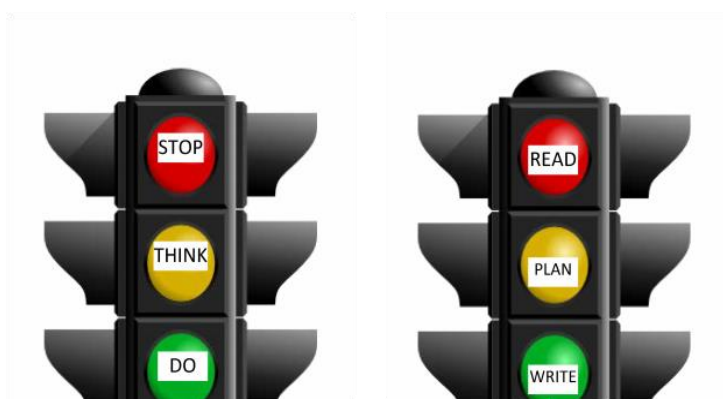
Calitatea spațiului pentru biciclete este percepută ca fiind la nivel mediu, slab și foarte slab. Doar 20% dintre respondenții chestionarelor online consideră că fiind bună și foarte bună calitatea acestui spațiu.

Figură 40. Percepția spațiului destinat ciclismului



Sursa: chestionar online

Managementul traficului



2.6. Managementul traficului

2.6.1. Parcări

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

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

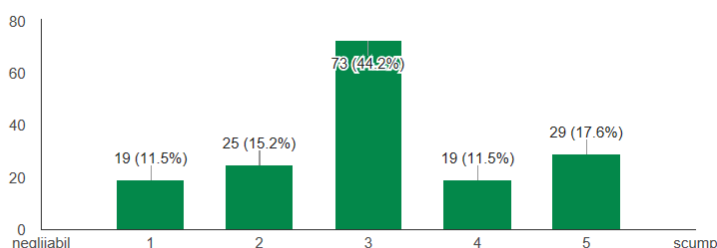
În anul 2015 numărul parcarilor de reședință, așa cum au fost identificate este de 1560, respectiv 1214 amenajate (betonate sau înierbate) și 346 parcări neamenajate.

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

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

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

Figură 41. Costul cu parcare în municipiu



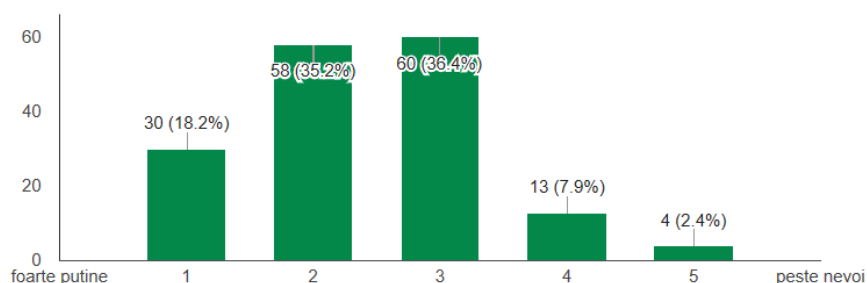
Sursa: chestionar online

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

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

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

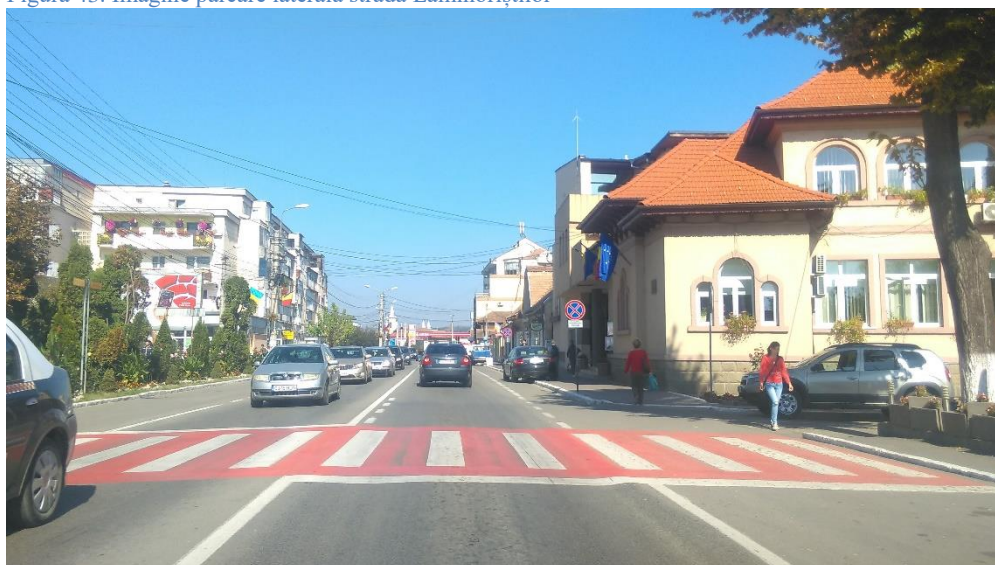
Figură 42. Spații destinate parcarii în Municipiul Câmpia Turzii



Sursa: chestionar online

Pe Strada Laminoristilor si 1 Decembrie 1918 se parcheaza in zonele laterale, lucru care inreuneaza traficul si vizibilitatea.

Figură 43. Imagine parcare laterală strada Laminoriștilor



Parcățile sunt betonate sau înierbate.

Figură 44. Parcare Piața Unirii



Sursa: [googlemaps](#)

În zonele de rezidență sunt de multe ori parcate mașini grele. În acest sens se impune introducerea unor interdicții pentru acest tip de mașini și crearea unei parcuri în afara zonelor rezidențiale. În ceea ce privește posibilitatea de plată a parcarilor, există posibilitatea plății online, pe site-ul primăriei. Pentru a putea ameliora și eficientiza gestiunea parcarilor în municipiu, va fi nevoie de diversificarea și extinderea sistemului de tarifar (parcare prin SMS, tichete preplătite etc.). Totodată pe termen lung se recomandă înlocuirea parcarilor la sol (în afara străzii) din zonele rezidențiale cu unele

multietajate în vederea eliberării de spațiu pentru dotări comunitare cum ar fi locuri de joacă pentru copii, scuaruri sau mici grădini.

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

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

2.6.2. Signalistica

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

Figură 45. Aspect neunitar marcare străzi



Sursa: autorii studiului

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

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

Figură 46. Trecere de pietoni de tip cauciucat



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

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

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

2.6.3. Analiza traficului

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

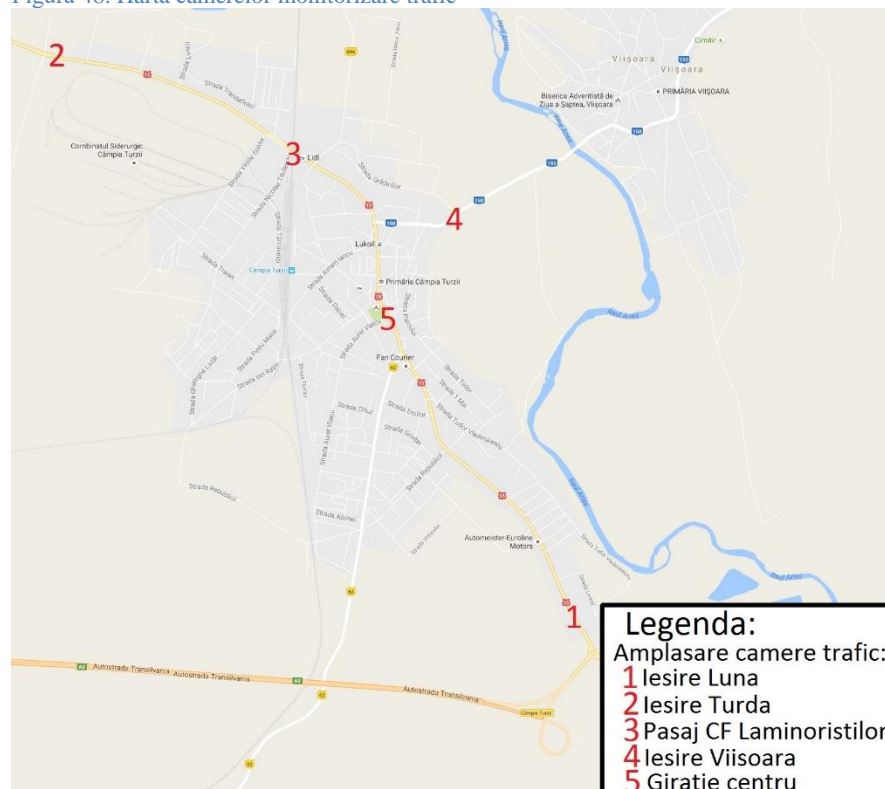
Figură 47. Tabel distribuție camere de supraveghere în Municipiul Câmpia Turzii

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

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

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

Figură 48. Harta camerelor monitorizare trafic



Sursa: autorii studiului

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

2.6.4. Siguranța în trafic

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

2.6.4.1. Situația accidentelor rutiere

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

Figură 49. Harta străzilor cu accidente rutiere în Câmpia Turzii



Sursa: date prelucrate de autorii studiului

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

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

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

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

Sursa: Poliția Municipiului Câmpia Turzii

2.6.4.2. Mașini în trafic

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

Restul rețelei de străzi prezintă o circulație moderată, mai accentuată în ora de vârf (7,00 - 8,30) fără a fi neapărat congestionată, care se diminuează ca intensitate către ora prânzului. Se înregistrează din nou valori ceva mai ridicate după-amiaza (13,00-17,00), fără a se ajunge la valorile de dimineață, ca urmare a faptului că perioada de întoarcere către domiciliu este dispersată pe un interval de timp mai

mare. Din păcate, pe traseul DN 15, în centrul orașului nu pot fi aplicate restricții de circulație pentru vehiculele grele de transport marfă deoarece s-ar bloca traficul greu de tranzit. Prin preluarea unei parti importante a traficului greu de Autostrada A3, se va decongestiona traficul de tranzit. Rămână însă situația traficului de mărfuri și tranzit, spre Turda și spre platformele industriale din oraș, la care se ajunge tot pe DN 15.

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

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

Anul	2011	2012	2013	2014	2015
Nr. total de vehicule	6.219	6.401	6.766	6.924	7.025
Nr. autoturisme	4.617	4.765	5.006	5.132	5.234

(Sursa: INS, TEMPO 2015)

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

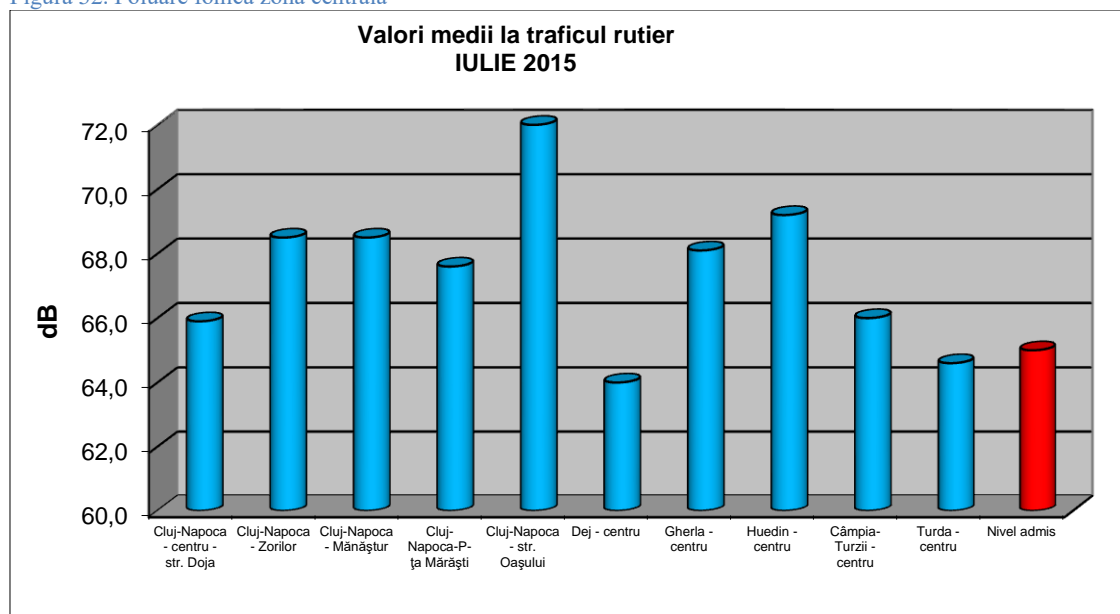
Indicele actual de motorizare (cca. 180 autoturisme / 1000 locuitori) este unul mediu sub valorile naționale (247 autoturisme / 1000 locuitori), regionale (246 autoturisme / 1000 locuitori) și județene (273 autoturisme / 1000 locuitori). Considerând că există premise de menținere a trendului ascendent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

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

Poluarea fonică

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

Figură 52. Poluare fonică zona centrală



Sursa: APM Cluj, 2015

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

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

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

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

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

3. Analiza SWOT si analiza DIAGNOSTIC

3.1. Diagnosticul – evaluarea impactului actual al mobilității

3.1.1. Eficiența economică

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

3.1.2. Impactul asupra mediului

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

- Nu exista rute de ciclism, desi locuitorii circula foarte mult cu bicicleta, cota modală fiind ridicată, respectiv de aproximativ 11% ;

3.1.3. Accesibilitate

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

3.1.4. Siguranță

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

3.1.5. Diagnostic global

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

Câmpia Turzii este unul dintre orașele un caracter mai mult monoindustrial, fiind un exemplu atipic de așezare urbană a cărei dezvoltare a fost influențată de funcția economică dominantă, industria siderurgică., reprezentată de înființarea fabricii Societatea "Industria Sârmei" SA. Câmpia Turzii a reușit să devină un important centru de servicii și industrii, cu premise ridicate de dezvoltare.

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

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

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

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

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

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

Un aspect important, deloc de neglijat este dat de transportul public de călători, în prezent o alternativă lipsită de viabilitate pentru majoritatea cetățenilor datorită timpilor foarte mari de așteptare, frecvenței reduse (60 minute), condițiilor improprii de transport și lipsei de adaptabilitate a rețelei actuale de transport. Sistemul de transport public nu reușește să suplimenteze nevoia de mobilitate a cetățenilor, fapt ce conduce la reorientarea către autoturismul personal pentru populație. Deservirea insuficientă a principalelor puncte de interes acentrice (unitățile de producție,

cartiere) este din nou un punct slab, iar o funcționalizare a sistemului reprezintă o prioritate. În lipsa unui serviciu de transport propriu în interiorul localității, cât și în relația cu satele învecinate, transportul cu operatorii privați are o cotă importantă, însă se realizează sub standardele normale de funcționare (microbuze aglomerate, fără sisteme de siguranță, în care se circulă și în picioare, etc).

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

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

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

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

