PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ CÂMPIA TURZII 2016-2026

Mobilitate pentru sănătate

Realizat:

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

www.lideea.eu

Fișă de livrabil

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

Data începerii proiectului	08.07.2016
Data încheierii	08.11.2016

Denumire livrabil cf. anexelor contractului	**Volumul II – PMUD Câmpia Turii - *Viziune, model de transport, plan de acțiune***
Dată de livrare	08.11.2016
Versiune	V01

Referințe

Contract de servicii nr. 97 data 08.07.2016

Contribuții raport:

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

Revizia livrabilului (Primăria Câmpia Turzii)

Ver.	Reviewer	Comentarii	Dată

Cuprins

4. Viziunea și obiectivele 6

4.1. Viziune 2020 6

4.2. Viziune 2030 6

4.3. Obiective și direcții de acțiune 8

5. Planul de acțiune 12

5.1. Lista proiectelor indentificate 12

5.2. Scenariu - Abordare intervenții minimale 16

5.3. Abordarea integrată și coordonată pentru o mobilitate urbană durabilă 17

5.4. Mijloace alternative de mobilitate- mers pe jos, ciclism 19

5.4.1. Ciclism 19

5.4.2. Mersul pe jos 34

5.5. Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație 40

5.6. Câmpia Turzii, model al transportului urban și periurban pentru orașele mici 47

5.7. Dezvoltare instituțională - Administrația – actor si promotor al unei noi culturi urbane 56

5.8. Zone cu complexitate ridicată 62

5.9. Transport de marfă! 66

5.10. Managementul traficului 67

6. Evaluarea impactului mobilității 71

6.1. Accesibilitate 71

6.2. Siguranța 71

6.3. Impactul asupra mediului 72

6.4. Eficiență economică 72

6.5. Calitatea mediului urban 72

7. Monitorizarea PMUD 73

7.1. Dimensiunile implementării și minitorizării PMUD Câmpia Turzii 73

7.2. Implementarea, monitorizarea și evaluarea PMUD Câmpia Turzii 75

Anexa 1 Chestionar online 82

Anexa 2. Chestionar aplicat utilizatori mijloace de transport public 89

Anexa 3. Chestionar aplicat utilizatori autovehicule personale 93

Tabel de figuri

Figură 1. Imagine Presto policy guide cycling infrastructure 19
Figură 2. Realocarea spațiului stradal 21
Figură 3. Hartă propuneri rute de ciclism 23
Figură 4. Profiluri transversale ale arterelor rutiere care au piste de biciclişti 24
Figură 5. Spațiu necesar pentru piste de biciclişti și trotuare 25
Figură 6. Exemple piste regionale Olanda, Germania 27
Figură 7. Exemple de stații self service în lume 29
Figură 8. Suporții Sheffield Figură 9. Parcare rezidențială, parcare – biciclete 31
Figură 10. Orașe din România și Ucraina - poliția pe biciclete, primar pe bicicletă 32
Figură 11. Arad – campanie mersul pe bicicleta (foto stanga), Comuna Peștera (jud Constanța) campania o bicicletă pentru fiecare copil (foto dreapta) 34
Figură 12. Exemple de rute pietonale 37
Figură 13. Exemple de shared space 39
Figură 14. modalitate de realizare alee pietonală, paralel cu rute pentru ciclişti 39
Figură 15. Amenajare spații pentru persoane cu dizabilități 40
Figură 16. Strada Avram Iancu- Strada Traian - pasarelă pietoni, ciclişti- legătură Cartier Șarât, Cartiet Centru 44
Figură 17. Harta propunere străzi cu sens unic 46
Figură 18. Autobuze pentru transport persoane, Câmpia Turzii 52
Figură 19. Imagini stații autobuz din Sinaia, România (foto stânga), Afișaj electronic Malaga, Spania (foto dreapta) 53
Figură 20. Pliante, hărți, campanii de promovare TP, alte state 55
Figură 21. Transport public urban Sinaia 58
Figură 22. Rețea de informare ELTIS 60
Figură 23. Car pooling – avantaje 62
Figură 24. Zona gării Orașul Zaragoza, Spania 64
Figură 25. Bucuresti (foto stânga), realocarea spațiului urban (foto stânga) 66
Figură 26. Modalitati de plata a parcarii 68
Figură 27. Campanii de educație rutieră 70

Viziunea și obiectivele

4. Viziunea și obiectivele

4.1. Viziune 2020

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

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

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

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

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

4.2. Viziune 2030

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

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

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

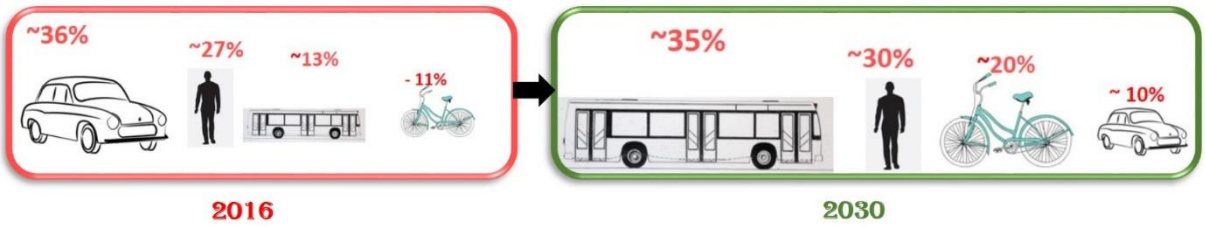
Prin integrarea măsurilor de mobilitate, Câmpia Turzii va fi un pol important economic, atractiv pentru investitori și locuitori și un loc bun pentru a trăi și a muncii.

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

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

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

ECHILIBRUL MODURILOR DE DEPLASARE >>>>calitatea vieții ridicate



4.3. Obiective și direcții de acțiune

MOTTO

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

Obiectivul general:

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

Obiective specifice

Obiective specifice	Direcții de acțiune	Indicatori (lista nu este exhaustivă)
OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu	*D1. Reducerea efectelor poluante generate de traficul rutier și feroviar*	*m^2 de spații verzi plantate, inclusiv perdea forestieră pentru drumul național și linia de cale ferată* *m^2 de spații cu zero emisii* *emisiile de CO^2 reduse cu 15 %*
OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;	*D1. Racordare sporită în zone urbană* *D2. O mai bună relaționare a modurilor de transport* *D3. Timp redus petrecut în trafic*	*Numărul persoanelor accidentate în trafic va fi redus* *Km de străzi, carosabil modernizate* *Număr / suprafață spații publice reabilitate / amenajate - Km rețea stradală modernizată / reabilitată - Km piste ciclabile amenajate - Număr intersecții / scuaruri / piațete monitorizate video* *Ex. Procentul celor care consideră atractivă și sigura infrastructura pentru mijloacele de deplasare blândă va fi de 75% în anul 2030*
OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici	*D1. O mai bună conectare la nivel urban și periurban*	*Ex. Impactul negativ al traficului va fi redus* *% populației cu acces la transportul public (fizic și financiar) pentru deplasările către muncă, unități de învățământ, de sănătate* Cota transportului public în municipiul Câmpia Turzii va ajunge la 60 % în anul 2030 (doar

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

Domeniile de intervenţie sunt:

I. Câmpia Turzii – o mai bună interacțiune a modurilor de deplasare 	**II. Câmpia Turzii, orașul accesibil tuturor**
III. Câmpia Turzii, model al transportului urban și periurban pentru orașele mici 	**IV. Câmpia Turzii – Administrația – actor si promotor al unei noi culturi urbane!**

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

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

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

Planul de acțiune

5. Planul de acțiune

5.1. Lista proiectelor indentificate

Obiectiv Strategic	Cod proiect	Proiect	2016-2020	2021-2026	2026-2030	Cost est. MEURO	Sursa de finanțare
OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu	PMS. 1	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 1 – Parc Municipal – Laminoriștilor – Mall				0.2	POR 3.2 Buget local
	PMS.2	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 2 – Blocuri – Laminoriștilor				0.2	POR 3.2 Buget local
	PMS.3	Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 3 – Parc Municipal - Viișoara				0.2	POR 3.2 Buget local
	PMS.4	Crearea unei piste regionale de biciclete Câmpia Turzii - Turda				0.4	Buget local
	PMS. 5	Rețea de stații self-service de închiriere de biciclete				0.025	POR 3.2.
	PMS. 6	Infiintarea de parcări pentru biciclete - Rasteluri pentru biciclete – scoli, institutii publice; Parcari pentru biciclisti – Gara, institutii publice, autogară, parc.				0.015	POR 3.2 Buget local
	PMS.7	Echiparea administrației publice locale cu biciclete - „Primăria pe biciclete”				0.01	POR 3.2 Buget local
	PMS.8	Măsuri soft pentru încurajarea mersului pe bicicletă				0.1	POR 3.2 Buget local
	PMS.9	Proiecte pilot de zone emisii zero – Cartier Centru, Cartier Blocuri				0.01	POR 3.2
	PMS.10	Amplasarea de bariere de zgomot și noxe în zonele expuse la poluare datorită traficului rutier (cartier Blocuri, Șarât), Cartier Centru				0.01	POR
	PMS.11	Realizarea de perdele forestiere și aliniamente de arbori, cu capacitate mare de reținere a CO_2 în zonele expuse traficului feroviar (Blocuri, Șarât)				0.01	POR
	PMS.12	Noua politică de parcări la nivelul orașului				0.35	Bugetul local

	PMS.13	Realizarea de alei pietonale în parcul municipal				0.005	Bugetul local
	PMS.14	Scheme de mers pe joc pentru elevi				0.001	Bugetul local
	PMS.15	Trasee pietonale - Strada Parcului – Str Băii – str M. Viteazu (signalistica, amenajare) - Rețea integrată de alei pietonale				0.05	POR 3.2
	PMS.16	Reproiectarea malului Arieșului - strada Tudor Vladimirescu, zona de promenadă– spre Viișoara				0.12	POR 3.2
OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;	PAS.1	Accesibilitate în cartierele Șarât și Lut • Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fludiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil ciclisti si pietoni sau pod pietoni și ciclişti –paralel. • Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și biciclişti peste calea ferată Cartier Șarât și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada Traian) • Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarât.				1.2	POR 3.2
	PAS.2	Proiect pilot privind crearea unui sistem integrat de străzi cu sens unic în cartierele Blocuri și Centru				0.5	POR 3.2 Buget local
	PAS.3	Investiții generale pentru accesibilizare cartiere: Insula, Sâncrăi				0.05	POR 3.2
	PAS.4	Investiții în modernizare infrastructură rutieră • Modernizare peste 20 km din total drumuri locale: Strada Iancu Jianu – 1,3 km, stare foarte rea, Strada Tudor Vladimirescu – tronson spre râul Arieș, Strada I Decembrie 1918 – spre Călărasi – 1,380 km, Strada George Coșbuc – spre Viișoara, DJ150				0.5	POR 3.2 Buget local
	PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilier urban – indicatoare denumire străzi, stâlpi iluminat public, banci.				0.2	POR 3.2 Buget local
	PAS.6	Realizarea unui centru intermodal în zona Gării				0.75 - 1	POR 3.2.
	PAS.7	Crearea unui punct de transfer marfă – zona industrială sau strada Târnavelor				0.5	POR 3.2 Buget local
	PAS.8	Desemnarea a 2-3 locații de parcare rezervate pentru distribuția mărfurilor în zonele comerciale				0.01	POR 3.2 Buget local

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

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

5.2. Scenariu - Abordare intervenții minimale

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

Lista de măsuri/proiecte:

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

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

5.3. Abordarea integrată și coordonată pentru o mobilitate urbană durabilă

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

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

Lista de măsuri/proiecte:

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

PMS.16	Reproiectarea malului Arieșului - strada Tudor Vladimirescu, zona de promenadă– spre Viișoara
PAS.1	Accesibilitate în cartierele Șarât și Lut • Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fludiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil ciclisti si pietoni sau pod pietoni și ciclişti –paralel. • Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și biciclişti peste calea ferată Cartier Șarât și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada Traian) • Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarât.
PAS.2	Proiect pilot privind crearea unui sistem integrat de străzi cu sens unic în cartier Blocuri și Cartier Centru Crearea unui sistem de străzi cu sens unic – realocarea spațiului stradal: str Gheorghe Barițiu – Str. Aurel Vlaicu, strada Oituz, strada Al. I Cuza
PAS.3	Investiții generale pentru accesibilizare cartiere: Insula, Sâncrăi
PAS.4	Investiții de modernizare a străzilor la nivelul municipiului, inclusive refacere treceri de pietoni – acces persoane cu mobilitate redusă, semnale acustice, tactile pentru nevazători – prevăzute și cu treceri de biciclisti
PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilier urban – indicatoare denumire străzi, stâlpi iluminat public, bănci.
PAS.6	Realizarea unui centru intermodal în zona Gării
PAS.7	Crearea unui punct de transfer marfă – zona industrială sau strada Târnavelor
PAS.8	Desemnarea a 2-3 locații de parcare rezervate pentru distribuția mărfurilor în zonele comerciale
PAS.9	Sistem de camera video de supraveghere integrat, centru de control – pentru fluidizare trafic
PAS.10	Reconfigurare intersecții – sens giratoriu, sistem de semaforizare : Jianu – Laminoriștilor/ G. Coșbuc
PAS.11	Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranta rutieră
PAS.12	Reconfigurarea circulației în zona centrală pentru asigurarea fluenței traficului, eliminarea blocajelor de trafic si amenajarea pistelor de biciclete, Crearea unui coridor verde – zona centrala – DN 15 cu Ghe. Baritiu pana la intersectia DN 15 cu Avram Iancu
PAS.13	Conturarea unor rețele pietonale pentru persoanele cu dizabilități, inclusiv în stațiile de autobuz, gară, autogară.
PTP 1	Achizitie flotă pentru asigurarea tranportului public urban –linii verzi de transport urban și periurban (Viișoara și Luna)
PTP.2.	Amenajare statii cu adapost, afisaj si mobilier urban specific, precum si suprafata adecvata a zonei de asteptare – exemplu statii Sinaia
PTP.3.	Sistem de autotaxare – automate bilete, taxare SMS
PTP.4.	Promovarea transportului public – site, aplicatie, hărti, pliante
PTP. 5.	Realizarea unor facilități mentenanță pentru depoul transportului public (spălatorie ecologică, elevator, exhaustor etc)
PTP.6.	Amenajarea zonelor pietonale de captare a stațiilor –accesibilitate trotuare si sporirea vizibilității trecerilor de pietoni din vecinătatea opririlor
PTP.7	Modernizarea/ reabilitarea depoului aferent transportului public
PCL.1	Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic – formare, subcontractare, suplimentare de personal;
PCL.2	Dezvoltarea unui serviciu public local de transport urban si periurban – acționar unic municipalitatea;
PCL.3	Dezvoltarea unei rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional
PCL.4	Dezvoltarea de actiuni de marketing și conștientizare la nivelul municipalității, cu sprijinul actorilor locali.
PCL.5	Realizarea unui PUZ zona Centrală
PCL.6	Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Tranport public, biciclete etc)
PCL.7	Dezvoltarea unor ghiduri de proiectare, planificare și întreținere a rețelei de biciclete și a traseelor pietonale – ca model de urmat pentru adminstrația locală

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

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

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

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

5.4.1. Ciclism

Figură 1. Imagine Presto policy guide cycling infrastructure

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

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

- ✓ Extinderea şi îmbunătăţirea reţelelor de ciclism şi a conectivităţii de tip reţea între diferitele secţiuni pentru a face toate zonele accesibile mijloacelor de transport nemotorizate.

- ✓ Îmbunătăţirea confortului şi a siguranţei benzilor pentru biciclişti, precum şi adaptarea infrastructurii rutiere (de exemplu, intersecţii, traversări) şi a indicatoarelor de trafic pentru acorda prioritate bicicliştilor şi a le garanta călătorii mai sigure
- ✓ Oferirea de servicii suplimentare pentru biciclete, cum ar fi facilităţi de parcare şi transfer sigure şi confortabile, ateliere de reparaţii, sisteme de închiriere sau adaptarea la vehiculele de transport în comun
- ✓ Stimularea folosirii bicicletelor electrice, de exemplu, prin oferirea de informaţii, puncte de alimentare sau stimulente speciale.[1]

Pentru a amplifica succesul acestor acțiune, care sprijină folosirea bicicletelor într-un oraş, specialiştii în domeniu recomandă punerea în aplicare și a altor măsuri complementare, princre care se menționează:

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

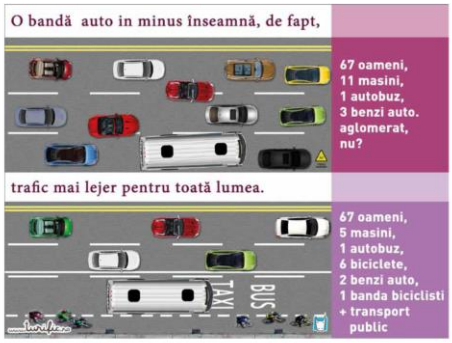
Pentru ca asemenea măsuri să aibă succes, este nevoie de o serie de factori, după cum urmează:

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

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

[1] *Oraşe cu infrastructuri pentru biciclişti – Cum pot stimula oraşele folosirea bicicletelor, CIVITAS*

Figură 2. Realocarea spațiului stradal



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

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

	condiții de siguranță în trafic. Deoarece profilele stradale din municipiul CT variază ca şi lățime este dificilă adoptarea unor dimensiuni standardizate pentru toate pistele şi benzile de bicicletă. Municipalitatea va trebui să dezvolte în paralel o politică locală pentru circulația cu bicicletele în municipiul Câmpia Turzii și să adopte un regulament pentru utilizarea pistelor de biciclete. Un alt element esențial pentru reușita proiectului este realizarea unor campanii de promovare a mersului de biciclete, privind siguranța în trafic etc. Trebuie avut în vedere ca în toate intersecţiile dirijate de semafoare să fie realizată bandă de acumulare pentru biciclişti, unde aceștia așteaptă pe pista/banda de biciclete sau înaintând pe partea dreaptă a carosabilului. Această bandă ajută pornirea şi virarea la stânga în siguranță a bicicliştilor. Etapa 1 – Dezvoltarea infrastructurii de biciclete prin crearea legăturii dintre pista actuală, zona centrală și zona de shopping - Strada Parcului, Băii, Laminoriștilor, Solaris Mall. Trebuie evaluat sistemul de semnalizare a intersecţiei şi posibilitatea de instalare a unor semafoare pentru biciclete.

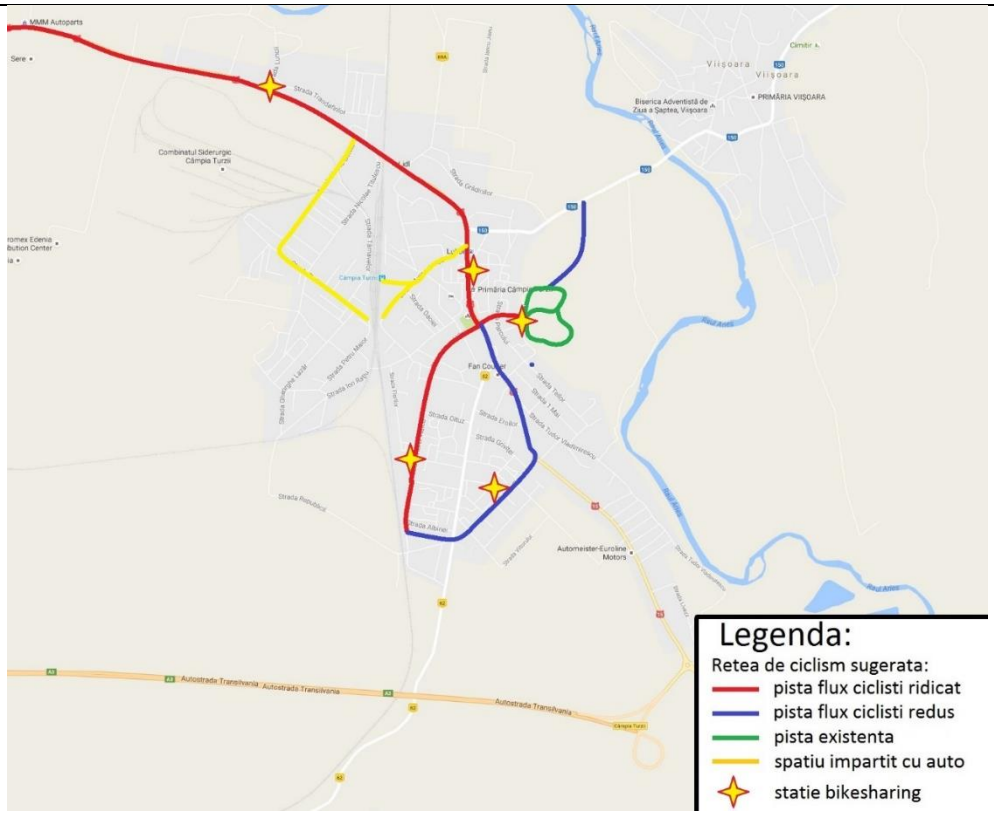
Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.2 MEuro	POR și bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți

Constrângeri și riscuri

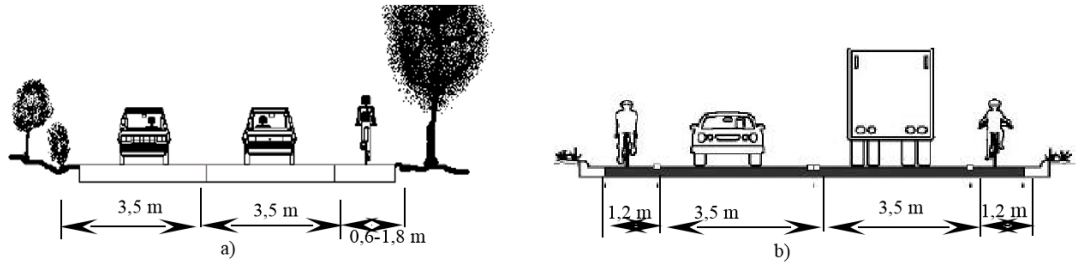
Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra terenurilor și de posibile cheltuieli neprevăzute privind exproprieri. Reducerea suprafetei pietonale și pentru mașini de pe arterele vizate.

Informații adiționale:



Figură 3. Hartă propuneri rute de ciclism

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

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

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

PMS.3 Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru biciclişti Etapa 3	
Sector	Mobilitate blândă
Descrierea Problemei	Adoptarea măsurilor prin care bicicliştii să poată circula în siguranţă în oraş este o măsură pentru dezvoltarea mobilităţii urbane şi care ar putea decongestiona anumite rute din oraş. Navetismul spre Câmpia Turzii și în municipiu a fost susţinut în bună măsură de utilizarea pe scară largă ca mijloc de locomoţie a bicicletei, neexistând pante care să

	împieteze asupra utilizării acestui mijloc de transport individual. Există o cotă modală de peste 10% de utilizatori ai acestui mijloc de transport urban și periurban.	
Obiectiv Operațional	Creșterea numărului de călătorii urbane realizate cu bicicleta prin asigurarea unei rețele de benzi dedicate	**Obiective Strategice** **OS1.** Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	Etapa 3 – Cartier Șarât (zona industrială) – Centru, Parc Municipal – strada George Coșbuc (legătură Viișoara)	

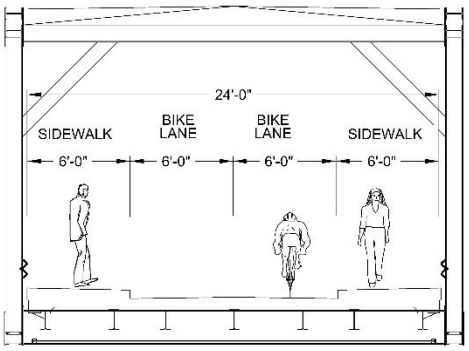
Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.2 MEuro	eligibilitate pentru finanțare UE, PPP	Rezidenți, turiști, societăți

Constrângeri și riscuri

Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra terenurilor și de posibile cheltuieli neprevăzute privind exproprieri. Reducerea suprafetei pietonale și pentru mașini de pe arterele vizate.

Informații adiționale:



Figură 5. Spațiu necesar pentru piste de biciclişti şi trotuare

PMS.4. Pista regională de biciclete Câmpia Turzii – Turda

Sector	Mobilitate blândă/cooperare	
Descrierea Problemei	Între Câmpia Turzii și Turda există un flux mare de navetiși, care folosesc în prezent autobuzele sau autoturismele. Pentru a spori atractivitatea zonei, cât și pentru scăderea timpului alocat transportului, o pistă de biciclete, în paralel cu linia ferată industrială Câmpia Turzii, Turda ar fi o soluție practică și cu rol strategic.	
Obiectiv Operațional	Creșterea numărului de calatorii regionale realizate cu bicicleta prin asigurarea unei piste dedicate ce străbate distanta prin zone pitorești.	**Obiective Strategice** **OS1.** Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	O pista regională pentru conurbația Câmpia Turzii - Turda ar putea dobandi atât un rol strategic pentru navetisti cat si un important rol ciclo-tursitic, sporind accesul in zonele pitoresti invecinate si permitand pedalarea in zone lipsite de poluarea atmosferica si acustica generata de circulatia rutieră. Este nevoie de cooperare între Câmpia Turzii și Turda pentru realizarea acestui proiect.	

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.4 MEuro	bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți

Constrângeri și riscuri

Lipsa cooperării cu administrația locală din Turda. Costurile mari ale terenurilor.

Informații adiționale:

Figură 6. Exemple piste regionale Olanda, Germania

PMS 5. Rețea de stații self-service de închiriere de biciclete	
Sector	Mobilitate blândă/Administrativ
Descrierea Problemei	In prezent, nu există un sistem de self service pentru inchiriere biciclete. Orașele care încurajează mersul pe bicicletă au creat astefl de stații, care își dovedesc utilitatea și necesitatea prin numărul mare de utilizatori. Un scop al implementării acestui proiect îl reprezintă beneficiile obținute în urma utilizării bicicletei ca mijloc de transport, respectiv creșterea cotei traficului pe bicicletă în structura modală, crearea unei noi opțiuni de mobilitate, evitarea aglomerației în trafic şi gestionarea cererii pentru transport. Un astfel de sistem are beneficii pe termen scurt, date fiind costurile reduse de

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

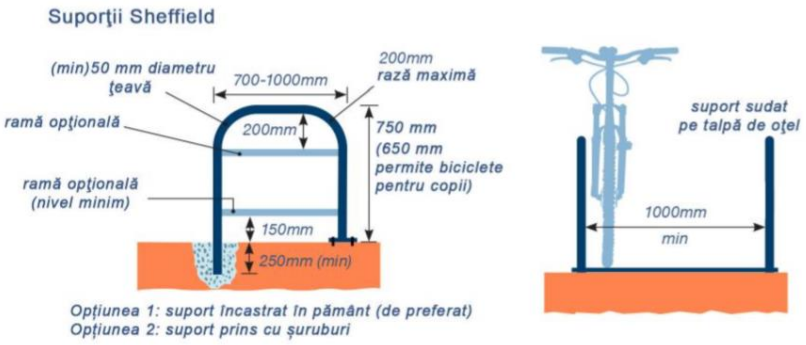
Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2018	2018 - 2020
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.25 MEuro	eligibilitate pentru finanțare UE, PPP	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		

Nu există
Informații adiționale: .

Figură 7. Exemple de stații self service în lume

PMS.6. Spații pentru parcări biciclete

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

	de biciclete să-și poată parca biciclete și care să încurajeze oamenii să folosească bicicleta cât mai mult sau să înceapă să folosească bicicletă. In Câmpia Turzii, au fost instalate rasteluri pentru biciclete la unele instituții publice, ex. primărie, la cele două piețe. In anul 2016, au fost instalate rasteluri si in urmatoarele puncte: in fața Salii Sporturilor, Cafeneaua Culturala, Palatul Cultural si Muzeul Prima Scoala Romaneasca 1879. Acestea sunt de diferite mărimi, forme, nu exista un caracter unitar. In zona Centrală și în zona Blocuri, dat fiind că există multe blocuri și densitatea populației este mai mare decât în restul orașului, existența unor parcări speciale rezidențiale pentu biciclete ar fi o soluție bună.	
Obiectiv Operațional	Crearea unor condiții de parcare sigure și accesibile pentru bicicliști	**Obiective Strategice** **OS1.** Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	Parcările pentru biciclete sunt un element de bază pentru infrastructura pentru biciclete. Acestea trebuie să servească toate destinațiile și să fie localizate aproape de intrările în clădiri, unde ar putea fi observate cu ușurință. Cele mai indicate sunt parcările Sheffield, combinate cu parcările acoperite, pentru cazurile în care sunt parcate pe perioade lungi. Parcare rezidențială pentru bicicliști - zona Blocuri, zona Centru Instalare rasteluri pentru biciclete (zona Gară, Obor, muzeu, școli etc)  **Figură 8. Suporții Sheffield**	

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026

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

Figură 9. Parcare rezidențială, parcare – biciclete

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

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

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

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

Operațional	populației spre ciclism / mers pe jos	urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	Realizarea unei campanii de promovare ce încurajează mersul pe jos / cu bicicleta, de tipul *Mergem cu bicicleta la lucru* („Cycle to work"), *Mergem cu bicicleta la școală* . Se va realiza o campanie pro-activă, ce prezintă beneficiile mersului pe joc / cu bicicleta, prin realizarea unor evenimente dedicate (de exemplu închiderea unor artere în weekend pentru accesul automobilelor și transformarea acestora în artere pietonale / de biciclete, concursuri etc.), cât și online, prin crearea unei pagini de facebook și a unui forum online (gestionat de municipalitate). Decorarea orașului cu bannere, postere, alte campanii pentru promovarea mersului cu bicicleta. In ceea ce privește încurajarea mersului pe jos, cu bicicletă, etc trebuie reglementată politica de deplasare cu astfel de mijloace care nu poluează, prin instituirea unor facilități acordate acelor utilizatori, precum și organizațiilor care utilizează bicicletă și care îi incurajează pe angajați să folosească mijloace de deplasare blândă Trebuie acordată o atenţie sporită educaţiei rutiere şi creşterii abilităţilor copiilor de a conduce o bicicletă. Campania va fi realizată în colaborare cu specialiști în comunicare, cât și cu implicarea ONG-urilor dedicate, și va utiliza ca mijloace de promovare: • Spoturi radio / TV • Flyere / bannere/ afișe Vor fi implicați și agenții economici din zonă (parcul Reiff, incubatorul de afaceri, etc) Se vor achiziționa biciclete pentru toți copii care fac naveta (100 biciclete)	

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
100.000 MEuro	POR și bugetul local, surse private	Populația din municipiu
Constrângeri și riscuri		
Lipsa unei rețele infrastructure adecvate, care să permită deplasarea în condiții de siguranță a pietonilor și a cicliștilor.		

Informații adiționale:

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

5.4.2. Mersul pe jos

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

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

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

Tipuri de spații partajate dezvoltate până în prezent:

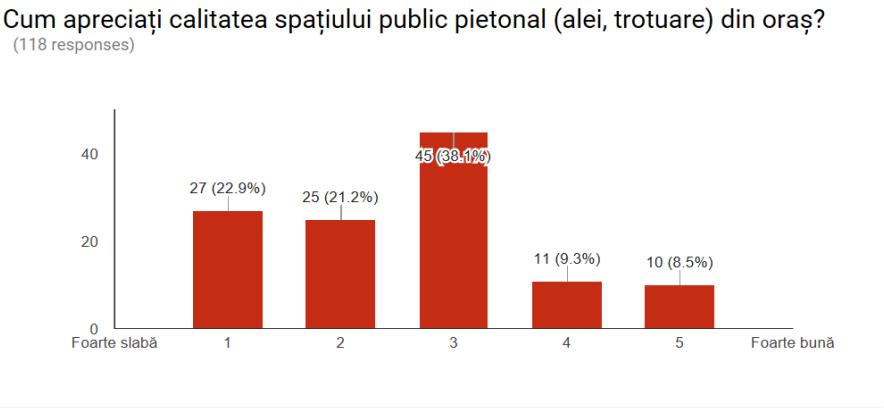
- Woonerful olandez – spațiul partajat pionier dezvoltat în anii 1970 și urmat de diferite variante/versiuni dezvoltate cu precădere în Europa de nord, printre care și „home zone”-ul britanic.
- Elvețianul „ Begegnungszonen” – cunoscut ca „encounter zone” și în FR ca „zone de rencontre” - „Modelul Bernez”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

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

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

- accentuarea calităţii de „spaţiu de viaţă”;
- pondere mai mare a spațiului alocat pentru trotuare, pentru piste și parcări de biciclete, pentru pietoni
- drepturi egale pentru toți cei implicați în trafic
- drepturi egale sau prioritate acordată utilizatorilor nemotorizaţi ai spaţiilor publice (a căror utilizare este astfel „democratizată”);
- configurare „prietenoasă” cu aceştia, care să confere confort, siguranţă şi plăcere parcursurilor
- accesibilitate pentru toţi, incluzivă
- limitarea, descurajarea circulaţiei motorizate (prin aplicarea de regulamente drastice pentru cei care nu respectă limitele de viteză și nu acorda prioritate)
- existența unor spații verzi atractive și a unor lucrări de peisagistică adaptate culturii orașului
- reclădirea identităţii şi imaginii locului

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

	calea ferată prin zone care nu oferă maxim de siguranță, nefiind pasarele sau zone de siguranță pentru pietoni.  	
Obiectiv Operațional	Îmbunătățirea calității spațiului dedicat pietonilor și crearea unui circuit liniștit și atractiv.	**Obiective Strategice** **OS1.** Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediu
Descrierea Intervenției	Se are în vedere legătura Parcului Municipal cu centrul orașului. Coridoarele ar trebui sa traverseze mai multe zone cu spații verzi, blocuri și să confere siguranță și confort cetățenilor. Trebuie avute în vedere următoarele: - trasarea aleilor pietonale conform standardelor - crearea unui mediu atractiv și sigur pentru pietoni (amenajare spații de joacă, spații verzi, dărâmare garaje, amplasarea de mobiler urban, signalistică etc) - derularea de campanii de conștientizare și susținere a proiectului prin campanii în presă, organizarea de întâlniri cu cetățenii din zonă	

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2026
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.05	Bugetul local, alte surse private	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		

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

Figură 12. Exemple de rute pietonale

PMS9. Proiecte pilot de zone emisii zero – Cartier Centru, Cartier Blocuri

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

Descrierea Intervenției	**Vor fi avute în vedere următoarele tipuri de proiecte:** ✓ **Străzi cu trafic calmat** Măsuri: - restrângerea suprafețelor destinate autoturismelor (benzi auto / parcări) - creșterea suprafețelor dedicate pietonilor și îmbunătățirea calității acestora (pavaj, arbori, mobilier urban, iluminat) - măsuri de limitare a vitezei autoturismelor – 10km/h/zona de școli, licee, instituții publice - orar special dedicat circulației exclusive a pietonilor (zile de sâmbăta și duminica și anumite intervale orare în cursul săptămânii): Strada Nouă, Strada Băii Se are în vedere amenajarea a două străzi de tip woonerf (Strada Strada Băii), care să întrunească următoarele criterii: • Pietonii au prioritate şi pot utiliza tot spatiul străzii inclusiv carosabilul; • Copiilor le este permis să se joace în stradă (inclusiv pe carosabil); • Volumul traficului motorizat nu ar trebui să depăşească 300 automobile/oră la orele de vârf. • Închiderea străzilor prin stâlpi retractabili între anumite ore, pentru a permite accesul strict al pietonilor în spațiul respectiv Investiția trebuie să aibă în vedere partajarea spaţiului stradal între vehicule şi pietoni. Acest fapt este obţinut prin eliminarea diferenţelor de nivel şi a bordurilor dintre trotuare şi carosabil. Se va crea impresia că întreaga stradă poate fi utilizată de pietoni. Pentru a obţine acest efect, au fost înlăturate schimbările bruşte de direcţie ale traseului şi elemente verticale, au fost schimbate îmbrăcăminţile trotuarelor și carosabilului, iar plantele şi obiectele de mobilier sunt atât obstacole pentru traficul motorizat, dar, în același timp, contribuie la creearea unei atmosfere rezidenţiale. Traficul rutier în zona școlilor crește în perioada când copii intră sau ies de la școală. Majoritatea părinților, din dorința de a lăsa copiii în siguranță vin cu mașina și opresc în fața școlii, blocând circulația. Astfel, zona din apropierea școlii devine neprietenoasă. Blocarea unui capăt de stradă sau blocarea unei zone ar putea fi de bun augur.

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Nu exista studii	2017	2016 -2019

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

Figură 13. Exemple de shared space

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

În această categorie intră și următoarele măsuri

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

Figură 15. Amenajare spații pentru persoane cu dizabilități

5.5. Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație

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

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

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

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

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

Mobilierul urban are astăzi rolul de a pune în valoare diversele spaţii publice, contribuind la confortul şi estetica locurilor în care este amplasat. Băncile, coşurile de gunoi, jardinierele, stâlpii şi gardurile de delimitare, rastelurile de biciclete, protecţiile pentru arbori, afişajele publicitare, adăposturile pentru aşteptarea autobuzelor şi parcurile de joaca pentru copii schimba imaginea unui oraş și pot încuraja socializarea.

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

Pentru a răspunde mai bine la necesităţile utilizatorilor, amenajarea urbană trebuie să redea spaţiului public demnitatea şi calitatea pierdută în timp şi să atribuie un rol esenţial spaţiilor de întâlnire şi repaos. Însă alegerea mobilierul urban este de neconceput în absenţa unei coerenţe de ansamblu, iar rolul edililor este de a face să dezvolte imaginea oraşului, ţinând cont de trenduri, dar şi de criterii de eficienţă, cum ar fi costurile de întreţinere ori rezistenţa pieselor în timp.

Proiectele/măsurile privind infrastructura rutieră sunt:

Cod	Denumire proiect/măsură	Suma	Sursa de finanțare
PAS.1	Accesibilitate în cartierele Șarât și Lut • Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fludiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil ciclisti si pietoni sau pod pietoni și ciclişti –paralel. • Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și biciclişti peste calea ferată Cartier Șarât și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada Traian) • Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarât.	1.2	POR 3.2
PAS.2	Proiect pilot privind crearea unui sistem integrat de străzi cu sens unic în cartierele Blocuri și Centru	0.5	POR 3.2 Buget local

PAS.3	Investiții generale pentru accesibilizare cartiere: Insula, Sâncrăi	0.05	POR 3.2
PAS.4	Investiții în modernizare infrastructură rutieră • Modernizare peste 20 km din total drumuri locale: Strada Iancu Jianu – 1,3 km, stare foarte rea, Strada Tudor Vladimirescu – tronson spre râul Arieș, Strada I Decembrie 1918 – spre Călărasi – 1,380 km, Strada George Coșbuc – spre Viișoara, DJ150	0.5	POR 3.2 Buget local
PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilier urban – indicatoare denumire străzi, stâlpi iluminat public, banci.	0.2	POR 3.2 Buget local
PMS.10	Amplasarea de bariere de zgomot și noxe în zonele expuse la poluare datorită traficului rutier (cartier Blocuri, Șarât), Cartier Centru	0.01	POR
PMS.11	Realizarea de perdele forestiere și aliniamente de arbori, cu capacitate mare de reținere a CO2 în zonele expuse traficului feroviar (Blocuri, Șarât)	0.01	POR

PAS.1 Îmbunătățirea accesibilității și conectivității cu cartierele Lut și Șarât		
Sector	Trafic, mersul pe jos și ciclism	
Descrierea Problemei	Cartierul Șarât fiind demarcat de restul orașului de linia de cale ferată se confruntă cu probleme de accesibilitate și siguranță a pietonilor și cicliștilor, neexistând pasarele speciale pentru ei și nici treceri subterane. Există create informal treceri peste cale ferată, care reprezintă un pericol foarte mare pentru siguranța persoanelor care le folosesc . Cartierul Lut este conectat de restul orașului printr-un pod peste Arieș, cu două benzi pe sens. Bicicliști și pietonii nu circulă în condiții de siguranță.	
Obiectiv Operațional	Facilitarea accesului din cartierele Șarât și Lut cu restul cartierelor din municipiul Câmpia Turzii	**Obiective Strategice** OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	Necesitatea intervenției asupra zonelor menționate implică pe termen lung o creștere accesibilății și a siguranței: • Modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Lut, Șarât. • Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul LUT 2*2 benzi, pentru a fludiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil cicliști și pietoni sau pod pietoni și cicliști –paralel. • Construcția unei pasarele/pasaj subteran pentru pietoni și bicicliști peste calea ferată Cartier Șarât și Cartier Centru (strada Avram Iancu – Strada	

	Traian). Modernizarea infrastructurii trebuie să aibă în vedere și aspectele de mobiler urban, design stradal, indicatoare - signalistică

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2021
Buget estimat	Sursă de finanțare	Beneficiari
1.2 MEuro	POR 2014-2020, buget local, credite IFI	Locuitorii orașului, navetiștii precum și utilizatorii mijloacelor de călătorie specific mobilității lente

Constrângeri și riscuri

Constrângerile și riscurile pot fi legate de dreptul de proprietate asupra terenurilor și de posibile cheltuieli neprevăzute privind exproprierile. De asemenea, cooperaea cu reprezentanții CFR este esențială.

Informații adiționale:

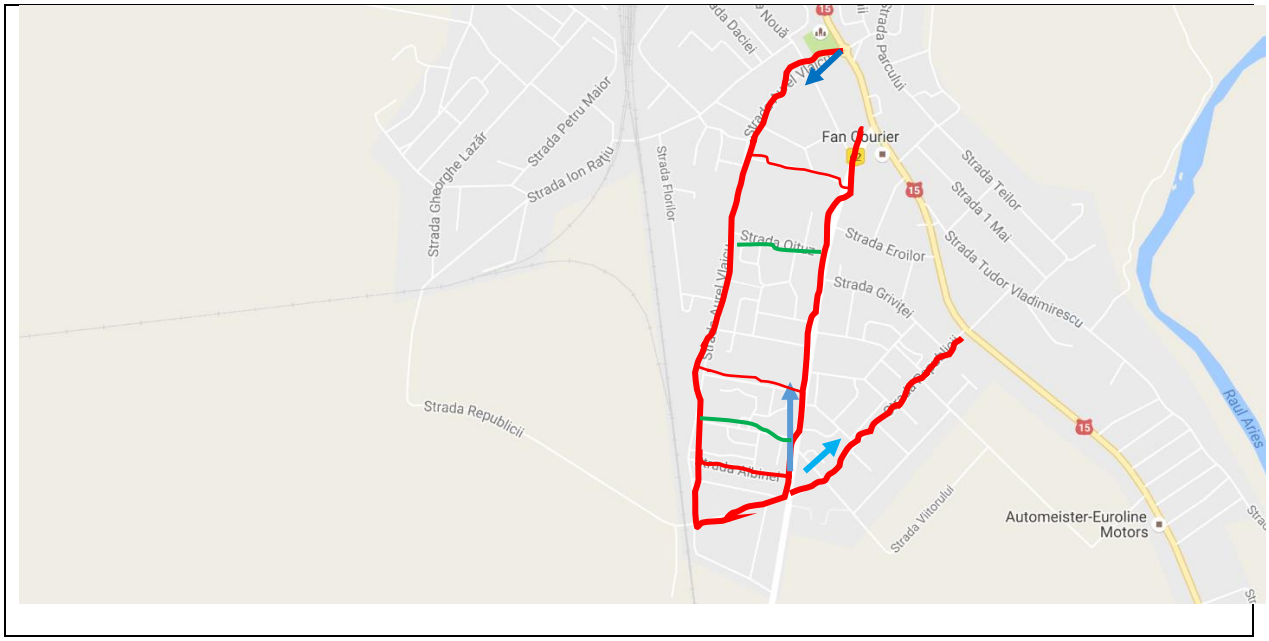
Figură 16. Strada Avram Iancu- Strada Traian - pasarelă pietoni, cicliști- legătură Cartier Șarât, Cartiet Centru

PAS.2 Crearea unui sistem de străzi cu sens unic – realocarea spațiului stradal

Sector	Trafic, mersul pe jos și ciclism	
Descrierea Problemei	Zona Blocuri și zona Centru sunt formate dintr-o rețea stradală importantă, având atât străzi a căror funcțiune este cea de circulație (inclusiv mijloace de transport public), cât și străzi care sunt preponderent circulate de riverani. In tot municipiul nu a fost creată o rețea de străzi cu sens unic. Din chestionarele aplicate în faza de elaborare PMUD există propuneri legate de crearea unei rețele de străzi cu sens unic. Acest lucru ar crea o mai bună mobilitate a tuturor modurilor de deplasare și ar permite o mai bună alocare a spațiului stradal. În zonă nu există un trafic intens, însă spațiile verzi lipsesc, parcarea se realizează pe marginea carosabilului, trotuarele fiind ocupate în pare parte de mașini, ceea ce împiedică o deplasare corectă a tuturor modurilor de transport.	
Obiectiv Operațional	Creșterea timpului parcurs pentru a ajunge în punctele de interes	**Obiective Strategice** OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	Acest proiect are în vedere mai multe aspecte, precum: • Crearea unui regulament privind circulația pe străzi cu sens unic (autoturisme, bicilişti) • Campanie de conștientizare a populației din zonele afectate, pentru a înțelege utilitatea și avantajele unui asemenea sistem • Crearea de benzi speciale pentru biciclişti pe strada Aurel Vlaicu, Strada Republicii și Strada Gheorghe Barițiu • Dezvoltarea infrastructurii rutiere și realocarea spațiului stradal – trotuare,	

	spații verzi • Campanii radio, presa scrisă privind măsurile luate • Instalarea de indicatoare speciale • Implementarea pilot pentru trei luni, monitorizare și propunere măsuri de îmbunătățire Strada Aurel Vlaicu, strada Republicii, strada Gheorghe Barițiu – sens unic, intrare din strada A. Vlaicu Străzi cu sens unic: 1. Strada Alexandru Ioan Cuza – intrare din strada Aurel Vlaicu 2. Strada Oituz – intrare din Ghe Barițiu 3. Strada Retezatului – intrare din strada Aurel Vlaicu 4. Strada Oțelarilor - intrare din Ghe Barițiu 5. Strada Albinei - intrare din strada Aurel Vlaicu În urma reconfigurării părții carosabile: ✓ Banda de circulație pentru autovehicule trebuie să fie de minim 2.8 m ✓ Pista pentru biciclete trebuie să aibă o lățime de minim 2 m ✓ Pista ar trebui protejata prin montarea de bolarzi de protecție

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2021
Buget estimat	Sursă de finanțare	Beneficiari
50.000 Euro	POR 20142020, buget local, credite IFI	Locuitorii orașului, navetiștii precum și utilizatorii mijloacelor de călătorie specific mobilității lente
Constrângeri și riscuri		
Nu există.		
Informații adiționale:		



Figură 17. Harta propunere străzi cu sens unic

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

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

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

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

Transportul public este perceput de cetateni ca fiind de calitate proasta, cu un procent de 30%, nesatisfactoare cu 23.8%, in timp ce peste 21% au o parere buna si respectiv 18.1% considera satisfacator.

Transportul public și traficul. Credem că un obiectiv major al PMUD ar trebui să fie investiția în măsurile necesare pentru prioritizarea fizică a transportului public. Autobuzele ar trebui să aibă prioritate, în mod automat, în toate intersecțiile semaforizate. Un Centrul de Control al Traficului Urban, pe care Primăria îl poate implementa, ar trebui să fie dezvoltat așa încât să poate monitoriza permanent e compania de transport public local prin capacitatea de Localizare Automată a Vehiculului, folosind sistemul GPS. Acest lucru ar permite o monitorizare a vehiculelor din transportul public, dar ar putea să calculeze planurile de sincronizare care depind de vitezele de rulare medii ale transportului public, cât și să acorde prioritate, acolo unde este posibil, vehiculelor din TP care se apropie de intersectii.

Primăria și Poliția vor avea, de asemenea, mult de câștigat de pe urma unui astfel de sistem, deoarece vehiculele TP vor putea fi folosite ca „urme“ în fluxul de trafic, înlăturând aglomerarea produsă de vehicule parcate prost, de defecțiuni ale semafoarelor, sau de cozile neașteptate din trafic, putând fi identificate rapid și putându-se lua măsuri optime pentru a rezolva astfel de probleme. În cadrul analizei rețelei de Transport

Public, în PMUD trebuie susținute punctele adiționale de prioritate a transportului public marcate pe carosabil. Acestea pot include restricții de parcare pe arterele principale, ajustarea pozițiilor de oprire în funcție de locul semafoarelor, așa încât vehiculele care pornesc de pe loc să poată intra în intersecții în prima fază de culoare verde a semaforului, permițând vehiculelor din TP să facă manevre interzise altor vehicule din trafic.

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

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

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

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

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

- Confortul pasagerilor sau gradul de atracție a vehiculului pentru pasagerii care călătoresc cu el. În acest scop, câțiva factori importanți sunt: distanța adecvată dintre scaune, existența unui loc pentru bagaje, scaune confortabile și temperaturi rezonabile în toate anotimpurile anului.
- Acces ușor pentru toate tipurile de pasageri, ideal fiind ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări. Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide

în vehicul, însă celor cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinților cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), tuturor li se pare că accesul mai ușor în vehicul este un foarte mare avantaj.

- Impactul asupra mediului. Beneficiile aduse mediului de transportul public constau, în general, în faptul că poluarea pe care o produce este mai mică per călător decât cea produsă de alte mijloace de transport motorizate. Autobuzele diesel reprezintă o altă problemă, deși ultimele generații de motoare diesel clasificate potrivit standardelor Euro, echipate cu măsuri de protecție a mediului precum filtre catalizatoare, sunt aproape comparabile cu motoarele pe benzină cu funcționare bună, dar cu prețul consumului mai mare de combustibil, deoarece măsurile de curățare a țevilor de eșapament necesită un volum mai mare de energie. Un autobuz diesel modern, bine dotat, este în mod semnificativ mai puțin poluant decât autovehiculele necesare pentru a transporta un număr echivalent de pasageri.

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

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

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

Facilitățile pasagerilor. Călătoriile prin mijloacele de transport public implică întotdeauna și accesul la stație, de cele mai multe ori pe jos, dar și pe bicicletă sau cu mașina. Acest pas este urmat probabil de o perioadă de așteptare care, de obicei, în medie, durează în jur de 10-15 minute în cazul curselor cu frecvență mai mică, deoarece oamenii își plănuiesc timpul de sosire în stație pentru anumite călătorii. După coborârea din vehicul, urmează o altă etapă, de plecare, pentru a ajunge la destinația finală, etapă care cel mai probabil implică deplasarea pe jos, însă care poate implica și alte metode. Clienții percep drept neplăceri așteptarea, timpul petrecut pentru a ajunge în stație și pentru a pleca din stație către destinație după călătoria propriu-zisă cu transportul public. Pentru ca transportul public să devină o alternativă la autovehiculele personale, accesul la stație, așteptarea și plecarea din stație trebuie să fie pe cât de ușoare și confortabile se poate.

Principiile general acceptate pentru stații și opriri sunt:

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

Lista de măsuri și proiecte

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

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

PTP 1. Achizitie flotă pentru asigurarea tranportului public urban	
Sector	Transport Public
Descrierea Problemei	O data ce va fi înființată compania de transport public local este nevoie de o flotă, care să acopere necesarul urban, cât și cel periurban.

Obiectiv Operațional	Creșterea atractivității TP pentru populație	**Obiective Strategice** OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	În perioada urmatoare se vor achiziționa: 2-3 autobuze medii (midibus-uri) de circa 9 metri si 80 de locuri (0,15 MEUR fiecare) 7 autobuze standard de 12 metri si circa 100 de locuri (0,25 MEUR fiecare)	

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Sugestie	2016	2016-2018
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1.5 – 2	POR, IFI, buget local	Publicul general, dar și călătorii cu accesibilitate redusă.
Constrângeri și riscuri		

Informații adiționale:

Microbuz și autobuz în uz în Municipiul Câmpia Turzii (foto jos).

Figură 18. Autobuze pentru transport persoane, Câmpia Turzii

PTP2. Amenajare stații cu adapost, afișaj și mobilier urban specific, precum și suprafața adecvată a zonei de așteptare	
Sector	Transport Public
Descrierea Problemei	Au fost identificate în analiza o serie de deficiențe în acest sens, cele mai importante sunt ✓ Stațiile de așteptare nu sunt prevăzute cu refugii ✓ Refugiile existente sunt în stare de degradare, cu aspect neingrijit ✓ Există o singură stație de așteptare cu casa de bilete ✓ Lipsa aparate de validare/verificare pentru un sistem integrat de tarifare cu elemente IT ✓ Nu există afișat un program al liniilor de transport

	✓ Stațiile din cartierul Blocuri sunt semnalizate doar printr-un semn discret pe stâlpi, fiind foarte ușor de ratat și fără alte informații vizibile.	
Obiectiv Operațional	Toate stațiile și opririle să fie conforme cu standardele ridicate și acceptate, locuri sigure pentru așteptarea mijloacelor de transport în comun. Accesul pietonal la stații din majoritatea zonei deservite să fie de bună calitate	**Obiective Strategice** OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	Fiecare stație ar trebui să dispună de: ✓ Semne bine poziționate; ✓ zone de așteptare sigure; ✓ informații publice relevante (cel puțin orarele de circulație, întrucât sistemele electronice nu sunt fezabile peste tot); ✓ Vânzare de bilete, unde este cazul.De asemenea, vor fi renovate trotuarele și alte zone pietonale adiacente stațiilor, pentru a acoperi majoritatea zonei deservite de stația respectivă	

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2016-2017
Buget estimat (MEUR)	**Sursă de finanțare**	**Beneficiari**
0.25 MEUR	POR	Toti utilizatorii transportului public

Constrângeri și riscuri:

Informații adiționale:

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

PTP3. Sistem de auto-taxare in transportul public urban

Sector	Transport Public	
Descrierea Problemei	Titlurile de călătorie se pot achiziționa numai de la conducătorii mijloacelor de transport călători, generând opriri în stații cu durata ridicată și reducând considerabil viteza operațională	
Obiectiv Operațional	Implementarea unui sistem de achiziționare a titlurilor de călătorie în avans și validarea deplasării in vehicule.	**Obiective Strategice** OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	Instalarea unui sistem automatic și mecanizat de achiziționare a titlurilor de călătorie în stațiile de transport public; Instalarea validatoarelor în toate mijloacele destinate transportului călătorilor (2-4 aparate/vehicul) pentru confirmarea efectuării călătoriei.	

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2016-2017
Buget estimat (MEUR)	**Sursă de finanțare**	**Beneficiari**
0.15 MEUR	POR	Toti utilizatorii transportului public

Constrângeri și riscuri:

Pe langa eficienta operationala scazută, lipsa auto-taxarii are efecte serioase asupra atractivității transportului public; Lipsa acestui sistem va conduce la un declin lent dar continuu a cotei modale specifice transportului public, compromițând eficiența și posibilitățile de extindere a acestuia.

Informații adiționale:

Implementarea taxării în avans sporește operativitatea transportului public, reducând timpii petrecuți în stație (de unde rezultă o crestere a vitezei medii operaționale) - implementarea suplimentara a portofelului electronic ca măsură de sporire a eficienței operării mijloacelor de transport în comun și de stabilire a frecvenței mijloacelor necesare în funcție de fluxurile de pasageri.

PTP4. Promovarea transportului public – site, aplicatie, hărti, pliante

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

	Nu existp pliante pentru încurajarea mersului cu TP:	
Obiectiv Operațional	Implementarea unei pagini web profesionale, alături de o aplicație pentru dispozitive mobile pentru vizualizarea traseelor și a graficelor de circulație.	**Obiective Strategice** OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient – un model pentru orașele mici
Descrierea Intervenției	Introducerea în mediul digital a transportului public: • pagina web intuitivă si accesibila, explicită și descriptivă; • aplicatie accesibila Android/IOS, utilizabilă de pe terminalele mobile, care indică traseele, stațiile și programele de circulație ale transportului public; • Instruirea personalului pentru actualizarea permanentă datelor, promovarea modificărilor în timp real; • Realizarea unei pagini de social media(facebook) a operatorului Dezvoltarea unor hărți, pliante și distribuirea lor.	

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2016-2017
Buget estimat (MEUR)	**Sursă de finanțare**	**Beneficiari**
0.05 MEUR	POR, venituri companie	Toti utilizatorii transportului public

Constrângeri și riscuri:

Informații adiționale:

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

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

Pentru a putea pune în aplicare proiectele și pentru a putea atrage fonduri nerambursabile/rambursabile este nevoie de îmbunătățire instutuțională, de cooperare, de parteneriate, de schimbare a mentalității administrației locale. Succesul unui proiect depinde de mai multi factori, însă esențială este cooperarea și dezvoltarea unui personal specializat, dedicat și motivat să realizeze schimbarea. Cooperarea între operatorul de parcări, primări și poliție este un prim aspect important în punerea în aplicare a politicii de parcării și management a traficului. Cooperarea cu reprezentanții CFR este un alt element esențial în punerea în aplicare a proiectelor care privesc trecerile de cale ferată, modernizare gării. Implicarea cetățenilor în luarea deciziilor și crearea unei platforme de comunicare cu toți factorii interesați sunt necesare pentru succesul planului.

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

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

Lista de măsuri/proiecte este:

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

Cod	Proiect/măsură	Buget MEuro	Sursa de finantare
PCL.1	Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic – formare, subcontractare, suplimentare de personal;	0.2	Buget local, POCA
PCL.2	Dezvoltarea unui serviciu public local de transport urban si periurban – acționar unic municipalitatea;	0.25	Buget local
PCL.3	Dezvoltarea unei rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional	0.1	Buget local POCA

PCL.4	Dezvoltarea de actiuni de marketing și conștientizare la nivelul municipalității, cu sprijinul actorilor locali.	0.01	Buget local
PCL.5	Realizarea unui PUZ zona Centrală	0.01	Buget local
PCL.6	Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Tranport public, biciclete etc)	0.01	Alte surse
PCL.7	Dezvoltarea unor ghiduri de proiectare, planificare și întreținere a rețelei de biciclete și a traseelor pietonale – ca model de urmat pentru adminstrația locală	0.02	Finanțări europene

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

Sector	Organizare/management/Transport public	
Descrierea Problemei	La nivelul municipiului Câmpia Turzii nu a existat până în prezent un serviciu public local de tranport. Firma care operează în prezent este Alis Group SA, care operează la nivel interurban, pe relația cu Turda. Principalele probleme identificate la nivelul municipiului, care afectează desfăşurarea serviciului de transport public local sunt: • Reţeaua stradală subdimensionată fluxului auto existent; • Calitate slabă a serviciilor de tranport public • Lipsa unui mobilier urban adecvat: stații de așteptare, afișaj • Lipsa unor alei pietonale sau a pistelor pentru biciclişti,etc.	
Obiectiv Operațional	Asigurarea unui management coerent și performant al mobilității urbane la nivelul municipiului Câmpia Turzii	**Obiective Strategice** *OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane-conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale*
Descrierea Intervenției	Municipalitatea are atribuții în înfiinţarea, organizarea, coordonarea, autorizarea, reglementarea şi controlul prestării serviciului de transport public, pe raza sa de competență. În cazul gestiunii directe, Consiliul Local al Municipiului Câmpia Turzii îşi asumă nemijlocit prestarea serviciului de transport public local şi toate sarcinile şi responsabilităţile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanţarea şi controlul funcţionării serviciului de transport public local, precum şi administrarea sistemului de utilităţi publice aferent. Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt structuri proprii ale autorităţilor administraţiei publice locale.	

	Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public. Compania de transport public local va primi un sediu. O posibilă locație poate fi Gara, unde poate fi creat o autogara modernă sau zona unde se află în prezent Compania de Salubritate.

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Studiu de oportunitate	2017	2017 - 2018
Buget estimat (MEUR)	**Sursă de finanțare**	**Beneficiari**
0.25	buget local	Rezidenți, alte persoane interesate

Constrângeri și riscuri

Găsirea unui personal specializat și motivarea lui. Este nevoie de suport politic și local.

Informații adiționale:

Figură 21. Transport public urban Sinaia

PCL.1 Capacitate instituțională sporită a municipalității - Înființarea unui serviciu în cadrul municipalității pentru planificarea transportului și managementul traficului și asigurarea de personal calificat în domeniul planificării, managementului traficului, ingineria de trafic

<table>
<tr><td>Sector</td><td colspan="2">Organizare/management</td></tr>
<tr><td>Descrierea Problemei</td><td colspan="2">Principalul actor implicat în coordonarea și implementarea proiectelor de mobilitate urbană este Primăria Municipiului Câmpia Turzii. În prezent nu există un serviciu/departament care să răspundă exclusiv de aspectele legate de mobilitate. La nivelul municipalității au fost realizate proiecte care au vizat aspecte de mobilitate urbană, dar eforturile nu au fost concertate și s-a acționat mai mult reactiv la problemele semnalate.</td></tr>
<tr><td>Obiectiv Operațional</td><td>Asigurarea unui management coerent și performant al mobilității urbane la nivelul municipiului Câmpia Turzii</td><td>Obiective Strategice

OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane- conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale</td></tr>
<tr><td>Descrierea Intervenției</td><td colspan="2">Serviciul de Mobilitate Urbană va avea 4 posturi alocate, posturi care solicită o expertiză tehnică in domeniul managementului traficului/parcărilor și planificării strategice.

Rolul acestui serviciu este monitorizeze modul în care se pune în aplicare PMUD, fiind un serviciu suport în implementare, având însă și atribuții în domeniul siguranței rutiere și a managementului parcărilor – Centru de monitorizare trafic – camere video. De asemenea, va avea rol de birou de inovații în domeniul mobilității urbane, construind o rețea de dezvoltare de idei împreună cu alți actori locali (manageri au unor mari angajatori din zonă, spitale, universitate, școli, ONG-uri, voluntari - profesioniști). Această rețea va crea pachete de măsuri inovative pentru a răspunde necesităților din municipiu, măsuri care nu necesită costuri ridicate, ci mai degrabă reglementări la nivel local, precum și implicarea și participarea cetățenilor in implementarea acelor măsuri (ex. Car sharing, car pooling, oferte de biciclete din partea companiilor pentru angajați, planuri de transport personalizate pentru anumite grupuri țintă, campanii de promovare a mersului pe jos în școli, licee etc.).

Politica de transport public este tradusă în sarcini, planuri și programe de investiții, sau în reglementări, francize și standarde pentru operatori privați. Sunt proiectate și implementate standarde și măsuri pentru managementul traficului. Realizarea unei politici de transport public prin consultarea cu alte agenții guvernamentale. Un alt rol important este acela de liant între municipalitate și poliția rutieră, precum și cu alte UAT-uri din zonă.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Implementare</td></tr>
</table>

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2017
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
Din reorganizare *0.2 MEuro*	buget local/ POCA	Intreaga comunitate
Constrângeri și riscuri		
Găsirea unui personal specializat și motivarea lui. Aprobarea în Consiliul Local a modificării structurii organizatorice și a regulamentului de organizare și funcționare în timp util.		

Informații adiționale:

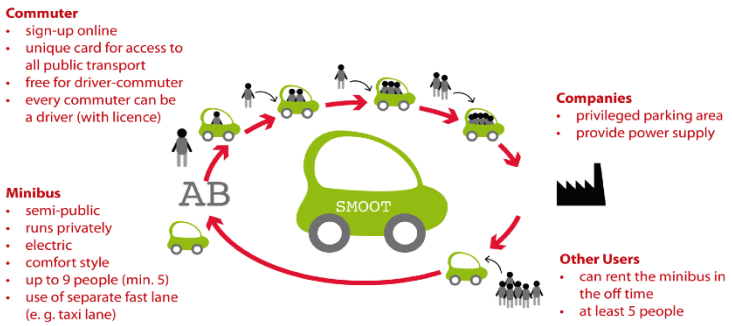
Introducerea de măsuri inovative de guvernare reprezintă un plus pentru un oraș. În orașele din România este nevoie de schimbare la nivelul mentalității municipalității, este nevoie de acțiuni integrate și corelate, implementate de oameni moderni și progresiști. Schimbarea municipalității aduce și schimbarea orașului. În România există o serie de orașe care au înțeles nevoia de schimbare, nu doar din prisma obținerii de finanțări nerambursabile, ci mai ales din nevoie de a răspunde eficient și rapid unor nevoi stringente locale.

Figură 22. Rețea de informare ELTIS

PCL.7 Dezvoltarea în parteneriat cu principalii angajatori de planuri de deplasare a angajaților la/de la muncă (car pooling, Tranport public, biciclete etc)	
Sector	Mobilitate blândă
Descrierea	În Europa transportul este responsabil pentru aproape 28% din toate emisiile de gaze cu

Problemei	efect de seră. Transportul este de asemenea sursa de emisii cu dezvoltarea cea mai rapidă, mai ales în ultimii 10 ani. Deplasările către şi de la locul de muncă constituie o parte importantă a deplasărilor făcute. Naveta către lucru cu automobilul contribuie în mare masură la congestionarea traficului la ore de vârf, oamenii folosind maşinile şi pentru alte scopuri, cum ar fi cumpărăturile, recreere şi petrecerea timpului liber, sport şi transportul copiilor, ca urmare, automobilele ne ocupă tot mai mult spaţiu în oraşele noastre.	
Obiectiv Operațional	Reducerea numărului de persoane care utilizează autoturismul personal prin implementarea unor planuri de mobilitate pilot de mai multe companii/organizații locale	**Obiective Strategice** *OS4 Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane-conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale*
Descrierea Intervenției	Elaborarea unui grup de lucru, care să elaboreze planuri de mobilitate pentru companii. Introducerea de măsuri pilot în mai multe organizații publice și private, precum: • Introducerea şi sprijinul transportului angajaţilor (autobuzul companiei, abonamente pentru utilizarea mijloacelor de transport în comun, sprijin financiar semnificativ pentru angajaţii care folosesc transportul public (compania plăteşte 80% din biletele lunare sau anuale), transportul bicicletei cu mijloace de transport (conectând transportul cu bicicleta şi cel public), împărţirea automobilului, întreţinere gratuită pentru biciclete • Organizarea de sesiuni de formare și informare pentru organizații • Promovarea „utilizării inteligentă a autoturismului" prezentând scheme de utilizare alternativă a unei mașini de către mai multe persoane (car-sharing) și de utilizare simultană a unei mașini personale de către mai multe persoane (car-pooling). • Elaborarea unor broșuri de bune practici	

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2016	2017
Buget estimate (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
0.020	Proiecte europene, proiecte de cooperare	Rezidenți, turiști

Constrângeri și riscuri
Este nevoie de amenajarea de piste de biciclete, derularea de campanii de promovare. De asemenea, voința politică este un factor esential pentru ca acest proiect să aibă succes.
Informații adiționale: Proiect Bike2Work este un proiect confinanțat de UE, care are ca scop încurajarea transportului angajaților spre și de la muncă cu bicicleta – Proiect implementat în București.      Source: Wolf, B.; Kurtz, A. 2011 (3rd Sustainable Summer School [65]).

Figură 23. Car pooling – avantaje

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

5.8. Zone cu complexitate ridicată

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

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

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

PAS.6 Realizarea unui centru intermodal în zona Gării		
Sector	Intermodalitate	
Descrierea Problemei	Zona gării din Municipiul Câmpia Turzii reprezintă un punct important de interes, situat accesibil pe principalul ax de dezvoltare al orașului și în proximitatea autogării. Clădirea gării reprezintă un element de unicitate cu potențial ridicat de valorificare, asemeni pieței gării, un areal deschis care poate deveni atractiv și ofertant pentru utilizatori, dar care în prezent se confruntă cu probleme de configurare, accesibilitate și mai ales servicii. Acest spațiu este des utilizat, prin faptul că este o poartă principală în oraș, însă este un spațiu neamenajat cu multe probleme de siguranță. Stația de autobuz este un spațiu murdar, la fel cum este și întreaga zonă. Reamenajarea acestuia și facilitarea integrării multiplelor mijloace de transport este așadar prioritară.	
Obiectiv Operațional	Regenerarea și reconfigurarea nodului gară-autogară și integrarea cu alte mijloace de transport, crearea unui spațiu public sigur și atractiv	**Obiective Strategice** OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	Regândirea spațului zonei gării este esențială pentru îmbunătățirea accesibilității și mobilității în zonă, reducând consumul de energie, poluarea, costurile de transport și sarcina pe infrastructura orașului. Gara reprezintă o poarta de acces în oraș, situat convenabil, aproape de zona centrală și zona industrială, dar pentru ca acesta să funcționeze în mod corespunzător, este necesară o reproiectare completă și integrarea structurilor existente. Scopul acestui proiect este, prin urmare, redefinirea zonei într-o configurație eficientă și primitoare, de pol atractiv de transport și servicii, conectat direct cu restul orașului. Proiectul se adresează crearea unui centru de transport public intermodal în zonă, integrarea transportului feroviar (CFR România), a serviciilor de transport public local, serviciilor companiilor private de transport (transferuri către Luna, Turda, Viișoara etc., taxiuri), precum și a facilităților pentru park & ride, închiriere biciclete și alte activități (info-point, activități comerciale și de alimentație publică). Acțiuni prioritare: • Elaborarea studiilor de prefezabilitate și fezabilitate pentru constituirea nodului intermodal; • Crearea de parteneriate și un consorțiu de implementare: Municipiul Câmpia Turzii, operatorul de transport public local, Autogara, CFR și alți furnizori interesați de transport și servicii relevante în domeniu; • Elaborarea Masterplan-ului / PUZ-ului pentru Zona Gării; Implementare etapizată:	

	Integrarea terminalelor de transport public: • Extinderea / conectarea stației de cale ferată cu transportul public și privat rutier de călători (de transfer, regional), inclusiv explorarea posibilității de creare a unei infrastructuri integrate utilizând clădirea gării, pe termen lung; • Dezvoltarea unui sistem informatic integrat de transport și facilităților de informare și ticketing integrat; • Dezvoltarea de servicii suplimentare în cadrul terminalului: comerț și servicii; • Info-point; • Dezvoltarea unei infrastructuri pentru biciclişti în zonă, introducerea rent-a-bike și configurarea de facilități park and ride la suprafață.

Implementare		
Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017-2018	2018 - 2022
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1 mil Euro	POR, POIM, Orizont 2020 „Smart, Green and Integrated Transport" (disponibil 6339 mil EUR 2014-2020)	Rezidenți, turiști
Constrângeri și riscuri		
Este nevoie de susținere și voință politică. De asemenea este nevoie de parteneriat cu CFR.		

Informații adiționale

Figură 24. Zona gării Orașul Zaragoza, Spania

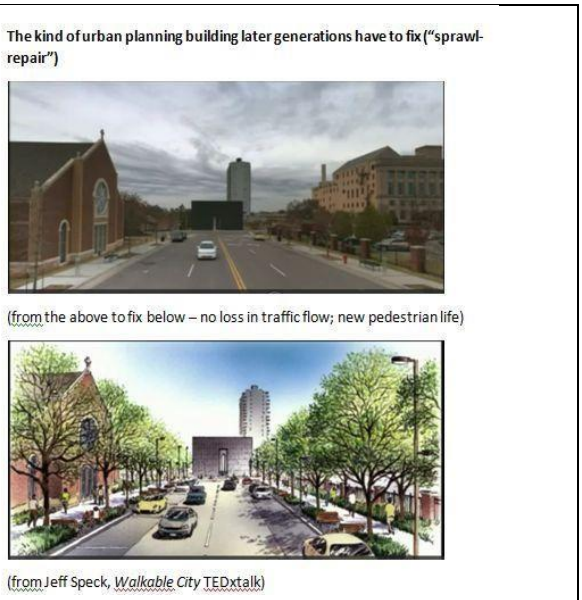
PAS 12. Reproiectarea zonei centrale - Axa rutieră centrală

Sector	Trafic, mersul pe jos și ciclism	
Descrierea Problemei	Zona centrala are un atribut aparte, si anume este traversata de calea ferată si de DN15 – E60, aspecte care contribuie la ruptura țesutului urban și crează astfel o zonă centrală intens tranzitată și neatractivă. Dacă pe rețeaua stradală din celelate cartiere, traficul este unul moderat, cu valori mici, pe strada Laminoriștilor, strada 1 Decembrie 1918 exista un trafic crescut, preluând atât fluxurile interne – legătura cu cartierele, cât si traficul de tranzit. Zona exclusiv pietonală este foarte redusă, dată fiind configurația țesutului urban. În zonă există piața M	
Obiectiv Operațional	Creșterea atractivității zonei centrale pentru utilizatori și asigurarea unui climat sigur	**Obiective Strategice** OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți;
Descrierea Intervenției	• Elaborarea unui Plan Urbanistic Zonal pentru zona centrală; • Elaborarea unor linii directoare de identitate a spațiului public (semnalizare, mobilier urban, elemente de coerență urbană); • Regândirea spațiului stradal – două benzi, pista de biciclete, pasarelă pietoni • Eliminarea spațiilor de parcare pe carosabil • Crearea de piste de biciclişti (Plecare Intersecție strada Laminoriștilor –cu strada Aurel Vlaicu - Mall) – demarcate de borduri • Plantarea de perdele verzi – Palatul cultural Ioan Floasiu – sediul primărie • Implementarea investițiilor de reabilitare a spațiului public (artere, amenajarea de piațete, dotarea cu mobilier urban) • Dezvoltarea unui program de evenimente culturale și utilizări interactive temporare ale spațiului public din proximitatea casei de cultură, reactivarea socială a zonei.	

Implementare

Starea actuală	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Propunere	2017	2018 - 2021
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
1 Euro	POR și bugetul local	Rezidenți, turiști, societăți
Constrângeri și riscuri		

Informații adiționale:



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

5.9. Transport de marfă!

Importanţa transportului urban este subliniată de rolul pe care acesta îl are în menţinerea funcţiilor economice ale oraşelor. Transportul urban de mărfuri are consecinţe semnificative asupra ocupării drumurilor şi a spaţiilor de parcare, asupra amplasării şi dezvoltării activităţilor economice şi asupra mediului. Conform statisticilor realizate în mai multe capitale europene, deplasarea vehiculelor pentru transportul mărfurilor generează în medie aproximativ 10% din traficul urban, dar este sursa a 40% din emisiile poluante rezultate din deplasarea autovehiculelor (COST, 1998). Aceşti factori demonstrează importanţa transportului urban de mărfuri şi argumentează necesitatea unor studii complexe care să permită dezvoltarea unor sisteme de transport eficiente.

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

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

Schema cu centre de distribuţie urbane, în zona centrală, în care sunt concentrate mărfurile destinate beneficiarilor din zona centrală, activităţile de distribuţie fiind reunite şi realizate de un singur operator, desemnat de autorităţi. Avantajele în acest caz sunt:

- reducerea parcursurilor vehiculelor pentru transportul mărfurilor
- îmbunătăţirea utilizării spaţiului urban
- limitarea perturbaţiilor create de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade ale zilei.
- Evitarea incomodării celorlaţi utilizatori ai infrastructurii rutiere.

În acest caz livrările din punctele de staţionare la beneficiarii din zonă, pe o rază de aproximativ 100 m, se fac pietonal (eventual cu cărucioare). Relaţiile transportator-beneficiar nu se modifică, iar secvenţa operaţiilor realizate este aceeaşi, modificânduse doar distanţa parcursă pe jos, cu marfa. Pentru aplicarea acestei scheme sunt necesare investiţii reduse, costuri de exploatare rămân aproximativ aceleaşi, însă este necesară implicarea transportatorilor în stabilirea adecvată a rutelor.

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

5.10. Managementul traficului

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

Proiecte pentru traficul staționar:

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

Obiective

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

- stabilirea unor zone cu tarifare diferenţiate a parcării. Este sugerată această măsură pentru a scădea cererea de locuri de parcare în zonele centrale. Se recomandă ca resursele financiare obţinute din parcare să fie direcționate către proiecte de mobilitate durabilă sau amenajări de spaţiu public.
- diversificarea modului de plată a parcării. Dezvoltarea unui sistem de plată prin SMS. De asemenea va fi nevoie de diversificarea modului de plată la parcmetru – plată cu cadrul bancar sau cu bancnote (1-5lei).

- continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidenţiaile cu parcări amenajate la sol Aceste garaje ocupă prea mult spaţiu şi sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcarea. Totodată crează o imagine urbană neatractivă.
- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidenţiale (Lidl – strada Laminoriştilor, Penny Market – strada 1 Decembrie 1918). Rezidenţii din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00-08:00.
- digitalizarea sistemului de parcare (termen lung) prin introducerea de senzori sau camere de luat vedere pentru a putea monitoriza în timp real gradul de ocupare a parcărilor. Informaţile obţinute de sistem trebuie transmise către utilizatori în timp real (aplicaţie / website / indicatoare) astfel încât să ştie mereu unde este cel mai apropiat loc de parcare disponibil.
- Parcarea din zonă centrală (Laminoriștilor) ar trebuie să fie doar pentru: spații de parcare pentru persoane cu dizabilități, vehicule de securitate sau pentru urgențe, adică ambulanțe și mașini de poliție, Spații pentru taxi, în stațiile de taxiuri.
- Se recomandă ca șoferii să aibă posibilitatea de a alege între câteva tehnologii de plată. Metodele de plată ar trebui să răspundă următoarelor cerințe: 1. Să fie ușor de înțeles și de operat de către conducătorii auto 2. Șoferii să poată plăti doar pentru timpul exact în care au parcat 3. Șoferii să poată verifica istoricul plăților și jurnalul tuturor tranzacțiilor 4. Plata să fie ușor de efectuat, inclusiv posibilitatea de a plăti online sau SMS.

Figură 26. Modalitati de plata a parcarii

Proiecte siguranţa rutieră urbană

PMS.13	**Controlul fluxului de autoturisme pe anumite străzi cu intenția de a încuraja alte moduri de transport – ore inchidere temporară străzi, străzi cu limită de viteză– 20km/h- Cartier Blocuri – proiect pilot**
PAS.4	Refacere treceri de pietoni – acces persoane cu mobilitate redusă, semnale acustice, tactile pentru nevazători – prevăzute și cu treceri de biciclisti
PAS.5	Crearea unui sistem propriu, standardizat de mobilier urban – indicatoare denumire strazi, stalpi iluminat public, banci.

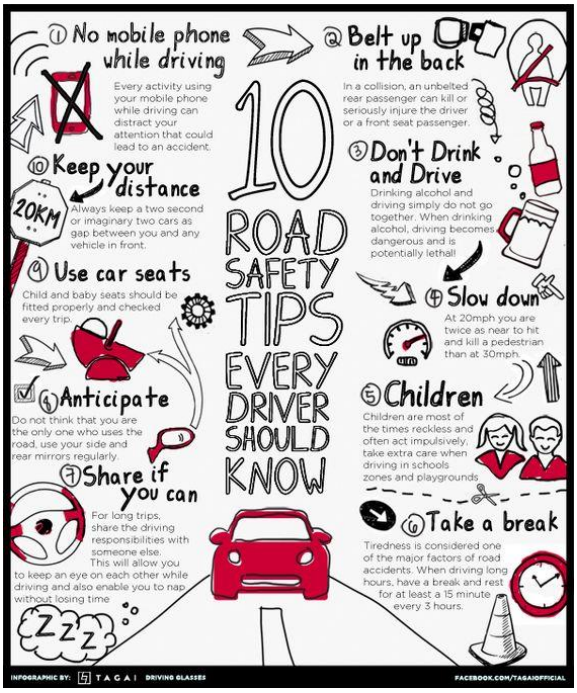
PAS.9	Sistem de camera video de supraveghere integrat, centru de control – pentru fluidizare trafic
PAS.10	Reconfigurare intersecții – sens giratoriu, sistem de semaforizare : Jianu – Laminoriștilor/ G. Cosbuc
PAS.11	Dezvoltarea de politici privind siguranța în trafic și campanii de educare privind siguranta rutieră

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

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

Acțiuni:

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



Figură 27. Campanii de educație rutieră

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

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

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

- ✓ Informare cu panouri cu mesaje variabile;
- ✓ Monitorizare şi sancţionare.
- ✓ Integrarea pistelor pentru ciclişti în sistemul de management al traficului prin instalarea de semafoare pentru ciclişti şi echipamente de detecţie dedicate;

6. Evaluarea impactului mobilității

6.1. Accesibilitate

Timpul de călătorie ia în considerare timpul de intrare/ieșire din zona de trafic, timpii de transfer, precum şi timpul de deplasare. Deficienţele potenţiale de accesibilitate derivă din: lipsa legăturilor rutiere directe, lipsa oportunităţilor de parcare, lipsa liniilor de transport public (directe), distanţele mari până la staţia de transport în comun şi necesitatea transferului de pe o line pe alta, dar și din capacitatea redusă de circulație (toate acestea conducând la timpi de aşteptare).

Indicatorii obținuți sunt:

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

6.2. Siguranța

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

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

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

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

6.3. Impactul asupra mediului

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

Indicatorii măsurați sunt:

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

6.4. Eficiență economică

Lista de indicatori avută în vedere este:

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

6.5. Calitatea mediului urban

Pentru evaluări este propus următorul indicator: suprafaţă rededicată – de la traficul rutier şi parcări (spații ocupate de mașini) neregulamentare, la trafic pietonal/spațiu partajat (utilizat în comun).

7. Monitorizarea PMUD

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

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

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

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

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

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

7.1. Dimensiunile implementării și minitorizării PMUD Câmpia Turzii

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2. Implementarea, monitorizarea și evaluarea PMUD Câmpia Turzii

Etapa de implementare, monitorizare şi control reprezintă sistemul de realizare a proiectelor, programelor şi politicilor prevăzute în plan şi de colectare şi raportare a informaţiilor asupra desfăşurării proiectelor şi asupra succesului şi impactului acestora relative la dezvoltarea comunităţii.

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

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

1. **Implementarea**

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

2. Monitorizarea

Echipa de monitorizare a PMUD Câmpia Turzii va evalua aspecte precum: activităţi, rezultate, buget, patrimoniu, performanţele personalului angajat şi implicit a autorităţilor locale, ipotezele formulate iniţial.

Monitorizarea implementării proiectelor se va efectua prin intermediul indicatorilor stabiliţi prin planul de faţă. În cazul înregistrării unor devieri în procesul de implementare se vor lua măsuri de corectare. Monitorizarea implementării se va realiza către Municipalitate, preferabil în cadrul unui grup mai larg de actori, o structură de evaluare care va avea în componenţă reprezentanţii tuturor factorilor implicaţi în dezvoltare, precum a fost descries anterior.

Indicatori scenariu optim

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

3. Evaluarea implementării strategiei

Se vor analiza indicatorii de implementare. Fiecare proiect stabilit va avea anumiţi indicatori de implementare şi, funcţie de complexitatea unui proiect, se vor efectua evaluări intermediare, pe faze de implementare

4. Analiza impactului

Această analiză apreciază dacă proiectul răspunde politicilor formulate, modul cum influenţează criteriile de performanţăprivind fezvoltarea eficientă a localităţii. Se vor efectua studii de impact de specialitate inaintea începerii unui proiect sau la o anume perioadă de timp după finalizarea proiectului.

Lista completă de indicatori ai proiectului Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

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

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

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

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

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

Anexe

Anexa 1 Chestionar online

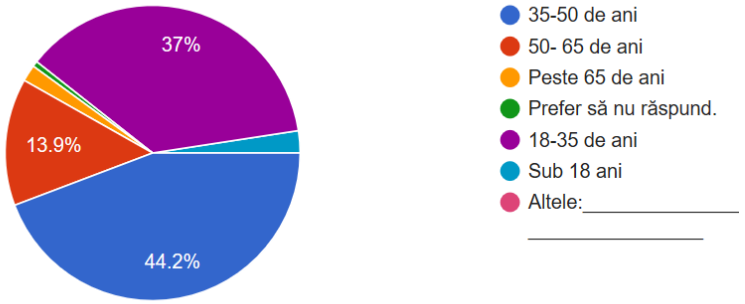
Analiza chestionare online

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

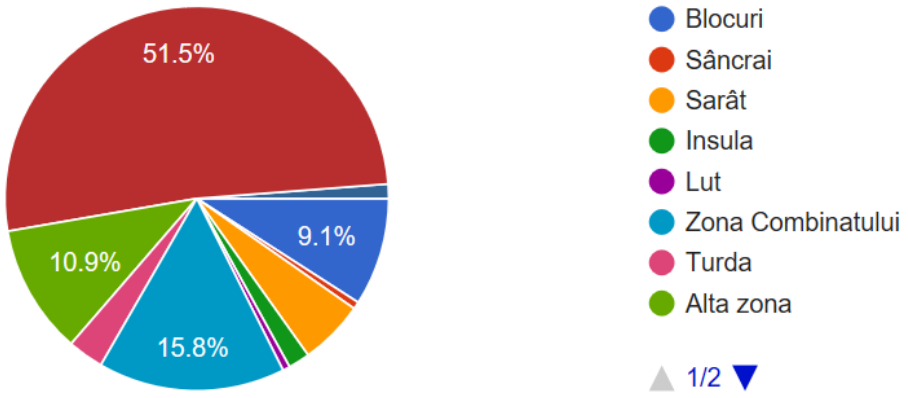
Chestionarul a avut 7 sectiuni, referitoare la date generale respondent, transportul de persoane, transportul feroviar, mersul pe jos și cu bicicleta, parcări, traficul și congestie, recomăndari finale.

Responenti – 165 persoane

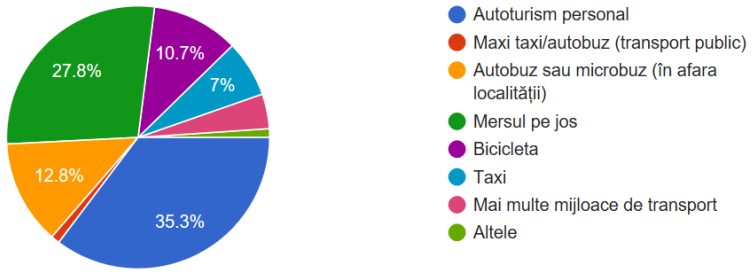
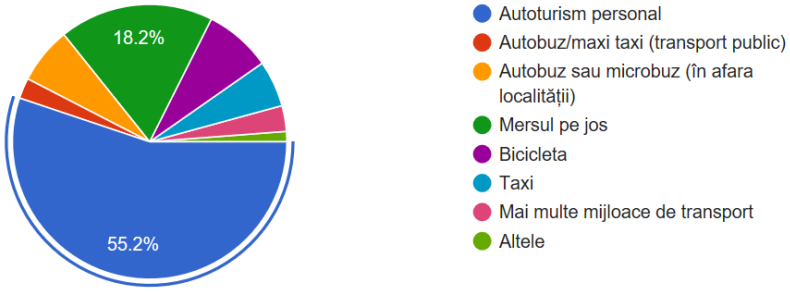
Cei mai multi respondenti, peste 44% sunt persoane cu vârsta între 35-50 ani și persoane tinere cu varsta intre 18-35 ani cu un procent de 37%. Acest lucru era de asteptat dat fiind ca sondajul a fost realizat pe reteaua de socializare



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



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

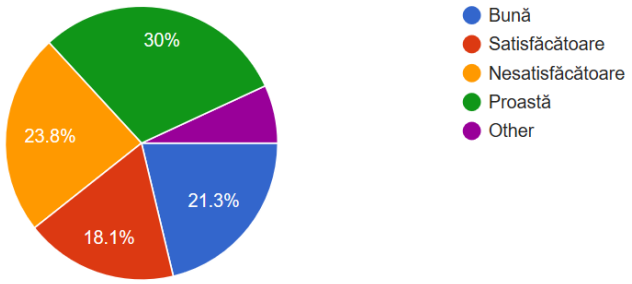
Deplasare in timpul saptamanii	
Deplasare in weekend	

Cota modala de transport in municipiul Campia Turzii

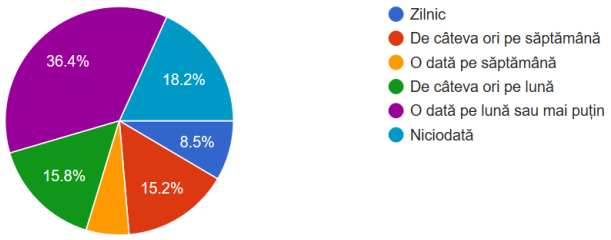
In ceea ce priveste intervalele orare in care deplasarile sunt mai numeroase sunt mentionate urmatoare doua: 6.00-8.00 si 15.00 -17.00.

Transport Public

Transportul public este perceput de cetateni ca fiind de calitate proasta, cu un procent de 30%, nesatisfactoare cu 23.8%, in timp ce peste 21% au o parere buna si respectiv 18.1% considera satisfacator.



In ceea ce priveste apelul la serviciile transportatorilor privati de persoane, peste 36% apeleaza doar 1 data pe luna sau mai putin, iar procentul celor care apeleaza zilnic este unul mic, de 8.5%.



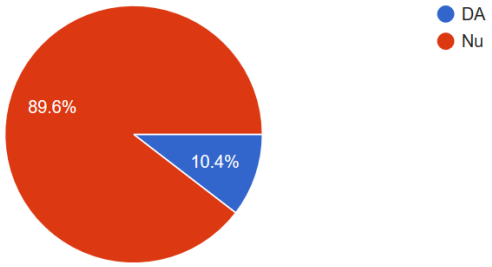
La sugestiile de imbunatatire a transportului public de calatori, cele mai frecvente recomandari sunt:

- Achizitie flota moderna/reinnoire
- Introducerea de noi rute: Sarat – Gara, Sarât-Sâncrai / Insula Sâncrai / Insula-Șarât / Sâncrai-Lut
- Schimbarea companiei de transport/ crearea unui serviciu public de calatori – actionar unic Consiliul Local - contract de concesiune
- Respectarea orarului afisat
- Imbunatatirea conditiilor din statiile de asteptare
- Raport calitate- pret
- Afisarea programului in statii
- Amabilitatea personalului
- Mai multe autobuze/microbuze spre Cluj, Turda cu respectarea orarului

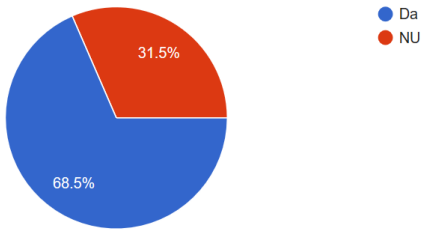
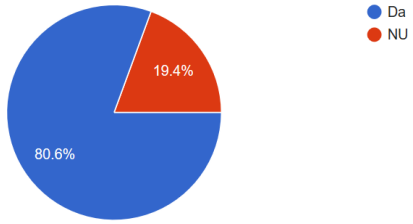
- Suplimentarea la orele de varf

Transportul pe cale ferata

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

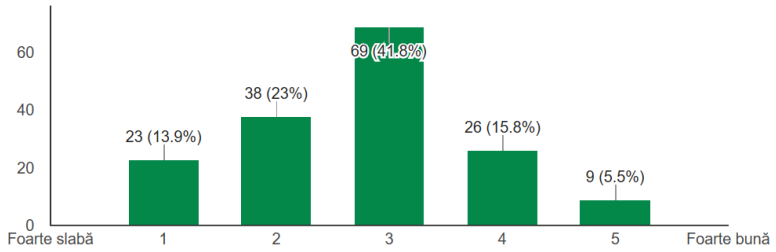
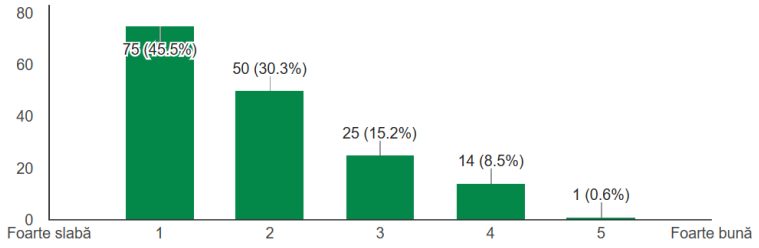


Cu toate ca putini utilizeaza trenul in deplasarile lor, peste 68% considera ca fiind prioritare pentru municipiul lor o modernizare a transportului pe calea ferata. In ceea ce priveste modernizarea garii, peste 80% considera important acest proiect.

Transportul pietonal și cu bicicleta

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

Spatiul pietonal	
Spatiul pentru biciclete	

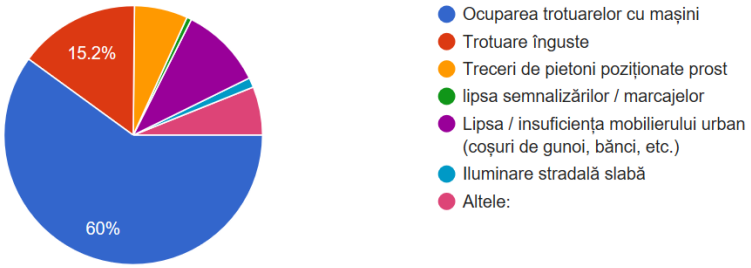
Cele mai des circulate de pietoni sunt urmatoarele strazi:

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

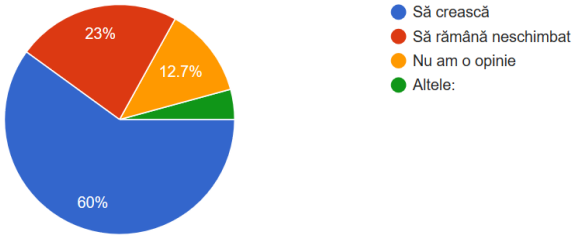
Enumerați 3 străzi din Câmpia Turzii pe care le parcurgeți cel mai des pe bicicleta, cele mai des mentionate sunt: Laminoristilor, Ghe. Baritiu, Aurel Vlaicu, Parcului, Baii, G. Cosbuc

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

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



Consideraţi că spaţiul exclusiv pietonal din municipiu ar trebui: (165 responses)



În ceea ce privește spațiul exclusive pietonal se dorește o creștere a acestuia, fiind peste 60% respondeți care solicit acest lucru.

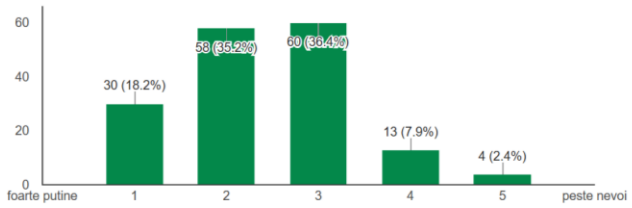
Printre alte probleme menționate enumerăm: gropi, denivelari pe trotuare! 1. Blocuri-zona combinatului; 2 Lidl - Spital, Profi-Blocuri.

Oportunitate constructie pista biciclete, sunt menționate următoarele străzi:

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

Parcari

Cum apreciaţi numărul de locuri de parcare amenajate pentru următoarele:
*Marcaţi o singura selecţie.
(165 responses)



Printre alte recomandări făcute, cele mai relevante sunt:

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

Anexa 2. Chestionar aplicat utilizatori mijloace de transport public

CHESTIONAR DE ANCHETĂ APLICAT UTILIZATORILOR DE

MIJLOACE DE TRANSPORT ÎN COMUN

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

1 Care este punctul de plecare al călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, altă localitate) ?

- …….....

2 Care este destinația călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, altă localitate) ?

- .....

3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? *(răspunsuri multiple)*

- Profesional
- Cumpărături
- Sănătate
- Administrativ
- Agrement
- Altele: .....

4 Care este mijlocul de transport utilizat de dvs cel mai des ? *(un singur răspuns)*

- Autoturism personal
- Maxi taxi
- bicicletă
- altele (precizați).....

5 Ce credeți că este necesar a fi realizat pentru a crește mobilitatea în orașul dvs? *(maxim două răspunsuri)*

- Introducerea de autobuze, microbuze, crearea de stații pentru transportul public
- Dezvoltarea unei rețele de biciclete la nivelul orașului
- Introducerea unor autobuze/microbuze pentru copii
- Crearea de locuri de parcare în locurile aglomerate din oraș
- Introducerea unor restricții de viteză în anumite zone ale orașului
- Sistem de semaforizare
- Rețea de stații self-service de închiriere de biciclete
- Altele (vă rugăm să precizați)

.....
.....

6 Ce v-ar motiva să alegeți mijloace de transport public? *(răspunsuri multiple)*

- Lipsa autoturismului personal

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

7 Vă rugam sa precizați un aspect care ar putea fi îmbunătățit în ceea ce privește transportul in orașul dvs:*(răspunsuri multiple)*

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

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

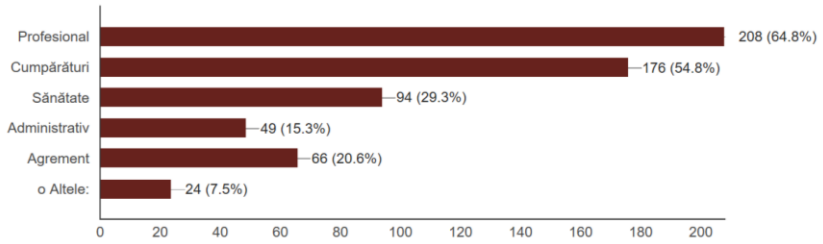
- Nu
- Un autoturism
- Două autoturisme
- Mai mult de două autoturisme

Opțional (Nume și prenume):.....

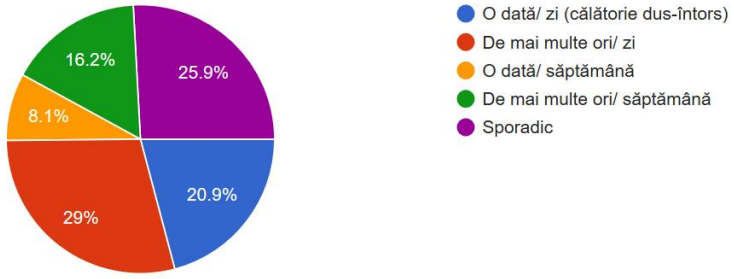
Vă mulțumim pentru sprijinul acordat !

Rezultate chestionare: 321 respondenți

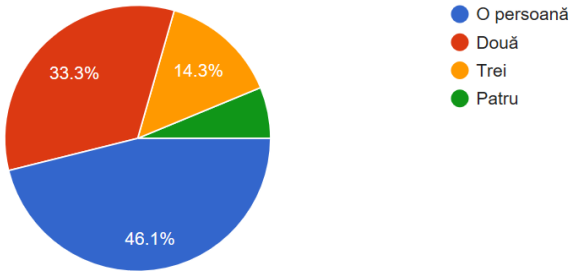
3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? (321 responses)



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



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



Anexa 3. Chestionar aplicat utilizatori autovehicule personale

CHESTIONAR DE ANCHETĂ APLICAT UTILIZATORILOR DE

AUTOVEHICULE PERSONALE

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

1 Care este punctul de plecare al călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, localitate) ?

- …….....

2 Care este destinația călătoriei dumneavoastră (reper, cartier, zonă, localitate) ?

- .....

3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? *(răspunsuri multiple)*

- Profesional
- Cumpărături
- Sănătate
- Administrativ
- Agrement
- Altele: .....

4 Cât de des folosiți autoturismul personal ? *(un singur răspuns)*

- O dată/ zi (călătorie dus-întors)
- De mai multe ori/ zi
- O dată/ săptămână
- De mai multe ori/ săptămână
- Sporadic

5 Care este numărul de persoane care circulă cu dumneavoastră în mașină ? *(un singur răspuns)*

- O persoană
- Două
- Trei
- Patru

6 Care este motivul pentru care alegeți mașina personală în detrimentul altui mijloc de deplasare (maxi – taxi, autobuz, bicicletă, taxi etc):

.....

.....

7 Vă rugăm să precizați dacă aveți costuri cu parcarea:

.....

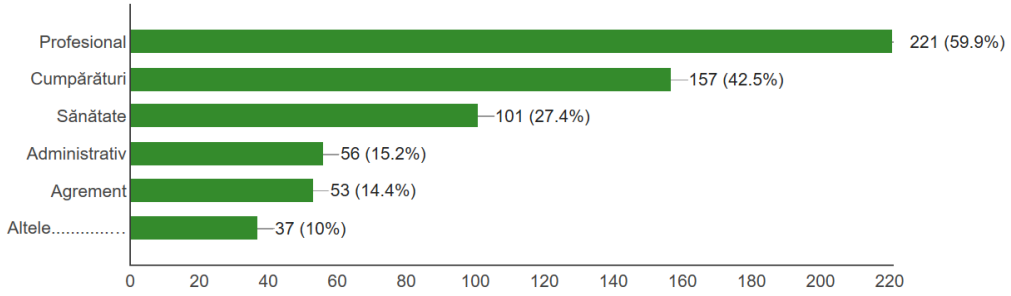
.....

Opțional (Nume și prenume):.....

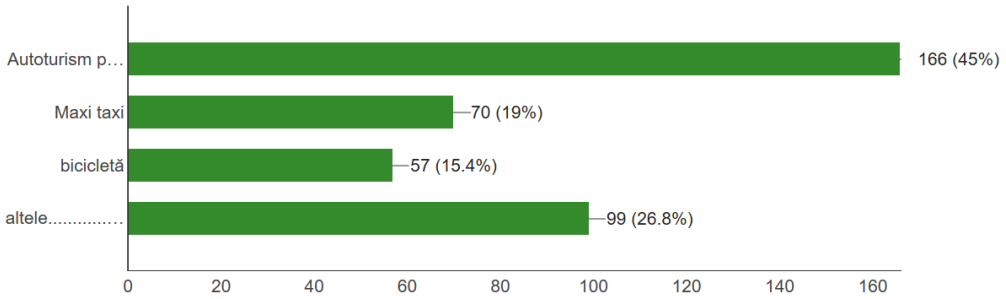
Vă mulțumim pentru sprijinul acordat !

Rezultate chestionar Utilizatori mijloace de transport public: 369 respondenți

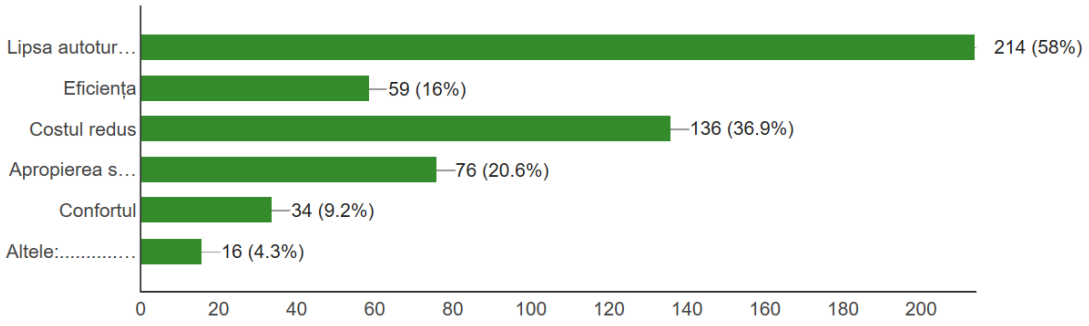
3 Care este scopul călătoriei dumneavoastră ? (369 responses)



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

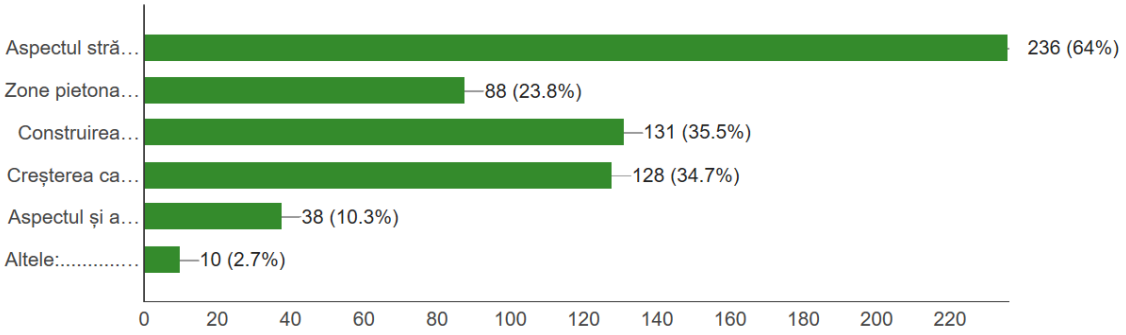


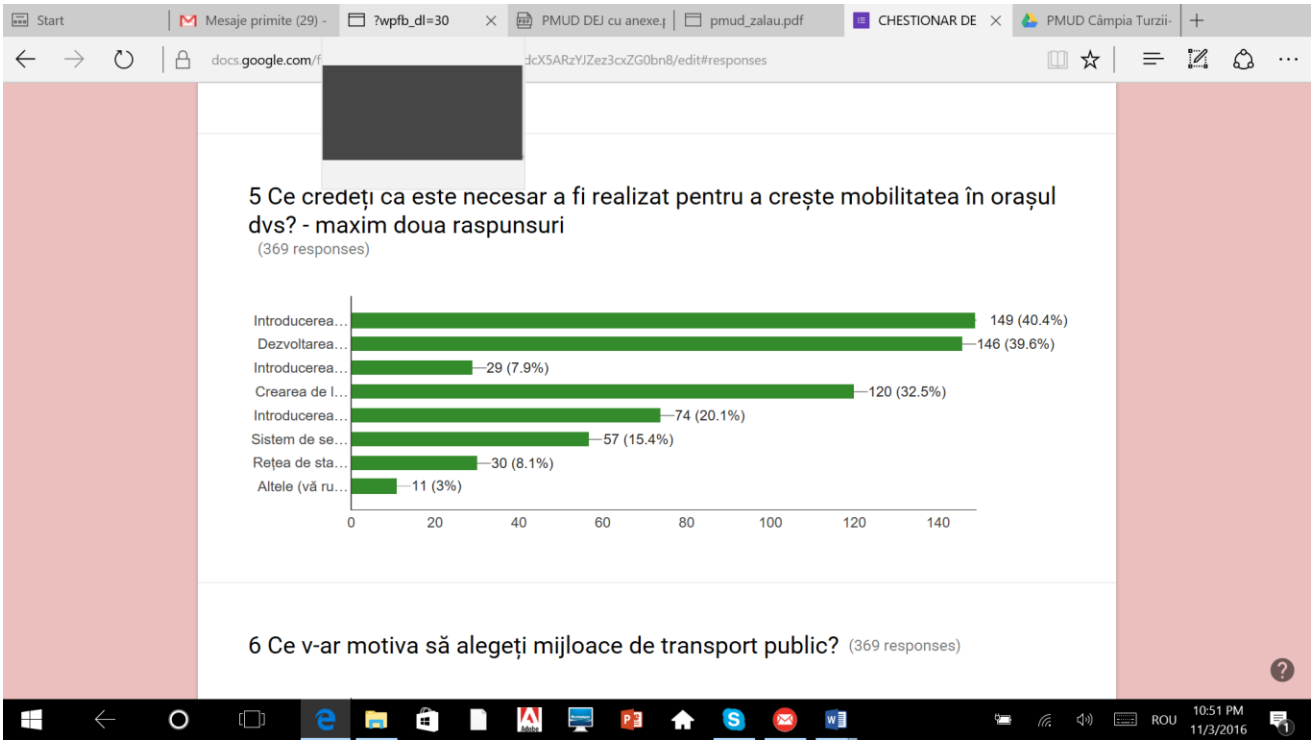
6 Ce v-ar motiva să alegeți mijloace de transport public? (369 responses)

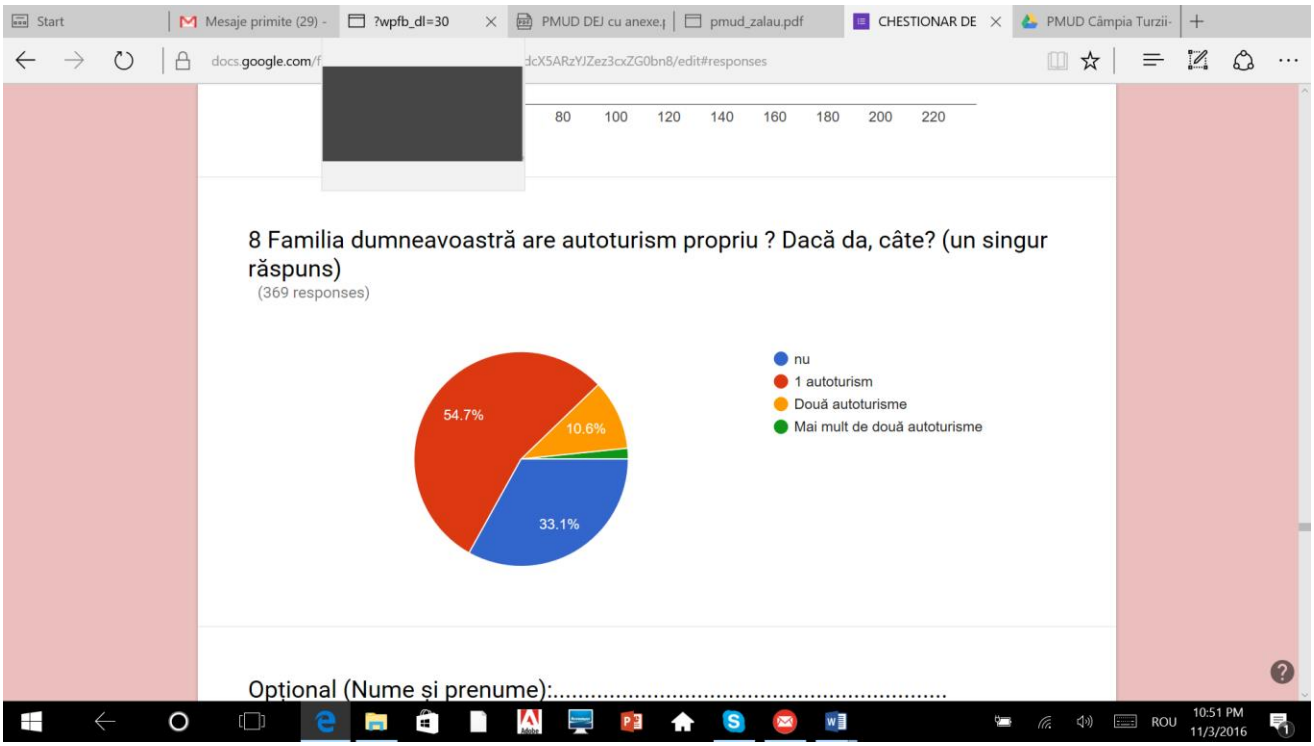


7 Vă rugam sa precizați un aspect care ar putea fi îmbunătățit în ceea ce privește transportul in orașul dvs:

(369 responses)




5 Ce credeți ca este necesar a fi realizat pentru a crește mobilitatea în orașul dvs? - maxim doua raspunsuri
(369 responses)
Introducerea...
Dezvoltarea...
Introducerea...
Crearea de l...
Introducerea...
Sistem de se...
Rețea de sta...
Altele (vă ru...
149 (40.4%)
146 (39.6%)
29 (7.9%)
120 (32.5%)
74 (20.1%)
57 (15.4%)
30 (8.1%)
11 (3%)
0
20
40
60
80
100
120
140
6 Ce v-ar motiva să alegeți mijloace de transport public? (369 responses)


80
100
120
140
160
180
200
220
8 Familia dumneavoastră are autoturism propriu ? Dacă da, câte? (un singur răspuns)
(369 responses)
54.7%
10.6%
33.1%
nu
1 autoturism
Două autoturisme
Mai mult de două autoturisme
Opțional (Nume și prenume):.....